autopista

CONDUCIMOS TU PASIÓN

NÚMERO ESPECIAL
FUERA DE SERIE

COCHES DE LA EGB

LOS AUTOMÓVILES MÁS REPRESENTATIVOS DE LOS AÑOS 70 Y 80

Analizamos

75

modelos que marcaron una época

INCLUYE

- BMW M3
- FERRARI F40
- FORD FIESTA
- LANCIA DELTA
- MINI COOPER
- PEUGEOT 205
- RENAULT 5
- SEAT 127
- SEAT IBIZA
- VW GOLF GTI

...Y MUCHOS MÁS

POR QUÉ SON INOLVIDABLES

TODOS SUS DATOS

PRECIO: 2,95 €

8 414520 010609 00001

Gama Ford Edge, consumo medio combinado de 5,8 a 5,9 l/100km. Emisiones de CO_2 de 149 a 152 g/km.

COCHES DE LA
EGB

autopista

Directora General Motor: María Wandosell
Director: Juan Carlos Payo
Directora adjunta: Sylvia Longás
Director de Arte: Eloy Cuadrado
Director Técnico: Miguel G. Puente

Pruebas y producto: Raúl Roncero (Jefe de sección), Lorenzo Alcocer, Daniel Cuadrado, Pablo Mallo, Miguel García-Vidal, Luis Miguel Vitoria, Juan Carlos González, Óscar Díaz **Información:** Alicia Fernandez (Jefa de sección), Sonia Recio, Marina García del Castillo, Teresa de Haro, Rubén Leal, Adrián Lois, Alejandra Otero, Jorge Serrano, Carlos Cuesta, Miriam Montero, Elena Sanz.
Centro técnico: Andrés Acinas, Carlos Díaz, Jorge Beltrán.
Coordinación Autopista.es: Jordi Moral.

Departamento de Arte: Javier Pérez Calvo (Adjunto al Director de Arte), Sylvia Núñez-Arenas y Raimundo López (Jefes de Diseño), Ángela Simón (Jefa de Equipo), Daniel Cano, Mar García, Carmen Lareo, Fernando Núñez-Arenas.

Fotografía: Israel Gardyn, Mikael Helsing, Alicia Ruiz.
Eventos: Raúl Moreno Zayas (Director). Tel: 91 347 00 78.
Documentación: Jesús García. Copyrights: Motor Presse International.
Tecnología Editorial: Tomás García (Director). Alberto Vicente, Silvia Coronado, Alfonso Ros.
Producción: Tomás Borrego (Director), Alfredo Niño.

BRAND SOLUTIONS. Director: Óscar Sáenz.
Marketing y Comunicación Editorial Motor: Manuel Juliá (Director), Begoña Ferreiro, Elena Carrascosa. **Publicidad:** Miguel Angel Zubillaga, Director Comercial. Tel. 913470203. **Publicidad Madrid:** Tel. 91 347 0100. José Antonio Véguez, Director Comercial revistas Autos, javeguez@mpib.es. Mª Jesús Sánchez de Dios, Directora de grupo de publicidad Automercado y Motor Clásico, mjsanchez@mpib.es. Manuel del Pozo, Director Publicidad Autos, mdelpozo@mpib.es. **Publicidad Barcelona:** Tel. 93 467 00 39 Oriol Juliá, Jefe Publicidad, ojulia@mpib.es,. **Coordinación de Publicidad:** Raquel Carrasco, Begoña Calvo, Tel. 913470162 coordinacionpublicidad@mpib.es.
Marketing Publicitario: Beatriz Montero, bmontero@mpib.es. **Delegación Valencia:** Ramón Medina. Tel. 963910191. rmedina@mpib.es. **Delegación Norte:** Koldo Marcilla. Tel. 944441800. kmedicionextra.com

SEDES. Madrid: Áncora, 40. 28045. Tel.: 91 347 01 00. Fax: 91 347 01 52. **Barcelona:** Travessera de Gràcia 47-49. 08021 Barcelona. Tel: 93 467 00 24. Fax: 93 467 00 40. **Redacción**: Áncora, 40. C.P. 28045 Madrid. **Fax:** 91 347 01 35. **E-mail:** autopista@mpib.es

motor press ibérica

Presidente: DR. VOLKER BREID
Consejera Delegada: MARÍA WANDOSELL
Consejeros: ANDREA ROMETSCH, HENRY ALLGAIER

Imprime: RIVADENEYRA. C/ Torneros, 16 - Pol. Ind. Los Ángeles. 28906 Getafe (Madrid). **Distribuye:** Logista Publicaciones, Pol. Ind. Pinares Llanos, C/Electricistas, 3, 28670 Villaviciosa de Odón. Tlf. 916657158. **Transporte aéreo:** PRESS CARGO; S.A. Torres Quevedo, 46. C.P. 28022 Madrid. Tel.: 91 747 37 11

Si no encuentras nuestras publicaciones, te indicaremos el punto más cercano a tu domicilio en: encuentratukiosco@logista.es

GPS SOLUCIONES DE MEDIOS

Presidente: Dr. Volker Breid
Vicepresidenta: Marta Ariño
Director General: Carlos Franco

Director de Recursos Humanos: Julián Moya
Director de Informática: Augusto Moreno de Carlos
Director de Distribución y Suscripciones: Carlos Martínez

SUSCRIPCIONES: 902 054 247 Horario: de lunes a viernes de 8:30 h. a 18:00 h. Julio y agosto de lunes a viernes de 8:30 a 15:00 h. GPS. C/Áncora 40. 28045 Madrid. suscripciones@gpssoluciones.es. www.suscripcionesrevistas.es/mpib. **Ejemplares Atrasados y Servipress:** Horario: de lunes a viernes de 8:30 h. a 18:00 h. Julio y agosto de lunes a viernes de 8:30 a 15:00 h. Tel.: 902 054 246. suscripciones@gpssoluciones.es.

motor presse international

Presidentes: DR. VOLKER BREID / NORBERT LEHMANN
Consejeros delegados: Dr. Volker Breid / Henry Allgaier

Director de desarrollo de producto: Robert Wiljan
Desarrollo de negocio y estrategia / Licencias: Dr. Alexander Teutsch

Depósito legal: M-26592-2016

© Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización. Esta publicación es miembro de ARI y FIPP. Difusión controlada por OJD. PRECIO: 2,95 euros, IVA incluido. Canarias: 3,10 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 2,95 euros, gastos de transporte incluidos. **Printed in Spain**

¿RECUERDAS?

SABER GOZAR DE LOS RECUERDOS proporciona felicidad. Y esto es lo que hemos pretendido con esta recopilación de nuestros coches de la EGB, de nuestros coches de los años 70 y 80, coches asociados a recuerdos de vivencias vía nosotros mismos, vía los coches de nuestros padres, familiares o amigos... También muchos nos llegaban vía la pequeña o gran pantalla como sueños inalcanzables entonces... Hoy en día todos aquellos recuerdos de cuatro ruedas se han convertido en coches clásicos que muchos todavía pueden seguir disfrutando, como tú con los 75 coches que hemos escogido para que recuerdes con nosotros. Momento de disfrutar...

SUMARIO

6 ¿QUÉ PASÓ? 70-74
8 LOS 3 DE LOS 70: 127, R-5 Y FIESTA
24 EL PARQUE EN 1970
28 CITROËN GS
32 MINI COOPER
36 ¿QUÉ PASÓ? 75-80
38 MÁS COCHES DE LOS 70
42 LANCIA DELTA
46 ¿QUÉ PASÓ? 80-85
48 LOS 3 DE LOS 80: GTI
64 OPEL CORSA
68 FIAT UNO
72 RENAULT ESPACE
76 SEAT IBIZA
80 MÁS COCHES DE PRINCIPIOS DE LOS 80
84 ¿QUÉ PASÓ? 86-90
86 BMW M3
90 FERRARI F40
94 MÁS COCHES DE FINALES DE LOS 80

SI CAMBIAS TU PUNTO DE VISTA, **LA RUTINA PUEDE SER MARAVILLOSA**

Presentamos el Nuevo SEAT Ateca. El primer coche pensado para cambiar tu punto de vista sobre las pequeñas y grandes cosas del día a día. Como cuando sales a cenar y de repente tu coche te recibe con una luz de bienvenida. Así que prepárate para ver la vida urbana desde otro punto de vista gracias al Nuevo SEAT Ateca, equipado con Portón trasero eléctrico con pedal virtual, Cargador inalámbrico, Top view camera, Asistente de aparcamiento automático, Asistente de atascos y Detector de ángulo muerto. Tecnología pensada para convertir tu rutina en algo maravilloso.

Consumo medio combinado de 4,3 a 6,1 l/100 km. Emisiones de CO_2 de 113 a 139 g/km. Datos de consumos y emisiones provisionales.Imagen acabado ATECA Xcellence con opcionales.

YouTube .COM/TUSEAT .COM/SEAT .COM/TUSEAT SEAT.ES

1970 1974

CRISIS Y DESPEGUE DEL AUTOMÓVIL

La llamada "crisis del petróleo" y consecuentemente la subida del precio de los combustibles marcó sobre todo estos primeros años de la década de los 70, especialmente desde 1973, pero al mismo tiempo el automóvil comienza a ser cada vez más popular, los precios son cada vez más asequibles y más españoles pueden permitirse comprar un coche. Los últimos años de la dictadura están presididos por un estancamiento de la actividad económica general, una inflación a niveles casi de sudamérica, un paro creciente y un endeudamiento exterior muy rápido.

EL COCHE SE POPULARIZA. Y comienzan los atascos, como este de la madrileña Gran Vía a principios de los ´70.

HECHOS DESTACADOS

1970

4.400.000 VEHÍCULOS
Por las carreteras españolas circulan casi el doble de vehículos que en 1960: 4.400.000.

PRIMEROS RADARES
La Guardia Civil comienza a utilizar cámaras-radar en coches para controlar la velocidad.

AUTOPISTA SEVILLA-CÁDIZ
Comienzan las obras de la autopista Sevilla-Cádiz.

1971

CAMBIA EL CÓDIGO
Se retirará el carne a ebrios habituales y a los que se "comporten de modo insolente, brutal o cínico".

ROBOS DE COCHES
Este año se han robado en España 52.000 coches.

MATRÍCULA 900.000
Madrid llega a la matrícula 900.000, poco falta para alcanzar el millón.

1972

NO, AL LÍMITE DE 100
El Gobierno dice no a la petición de un procurador en Cortes de implantar el límite de 100.

ESCARABAJO DE RÉCORD
El VW Escarabajo supera el récord del Ford T y se convierte en el modelo más fabricado.

CASI 500.000 TURISMOS
Las ventas de turismos llegan a los 482.416 unidades.

1973

ALCOHOLEMIA
Comienzan a realizarse controles de alcoholemia a los conductores.

TALLERES: 327 PTAS./HORA
Nueva normativa de Industria establece la hora de taller a 327 pesetas.

OBRAS EN ALMUSSAFES
En febrero comienza la explanación de terrenos en Almussafes que albergará la futura planta de Ford.

1974

CINTURONES OBLIGATORIOS
Desde comienzos de año los cinturones de seguridad son obligatorios en carretera.

PEUGEOT Y CITROËN SE UNEN
Se fusionan Peugeot y Citroën, la primera pilota la unión.

SENSACIONAL CARTEL

PRUEBA

3 bravos setenteños, 3, de los prestigiosos hierros Seat, Renault y Ford, para una tienta en la que 3 jóvenes diestros descubren qué significó la irrupción de estos toretes en el coso hispano de los 70.

ANDRÉS RUIZ (TEXTO).
J.F. PACHECO (FOTOS).

PLAZA DE TOROS
127

EL 127 APROVECHÓ LA EXPERIENCIA DEL 128. ERA CASI IDÉNTICO, PERO HECHO A ESCALA

TRES COCHES MUY conocidos, populares (¿cuántos españoles coetáneos no tuvieron alguno?) y relativamente contemporáneos (aún sobreviven primeras versiones que se desenvuelven con aceptable soltura en nuestras calles y carreteras) que como marcaron un antes y un después y que tuvieron un papel destacadísimo en el automovilismo español y europeo.

EL COCHE DE SAN FERNANDO

Con España recién salida de su guerra y Europa inmersa en la suya, casi huelga decir que nuestra automoción en los primeros años 40 se basó principalmente en «el coche de San Fernando», ese que permite desplazarse unos ratos a pie y otros andando. Había coches y motos, claro, pero pocos, la mayoría prebélicos supervivientes de la contienda (es decir, hechos polvo) o que se libraron de participar en ella porque sus dueños eran muy privilegiados o fueron precavidos y los escondieron, y también algunos haigas y últimos modelos (así se los denominaba) importados con cuentagotas para uso oficial, o si eran para particulares, mediante enchufes y tretas.

Ahora bien, características comunes a todos es que costaban un riñón, consumían... el otro, y acceder a ellos requería mucho dinero y ser alguien o tener influencias, así que la oferta era escasísima, pero la demanda era todavía menor porque esos requisitos, en un país depauperado y con el combustible racionado, bastaron para que el común de los españoles ni se planteara aspirar a automovilizarse, al menos hasta que en la segunda mitad de la década, la comercialización de las primeras Derbi, Montesa, Ossa y Sanglas significó que, aunque caras, había ya unas ilusiones alcanzables.

Pero realmente, el despegue se inició en los 50, cuando día a día, más y más españoles compartían el anhelo de tener algo con lo que desplazarse sobre ruedas... sin pedalear. Acabó el racionamiento, mejoró la economía, proliferaron las marcas de motos (que con un «seicar» se convertían en envidiados vehículos familiares), los microcoches vivieron su fulgor y muerte, y no sólo se constituyeron y empezaron a fabricar Seat, Renault y Citroën, sino que diversificaron su limitada gama inicial (600, 1.400 A, 4-4 y 2 CV) con nuevas versiones e incluso nuevos modelos como el 1.400 B y el Dauphine.

Consecuentemente, creció la oferta, pero aún más la demanda, y aunque motorizarse siguió estando fuera del alcance de «los económicamente débiles», cada vez más familias iban sobre ruedas, en el doble sentido de que habían superado la penuria y poseían su propio automóvil (coche o moto) o lo tenían como aspiración razonable y objetivo prioritario porque para lograrlo ya sólo se necesitaba bastante dinero... y bastante paciencia, aunque por increíble que resulte ahora, no estaba de más añadir alguna recomendación.

Y si los 50 fueron esperanzadores, lo de los 60 fue tan espectacular que a su término no hubiese estado mal

MUY ALEGRE La conducción del 127 era muy divertida. Las prestaciones eran suficientes para gratificar en gran medida a su propietario.

SEGUROS
PROSEGUR
T · 6895
B · 6253 · N

MECÁNICA DE ORIGEN FIAT
En Europa, cada vez se preparaban y lanzaban más modelos "todo delante en posición transversal".

EL 127 Y EL R5 FUERON LOS PRIMEROS POLIVALENTES PEQUEÑOS, APTOS Y BUENOS PARA CASI TODO Y TODOS

FICHA TÉCNICA

SEAT 127

Cilindrada
903 cc
Potencia
47 CV
Dimensiones
3,6/1,53/1,33 m
Peso
705 kg
Velocidad máx.
140 km/h.
0-100 km/h
17 s
Consumo
7,5 l/100 km

resumirlos con este epitafio: «En cada casa un coche... por lo menos».

TIEMPO DE CAMBIOS

No es que todas las familias lograran ese objetivo, claro, pero recuerdo los profundísimos cambios que tuvieron lugar durante una década que comenzó con una crisis del sector moto que se llevó por delante todas las marcas pequeñas y varias de las más que medianas, siguió con las primeras ocurrencias del inmisericorde ordeño tributario que sigue sufriendo el automóvil (por ejemplo, se creó «el numerito»), y acabó con el aparcamiento y la fluidez circulatoria convertidos ya en problemas francamente agobiantes (empezaron a tomarse medidas como implantar «zonas azules» que, por cierto, no eran de pago porque aún no pretendían disuadir ni recaudar, sino provocar rotación en las plazas disponibles) . «Y todo por culpa del 600» es como de modo muy simplista se definió un cambio social de gran calado, con bastantes más causantes que el pobre «Seílla», que tras popularizarse hasta el punto de ser apodado «el ombligo» porque todo el mundo tenía uno, entró en su declive comercial.

Quizá me equivoque, pero para mí, lo que realmente sucedió es que gracias al despegue económico y a la aparición de nuevas marcas y modelos, muchos españoles empezaron a querer picar cada vez más alto... y además alardear de ello. Expresiones despectivas como «nuevos ricos» o «los de quiero y no puedo» se usaban para definir y encasillar clases sociales muy enfrentadas, y poco a poco, no tener coche —aun teniendo moto— se convirtió en una carencia difícil de justificar sin oler a pobre, así que la diferencia de estatus que suponía poseer un vehículo de dos, tres o cuatro ruedas, e incluso poseer según qué coche, llegó a ser traumática para mucha gente.

Además, aunque el grifo de la importación seguía goteando... y gracias, a medida que las curvas ascendentes de la oferta y la demanda fueron acercándose, comprar un coche nacional ya sólo fue cuestión de dinero y un poco de paciencia, y las posibilidades de elección que brindaban nuestros fabricantes (a los que se unieron con no poco protagonismo Authi y Barreiros) eran ya francamente amplias, pues entre el Goggomobil (que era más que un microcoche) y el Dodge Dart había un variado abanico de modelos y versiones: Citroën 2 CV y Mehari, Mini, MG, Morris, Renault Alpine, 4L, 6, 8 y 10, Seat 600, 1400 C, 1500, 850, 124 y 1430, y Simca 1000 y 1200...

Pero lo más destacable es que al principio de la década, los coches fabricados en España tenían que ser polivalentes por narices, pues se usaban para todo (familia, ocio y trabajo), mientras que al final había modelos cuyo uso familiar y laboral era ilógico (Mini y 850 Coupé) o imposible (Alpine y Mehari), demostrando que ya había mercado para coches lúdicos y segundos coches familiares.

Y así llegamos a los 70. Con la oferta empezando a superar a la demanda (en vez de limitarse a despachar, los vendedores ya tenían que esforzarse), para comprar coche sólo hacía falta dinero o solvencia, pues se generalizó

EL CONCEPTO 4L TENÍA UN GRAN POTENCIAL, COMO DEMOSTRÓ MICHEL BOUÉ BASANDO EN ÉL SU RENAULT 5

la financiación, y los que había estaban bastante compartimentados: Por tamaño podían ser pequeños, medianos (llamados compactos) y grandes; y por diseño, familiares (o polivalentes), lúdicos o deportivos, y en función de eso definían socialmente a sus propietarios y conductores. Y en cuanto a su configuración técnica, los pequeños y los deportivos eran «todo atrás», los lúdicos, «todo delante», los grandes (Dart y 1400/1500), fieles al clásico «cada cosa en su sitio» (motor delantero y propulsión trasera), y entre los medianos había «todo atrás» (850, R8, R10 y Simca 1000), «todo delante» (MG, Morris, Simca 1200 e incluso R6, aunque a éste se le consideraba un poco furgoneta) y «cada cosa en su sitio» (124 y 1430).

No obstante, había posibles excepciones que precisan matización. Si considerásemos pequeños el 2 CV y el 4L, al ser ambos «todo delante», serían excepcionales, pero es que por encima de cualquier otra definición, entonces se los veía como modelos con claro enfoque laboral y rural, cuya elegancia los hacía poquito indicados para ir a la ópera. Y en cuanto al Mini, quintaesencia del pequeño «todo delante», en sus versiones españolas tampoco debiera considerarse excepción a nada porque, siendo realista, lo más justo sería etiquetarlo como «segundo coche», pues por culpa de su tamaño y sus motores, respectivamente, llamarlo familiar sería tanto o más optimista que echarlo en el saco de los deportivos junto al Alpine, el R8 TS y 850 Coupé. Además, todos, salvo los Authi y el Simca 1200, tenían plantas motrices longitudinales. Ahora bien, eso era el panorama español.

ORIGEN DEL CONCEPTO

Sí, porque Alec Issigonis asombró al mundo en 1959 con la inédita y hasta entonces inimaginable combinación de estabilidad, manejabilidad y aprovechamiento interior que plasmó en el Mini, pero otro legendario diseñador, Dante Giacosa, ya había patentado en 1947 un proyecto «todo delante transversal» para el Fiat 1100 que no se materializó porque al fabricante italiano le asustó producir algo tan innovador. Ah, y también barajó esa disposición al empezar a diseñar el 600, aunque en ese caso fue él quien la desestimó. Por eso, al ver que Issigonis obtuvo un rotundo éxito comercial y se llevó la fama que pudo ser suya, presionó hasta que Fiat le aprobó una actualización de su archivado proyecto 1100, aunque por recelos, su producción se cedió a Autobianchi, compañía subsidiaria que el Grupo Fiat creó en 1955 con Pirelli y el fabricante de bicis y motos (y coches hasta 1946) Bianchi, para tener una marca selecta que disputase a Alfa Romeo y Lancia una clientela más minoritaria y exigente que la habitual destinataria de sus modelos populares. Así nació en 1964 el Autobianchi Primula, auténtico pionero de lo que sigue plenamente vigente, pues aunque BMC ya había creado el 1100 agrandando el concepto Mini, desaprovechó la ocasión para eliminar sus tres peculiaridades mecánicas más discutibles, que afortunadamente no tuvieron continuidad en otras marcas: la suspensión «hidrolastyc», el cambio compartiendo cárter y aceite con su obsoleto motor, y el radiador lateral que caldeaba la rueda izquierda.

LA SEMILLA
El Renault 5 fue el primero de una saga que ha perdurado en el tiempo hasta hoy en día. El Clio mantiene su herencia genética.

FÁCIL Y AGRADABLE
Aún hoy, el confort de marcha y la facilidad de conducción siguen siendo un rasgo característico de cualquier Renault.

EN SUS PRIMERAS VERSIONES, EL 127 SUPERABA AL R5, PERO AVANZARON EN SENTIDOS OPUESTOS

FICHA TÉCNICA

RENAULT 5

Cilindrada
956 cc
Potencia
44 CV
Dimensiones
3,5/1,52/1,4 m
Peso
760 kg
Velocidad máx.
135 km/h.
0-100 km/h
18,8 s
Consumo
8 l/100 km

Por contra, al Autobianchi lo propulsaba una evolución del vetusto 1100 Fiat, que pese a tener tres apoyos de bancada y origen en los años 30, era monoárbol en culata. Pero lo importante es que su suspensión delantera McPherson —que liberaba anchura a media altura del vano delantero— y un diseño especialmente compacto del embrague y el cambio, permitieron alojar éstos como actualmente: en prolongación del motor e independientes de él.

Además, llevaba radiador frontal con electroventilador (así suprimía la pérdida de potencia y la complicación del accionamiento mecánico), de modo que lo suyo era ya el conjunto delantero completo casi unánimemente utilizado hoy. Y por último, tenía una carrocería hatchback que aprovechaba muy bien el espacio, cuatro frenos de disco y una suspensión trasera por eje rígido y ballestas, que era su única nota discordante.

Y gracias a que el Primula superó sus expectativas comerciales, cuando Fiat decidió renovar el 1100 en 1969, Giacosa pudo hacer el 128, que ya definió exactamente el compacto polivalente actual mejorando los dos únicos puntos débiles de su primo antecesor, cuyo concepto básico compartía: adoptó un nuevo 1100 creado por el ex ferrarista Aurelio Lampredi, moderno, ligero y con árbol de levas en culata movido por correa dentada, que subía de régimen con alegría y finura, y una suspensión trasera independiente McPherson con ballesta transversal como elemento elástico, que cubría dos objetivos fundamentales: cumplir eficazmente su misión y restar poco sitio al interior.

Con eso, Fiat tenía ya todo lo necesario para su gran invención: el 127. Conceptualmente idéntico al 128, aunque con sólo dos puertas y realizado a escala (3,6 m de largo, en lugar de 3,9), su misión era sustituir al 850, del que tomaba su veterano y alegre motor en versión 903 cc, aunque con engrase directo a la bancada y ligeramente sedado mediante un carburador monocuerpo de 32 mm, para incrementar su fiabilidad. Así, su rendimiento bajaba de 52 CV a 6.500 rpm, a 47 a 6.200, pero el electroventilador y un grupo final recto en vez del habitual cónico, casi compensaban la pérdida, así que seguía siendo francamente brillante.

Y YA NADA FUE IGUAL

Era 1972 y había nacido un nuevo tipo de coche: el polivalente pequeño —pero no tanto como el Mini— apto y bueno para casi todos y casi todo: funcional y moderno sin estridencias, caía simpático y no desentonaba en ningún ambiente ni nadie desentonaba en él por aspecto, edad o sexo; fácil y divertido de conducir, era ágil y manejable en ciudad, pero no le asustaba la carretera; pese a su ligereza (700 Kg), el viento lateral no lo zarandeaba como a los «todo atrás»; admitía un uso deportivo o familiar (cabían cinco adultos y tenía buen maletero); y gracias a la versatilidad que enseguida le añadieron el portón trasero y el respaldo posterior abatible, su capacidad de carga permitió desterrar las hasta entonces casi imprescindibles bacas.

Pero si los italianos inventaban, los franceses también hacían de las

EN 1976, CUANDO EL 127 Y EL R5 SE REPARTÍAN LA CLIENTELA, EL FIESTA LES REVENTÓ EL MERCADO

suyas: En 1967, Simca lanzó una obra maestra de la que bien puede decirse que conceptualmente fue demasiado buena para poder tener continuidad en modelos populares: el 1100 (1200 en España), otro «todo delante transversal» similar al 128, pero previo y mejor, pues incluía refinamientos técnicos que hoy sólo sobreviven —y no todos— en coches «de Audi para arriba». Por citar sólo lo más destacable, el motor tenía un subchasis propio e iba inclinado hacia atrás para centrar la distribución longitudinal de pesos y reducir la altura del capó (aún no estaban de moda los frontales-pared actuales). La suspensión delantera (trapezoide deformable con portamangueta muy largo y triángulo superior anclado muy arriba), en vez de muelles usaba barras de torsión longitudinales regulables y dejaba aún más anchura libre que una McPherson, pero con mejor guiado cinemático de la rueda y mayores posibilidades de reglaje de las cotas de dirección y de la altura y balance del monocasco. Y la trasera, con brazos tirados independientes y barras de torsión transversales también regulables, era extremadamente compacta, ligera y eficaz. En consecuencia, su aplomo, estabilidad y confort asombraron entonces.

EL CONTRAATAQUE FRANCÉS

Por su parte, Renault lanzó el 4L en 1961 con la doble intención de hacer pupa al 2 CV y ver si podría relevar al Dauphine. Y tuvo un éxito comercial indiscutible, pero su comportamiento (muy 2 CV), imagen (muy furgoneta, aunque según «la Régie» era un hatchback familiar de cinco puertas) y hasta el mote que le pusimos («4 latas») lo alejaban demasiado de ser una pequeña berlina no exenta de elegancia, así que como sustituto fracasó (de eso tuvo que encargarse el R8), pero su configuración básica (motor delantero longitudinal tras el cambio y cómodas suspensiones independientes de amplio recorrido, con triángulos superpuestos delante, brazos oscilantes atrás y barras de torsión en ambas) podía dar mucho más juego, como demostró Michel Boué en 1972 al dibujar una compacta carrocería muy innovadora, con parachoques plásticos integrados y grandes pilotos y aireadores traseros verticales, que enseguida caracterizó y popularizo al más duro rival del 127: el R5. Ambos nacieron en 1972, y como nuestras fábricas eran filiales o licenciatarias que apenas desarrollaban tecnología propia, pero cada vez producían antes las novedades de sus matrices, en mayo de ese año ya los presentaron en el Salón de Barcelona, de modo que es momento de acabar la excursión ítalo-francesa y volver a España, donde su comercialización empezó con apenas seis meses de diferencia (primero el 127) y cambió tan totalmente el panorama de nuestra automoción, que ni un solo «todo atrás» sobrevivió a la década, pese a que en 1974, Seat hizo un último intento de perpetuarlos con el 133, un modelo propio sin homólogo italiano, mezcla de 850 y Fiat 126.

Tipo de carrocería, tamaño, cilindrada, potencia, frenos, dirección de cremallera, aprovechamiento interior, rueda de repuesto delante para ganar maletero, y medidas de llantas y neumáticos son, en efecto, similares,

BEST SELLER
El Fiesta ha sido durante años uno de los utilitarios más vendidos en nuestro país. A partir de la tercera generación se comercializaría también con carrocería de cinco puertas.

MOTOR PEQUEÑO
El cuatro cilindros del Fiesta dejaba el vano motor con bastante espacio libre. El mantenimiento era mínimo, pero necesario.

UNA IMAGEN HABITUAL EN LA DÉCADA DE LOS 70, ES MOTIVO DE ADMIRACIÓN AÚN EN 2016

FICHA TÉCNICA

FORD FIESTA

Cilindrada
957 cc
Potencia
45 CV
Dimensiones
3,56/1,56/1,31 m
Peso
715 kg
Velocidad máx.
137 km/h.
0-100 km/h
18,5 s
Consumo
7,5 l/100 km

aunque también encontremos múltiples diferencias: el 127 es un hatchback con moderados voladizos delante y atrás, cuya estética apenas aportó novedades. Fue el primero de su categoría (entre 3,50 y 3,70 m de largo) con grupo propulsor transversal. Su motor de tres apoyos no es frágil, pero de puro alegre, es capaz de autodestruirse por sobrerrégimen a poco que el conductor se empeñe. La suspensión tira a firme, prima la estabilidad sobre el confort e inclina poco en curva. Nació sin portón trasero, aunque antes de acabar 1972 ya se ofrecía con él. Y la postura de conducción es rara porque el volante está muy horizontal, y como el paso de rueda ocupa mucho sitio, tiene los pedales pequeños y desplazados hacia la derecha.

Por el contrario, el R5 es un hatchback futurista y personal sin apenas voladizos. En consecuencia, es proporcionalmente largo de batalla, y como en el 4L, la del lado derecho es 3 cm más corta que la izquierda por la colocación de las barras de torsión transversales. El grupo propulsor es longitudinal con el cambio delante. Su motor de cinco apoyos (el Sierra de los R4 a 12) tiene fama de robusto, aunque mi opinión y experiencia es que resiste bien preparaciones profundas, pero en versiones tranquilas es mansurrón y si se le da un uso alegre, resulta bastante blandito (menos mal que tiene camisas y se puede renovar sin sacarlo del coche, con el consiguiente ahorro en mano de obra). La suspensión prima confort sobre estabilidad e inclina bastante en curva. Nació con portón trasero y respaldo posterior abatible. Y sus pedales están desplazados a la izquierda porque el paso de rueda va muy adelantado y no molesta, pero por la ubicación retrasada del motor, su compartimento provoca un considerable mamotreto central-frontal en el habitáculo.

Además, sus esquemas de suspensión no tienen nada que ver, y para colmo, ambos evolucionaron en sentidos opuestos. Comparando sus versiones iniciales, el 127 daba sopas con honda al R5, pues era más andón, más deportivo y más divertido, pero mientras que su motor estaba ya en el límite razonable de cilindrada y a Seat le dio por despotenciarlo y alargarle los desarrollos a partir de la crisis del petróleo de 1973, el del R5 pudo engordar un 40% sin problemas, e incluso llegó a recibir un turbo que elevó su potencia a 110 CV, lo que junto a una puesta a punto específica del bastidor, lo convirtieron en un pepino absolutamente inalcanzable para cualquier 127, incluido su techo evolutivo, el Fura Crono (que, por cierto, de cuantos coches he tenido, es el que más defraudó mis expectativas).

EL ÚLTIMO DE LA TERNA

Pues bien, en 1976, cuando uno y otro habían encontrado ya su sitio y su camino, y se repartían cordialmente la clientela, Ford decidió aumentar su oferta comercial europea, montó una factoría en España... ¡y les reventó la fiesta con su Fiesta! Tuvo cuatro años el Fiesta para observar y sacar conclusiones, tomó cosas de uno y otro, y aprovechando el prestigio de ser una marca americana y su experiencia en el típico arte yankee de atraer clientes vistiendo mecánicas

DE LA FAMILIA Muchos de nosotros hemos conducido en nuestra vida alguno de estos tres coches.

bastante conservadoras con carrocerías modernas y atractivas, las mezcló con personalidad propia y creó un coche que sin superar claramente al 127 ni al R5 en ningún apartado, dio en la diana.

Por ejemplo, su longitud está entre uno y otro, pero es más ancho y bajo, lo que unido a su gran superficie acristalada le da un aire jovial, mucha luminosidad y sensación de amplitud. Pese a ser supercuadrado, el motor, todo fundición, con tres apoyos y árbol de levas lateral, ya entonces no era precisamente moderno, pero sí fiable, tenía un rendimiento digno y resultaba agradable por su alegría y elasticidad. Todo el conjunto delantero (grupo propulsor y suspensión) es como en el 127, pero su eje rígido trasero fue una solución técnica demasiado simple, aunque como es un coche ligero y los tarados de muelles y amortiguadores estaban bien compensados, lograba un buen compromiso entre confort y eficacia. La rueda de repuesto va atrás, pero tiene un maletero correcto. Y así podría seguir describiendo y comparando... pero finalmente siempre llegaría a la conclusión inicial: El Fiesta no se desmarcó claramente de sus rivales ni para bien ni para mal, ¡que no es poco decir!

Eso sí, siguiendo otra táctica comercial muy estadounidense, nació con tres niveles de acabado, el L (básico), el S (sport) y el Ghia (lujo), ofrecía varias opciones de equipamiento, y enseguida hubo series limitadas y versiones potenciadas (con motores mayores e incluso turbo), generalmente adornadas con ruedas y aditamentos que en ocasiones rozaban lo exagerado. Y con todo ello, el Ford no sólo asustó a sus rivales, sino que les marcó el camino a seguir.

En resumen: pese a ser el Fiesta -cumplea hora su 40 cumpleaños- el último en llegar, no era el más moderno ni el más ligero ni el más rápido ni el más económico ni el más cómodo ni el más deportivo ni el más ingenioso ni el más grande ni el más pequeño... Y quizá eso fue su mayor mérito y la razón por la que sin saber el motivo concreto, resultaba agradable y generalmente satisfacía a sus propietarios. Pero lo que no se le puede negar a este euroyankee es que mientras sus rivales evolucionaron y se extinguieron (127, Fura y se acabó) o cambiaron de nombre (R5, Supercinco y Clío o Twingo, cualquiera sabe ya), él, a base de hacerse cada vez más euro y menos yankee, dio lugar a una estirpe que ha ido mejorando continuamente hasta convertirse en esos magníficos coches que son los Ford Fiesta actuales.

LOS TRES FUERON PROTAGONISTAS POR IGUAL, AUNQUE CADA MODELO TIENE SU PROPIA PERSONALIDAD

CONCLUSIÓN

Y como creo que por hoy ya está bien de 127, R5 y Fiesta, sólo me resta, a modo de epílogo, recalcar de nuevo el enorme protagonismo que estos tres bravos toretes tuvieron en la automoción española y europea, ya que a partir de ellos, como si todos los fabricantes hubiesen acordado seguir la consigna de "en adelante, ¡todo delante!", casi cada nuevo modelo pequeño, mediano e incluso grande que fue apareciendo adoptó su configuración. Y aunque sólo fuera por eso, bien merecen ser recordados y homenajeados de vez cuando como rutilantes astros de un sensacional cartel automovilístico con aire taurino.

Encuentra
tu lado SUV

Acierta en la compra de tu nuevo coche

Probamos para ti los SUV de más éxito y los modelos recién llegados; te descubrimos sus virtudes y defectos. Y te adelantamos todo lo que llegará hasta final de año. Para que aciertes en la ruta hacia tu nuevo SUV.

- **Datos reales de consumo por modelo**
- **Mediciones de capacidad de maletero**
- **El espacio en las plazas traseras**
- **Cuál es mejor para circular por pistas**

¡Ya disponible!

en tu punto de venta habitual y en la web

motorpress.suscripcionesrevistas.es/coches

por sólo **2,95**€

EL PARQUE EN 1970

POR ALICIA FERNÁNDEZ

CITROËN 2CV

HAY COCHES QUE PROLONGAN SU carrera más allá de la lógica técnica y comercial, inmunes al tiempo y a las modas y, aún despues, siguen resistiéndose a desaparecer de la historia. El 2 CV es, sin duda, un ejemplo de ello. Concebido para colmar la necesidad de automoción básica de la Europa de posguerra, aparece a finales de los 50 -en España, en 1958- pero sobrevive hasta finales de los 80.

CITROËN MEHARI

INSPIRADO EN EL MINI MOKE INGLÉS de 1964, Citroën lanza en 1968 su propia versión de un vehículo económico, ligero, fiable, sencillo de mantener, con caracter lúdico y utilitario. Construido sobre la base del Dyane 6 y la furgoneta AK, con el motor bicilíndrico refrigerado por aire del 2 CV y dotado de una carrocería de plástico ABS, el Mehari tenía una extraordinaria capacidad para circular por carreteras en mal estado. Citroën Hispania comienza a fabricarlo en Vigo en 1969.

SEAT 850

PRODUCIDO POR SEAT BAJO LICENCIA FIAT desde 1966 a 1974, suponía un paso adelante respecto del 600. Mantiene el esquema mecánico de "todo atrás" y aporta importantes mejoras en cuanto a habitabilidad y prestaciones. Concebido con dos puertas, a comienzos de los 70 se sumó la versión de cuatro puertas. Empezó equipando el motor de 843 cm3 y 34 CV, la versión normal -N-, si bien el Súper se presenta ¡con 37 CV! La familia 850 contó también con las versiones deportivas Coupé (843 cm3/47 CV), Sport Coupé y Sport Spider (estos dos últimos con el motor 903 cm3 de 52 CV).

RENAULT 8

NACIDA EN FRANCIA EN 1962, ESTA BERLINA de concepción clásica "todo atrás" representaba un cambio radical respecto a su antecesor, el Dauphine. Desarrollado en tiempo récord, apenas dos años, se presenta con el motor de 956 cm3 de 40 CV y cuatro frenos de disco, siendo una de las primeras berlinas de gran serie en disponer de este avanzado sistema. FASA Renault lo fabrica en España a partir de 1965, introduciendo en 1968 el R8 TS (1.108 cm3 y 56 CV), protagonista de la célebre Copa Nacional de circuito.

CITROËN DS

APODADO EN ESPAÑA "TIBURÓN" POR SU agresivo morro, el DS es uno de los modelos míticos de Citroën. Diseñado por Flaminio Bertoni, su nacimiento tuvo lugar a mediados de la década de los 50. Confort, seguridad, tecnología y su suspension hidroneumática hacían de esta berlina uno de los coches más confortables y deseados del momento. El DS representó "L'avant garde" de la industria francesa.

SIMCA 1200

CORRÍA 1967 CUANDO LA MARCA francesa presentaba el Simca 1200, una berlina moderna muy por encima de su mítico Simca 1000. Aunque de estética discutible y motores poco brillantes, fue un auténico best-seller durante una década. Su mérito vino de la mano de su excelente comportamiento rutero, muy superior a lo que otras marcas ofrecían, y su practicidad gracias al gran portón trasero. Se considera uno de modelos precursores del segmento de los cuatro metros. En 1970 su precio era de 127.700 pesetas (unos 762 euros actuales, 938 con impuestos).

PEUGEOT 504

ESTE MODELO SUPONE UN IMPORTANTE paso adelante para Peugeot al ofrecer un vehículo con unas excelentes suspensiones, un buen nivel de confort y una fiabildiad tan buena o mejor que sus antecedentes. El 504 nace en 1968 con un motor de 1.800 cm3 y una potencia de 83 CV, gracias a los cuales lograba alcanzar la "estratosférica" (para la época) velocidad de 156 km/h.

SEAT 124

LA APARICIÓN DEL SEAT 124 Y SUS derivados posteriores marcó un antes y un después en el panorama automovilístico hispano. Hasta entonces, la clase media acostumbraba a utilizar vehículos "todo atrás", válidos para realizar viajes largos aunque con mucha paciencia. El 124 se presenta como una berlina moderna, moderadamente asequible y en la que cinco personas viajan cómodamenteo con un maletero capaz y la potencia suficiente para subir los puertos de la época con soltura.

LAND ROVER SANTANA

A CABALLO ENTRE UN VEHÍCULO MILITAR Y uno agrícola, el Land Rover sirvió para una interminable lista de trabajos, incluidos grúa y autobomba. Sus características principales, dureza, -gracias a su robusto chasis de acero diseñado para soportar grandes esfuerzos de torsión- y un acabado espartano, sobre todo en su interior, con sólo lo imprescindible. Económico de compar y de mantener y, sobre todo, fiable, su producción en la planta de Santana en Linares (Jaén) se prolonga desde 1958 hasta 1985 en sus dos versiones de chasis corto (80/88) o largo (107/109).

RENAULT ALPINE A110

POCOS COCHES CONSEGUIRÁN TANTOS laureles en competición como el Alpine A110. Su motor posterior y sus proporciones contenidas, apenas 113 cm de altura, le conferían una agilidad sorprendente, ofreciendo unas cualidades deportivas impropias de la época. Contaba en su nacimiento en Francia, en el año 1964, con un motor de 995 cm3 y 66 CV. En España, FASA lo comercializó con las mecáncias 1.100, 1.300 y 1.400 cm3.

RENAULT 4

CON ESTE MODELO APARECIDO EN 1961, Renault sienta las bases de la construcción del coche polivalente contemporáneo: motor y tracción delantera, con habitáculo y maletero unidos para conseguir el máximo aprovechamiento del espacio y una excelente funcionalidad. Nace con una mecánica de 747 cm3 y 24 CV, con los que alcanza 110 km/h. FASA lo fabricó en Valladolid entre 1963 y 1989, con los motores 845, 852 y 1.108 cm3.

CITROËN DYANE 6

CUANDO EL 2CV ESTABA A PUNTO DE cumplir sus primeros veinte años de existencia, la marca del doble chevrón ideó un sustituto más potente y con estética más refinada. Sus bazas fundamentales seguían siendo, no obstante, la excelente suspensión, el bajo consumo y, sobre todo, su versatilidad y fiabilidad. En el momento de su lanzamiento en agosto de 1967 contaba con un motor de 425 cm3 y 18 CV DIN. Escasas prestaciones para muchos, pronto se sumarían las versiones de 435 cm3 (24 CV) y 602 (32).

VOLKSWAGEN ESCARABAJO

COCHE MÍTICO DONDE LOS HAYA, EL "Escarabajo" es el modelo más fabricado de toda la historia. Concebido en la alemania nazi de los años 30 para popularizar el automóvil en aquel país, muchas unidades vinieron a España en los 50, 60 y 70. Más que por sus datos técnicos, el Escarabajo ha convencido a millones de personas por su escaso mantenimiento y por su facilidad de manejo, pero sobre todo por su estética peculiar y su personalidad.

SIMCA 1000

CORRÍA EL AÑO 1961 CUANDO LA MARCA francesa introduce esta berlina compacta. Cinco años después, Barreiros Diesel la comienza a fabricar en su factoría de Villaverde (Madrid). Más de doscientas mil unidades vendidas en los once años que duraría su producción en España dan fe de su éxito. Mecánicamente, este es otro de los "todo atrás" por antonomasía, equipando motores entre 944 y 1.294 cm3 y potencias que llegaron hasta los 63 CV del 1000 Rallye.

PRUEBA

¡QUÉ RARO ERAS!

Cuando el anuncio en televisión mostraba un GS rodando ante notario con solo tres ruedas es que este coche no era corriente.

MIGUEL G. PUENTE

AL GS SE LE PUEDE ATRIBUIR EL dudoso honor de conseguir que los Citroën fueran coches considerados "complicados" por los mecánicos y, por extensión, por el gran público. Quizá no les faltaba razón, porque no hay nada más complicado que lo que no se entiende. Porque cuando los coches comunes se recalentaban, cuando no era infrecuente ver uno o dos coches detenidos en el arcén en la "cuesta de las perdices" -la piedra de toque para todo el que estrenaba y salía a probar su coche ante los amigos en Madrid- sacando vapor del vaso de expansión como una olla, ¿cómo entender un coche que no llevaba ni radiador, ni circuito de agua, que no obligaba a la sempiterna garrafa de agua o anticongelante para afrontar cualquier viaje veraniego? Tenías que ir con el Autopista en la

ALFOMBRA VOLADORA
Suave, flotante, el GS fue el paradigma del confort de suspensión en su época. Rolls y Mercedes pagaban por usarla en sus modelos más caros.

M · 1827 · BX

UNA NAVE...
... es lo que pensaban los que se subían al coche, una nave espacial, con un asa en medio del salpicadero como freno de mano, una lupa tras la que un tambor iluminado hacía aparecer la velocidad o unos asientos hipercómodos para la época. La nave provocaba mareos a muchos de sus ocupantes, que entendían perfectamente que se debía al tren trasero, cuando sentían como la zaga subía y bajaba en los semáforos buscando la horizontalidad. Insensible a la carga, también podía levantar su carrocería para sortear un obstáculo.

FICHA TÉCNICA

Motor
Refrigerado por aire
Cilindrada
1.222 cc
Potencia
60 CV
Dimensiones
4,21/1,61/1,35 m
Peso
900 kg
Velocidad máx.
150,4 km/h.
0-1000 m
39,0 s.
Consumo
8,9 l/100 km

mano para explicar a tus escépticos amigos que "el comportamiento de este coche ha causado sensación en toda Europa desde el momento de su aparición, y ha merecido todo tipo de elogios de la prensa especializada" (literal, Autopista 662, octubre 1971).

ATÍPICO DE PRINCIPIO A FIN

No valía de nada levantar el capó para alardear de motor, porque allí solo se veía una rueda de repuesto, que no iba como todos en el maletero. Debajo de ella estaba el motor, bóxer, como el de un Escarabajo -o un Porsche, todo sea dicho-... "¿pero qué motor es este?", era lo mejor que oías. Es cierto, llegar a las bujías (especialmente una de ellas) allí abajo era tarea de mecánicos. Cambiar el embrague, con el motor longitudinal, obligaba a desmontar todo el frontal y sacar el motor, el problema era que a los 40.000 km ya habías cambiado las correas de distribución y... vaya pereza volver al mecánico si no conseguías estirarlo hasta los siguientes 40.000. Los embragues se gastaban rápido, porque su volante motor propio de un molino conseguía una enorme suavidad de giro, pero también lo lastraban con una pereza en las aceleraciones impropia. "Falta de potencia a bajo régimen", decíamos en Autopista. Por eso muchos de sus usuarios de GS aprendieron a hacer patinar el embrague (y devorarlo) para estar a la altura de lo que esperaban de sus 65 caballos.

El segundo de los defectos del GS, "consumo muy elevado", también era propio del atípico motor. A pesar de las culatas con cámaras hemiesféricas, como deben ser, la refrigeración por aire requería una baja relación de compresión y eso significa un bajo rendimiento termodinámico y, por tanto, ese alto consumo. Lo propiciaba además su "buena velocidad punta", gracias a una excelente aerodinámica, incluso mejor que su hermano mayor, a pesar de que al grandullón lo llamasen Citroën CX. Aerodinámica y unos neumáticos estrechísimos incluso para la época, 145, conseguían que el GS fuera un matagigantes... en bajada. Su "excelente frenada", con frenos de disco en las cuatro ruedas ayudaban a estas osadías por parte de sus conductores, con apoyo de esa "estabilidad muy segura", como también decíamos en Autopista. Parecía un dardo, ni siquiera frenando en la curva conseguías mover un ápice el tren trasero.

CUESTIONARLO TODO
Donde otros tenían la primera marcha, en el GS era la marcha atrás. La confusión estaba servida. Una versión Birrotor era lo que sugería su denominación, el colmo de la rareza, un motor Wankel, ¡y con un cambio semiautomático!... pero esta anecdótica versión no se fabricó en Vigo.

Directamente, el coche iba donde ponías el volante, inmune a técnicas de conducción. El tacto del freno era increíble, casi sin desplazamiento de pedal y potente en la frenada. El problema es que todo eso solo lo sabía el conductor, porque los acompañantes más entendidos solo reparaban en sus dudas de no haber visto frenos delanteros (no estaban en las ruedas, sino a la salida del cambio, como los Lotus de F-1 en la época). A la larga, y eso no lo decíamos en Autopista, se revelaba que el freno de mano en esos discos (¡en los delantero, otra rareza! con pinzas independientes) a veces provocaba que se liberasen las pastillas al enfriarse contraerse. También, en uso muy exigente en épocas de calor, aparecía fading, ahí encerrados los discos junto al motor. Los que no entendían nada de coches, casi tenían más miedo de un coche con ese extraño volante de un solo radio (¿y si se rompe?), porque ellos no eran los que estaban a los mandos y no sentían esa "dirección suave y precisa". Sin embargo, lo que remataba al GS eran las suegras. Y los niños pequeños. Y casi todos los pasajeros, que se empeñaban en parar porque se mareaban. Lo que para todos los especialistas era una "muy buena suspensión", esa hidroneumática evolución del DS "Tiburón" que lo filtraba todo, que se tragaba baches, dejaba su cuerpo flotando y no gustaba a todos. Recuerda que era una época en que los coches olían a gasolina y los gases de escape encontraban rendijas sin saber cómo (bueno sí, la factura de la carrocería y "un acabado elemental", decíamos entonces), por las que invadir el habitáculo. Una palanca entre los asientos permitía aumentar la distancia al suelo y convertirlo en un SUV 20 años antes de inventarlos; con una tercera posición aún más alta de la suspensión podías cambiar una rueda sin necesidad de gato. Incluso admitía rodar con solo tres ruedas sin perder la horizontalidad, como se veía en los anuncios y como nuestro redactor y campeón de España de rallyes, Ricardo Muñoz, pudo comprobar cuando fue piloto oficial de Citroën. Eran tiempos en los que los Rolls y Mercedes pagaban por poder usar esta suspensión en sus mejores modelos. ¿Complicada? Incluso sin útiles, con un escoplo y un martillo, vi cómo se podían cambiar esas esferas en minutos y ya tenías muelle y amortiguación para rato otra vez. Inmerecida (al menos en parte) mala fama para un coche de gran personalidad.

EL COCHE LÓGICO DE LA ATRIBULADA FAMILIA ALCÁNTARA DE TVE ANTES DEL MERCEDES

PRUEBA

EL COCHE DE MODA

El Mini es el coche que más me gustaba cuando era pequeño. Era el coche de moda, más o menos lo mismo que ocurre ahora.

JUAN COLLIN

EL MINI LO FABRICABA AUTHI EN NUESTRO país en su factoría de Pamplona desde 1968. En 1973 aparecía el Mini Cooper 1300, la versión más deportiva que se construyó en nuestro país. Se ofrecía por 156.000 ptas, un precio bastante elevado por aquel entonces y que le colocaba en el mercado como un auténtico capricho. Muy cerca de mi casa había un concesionario de la marca y recuerdo perfectamente las horas que me pasaba mirando el Cooper en el escaparate. Mi padre estuvo incluso pensando en comprar uno, pero al final se decantó por un coche mucho más práctico como era el Seat 124.

DESEADO
El Mini Cooper despertó mucha expectación cuando llegó al mercado en 1973. Desgraciadamente tan sólo se mantuvo en producción durante tres años al cerrar Authi por la crisis económica.

Mini Cooper
1300
M · 9862 · AM

MINI COOPER 1300

DEPORTIVO
El puesto de conducción resultaba muy deportivo. El precioso cuadro de instrumentos estaba plagado de relojes, mientras que el volante de tres radios iba forrado en piel. En el pequeño maletero se ubicaba el depósito de combustible con 36 litros de capacidad. Si algo sorprendía en el Mini era su fantástica habitabilidad interior, cuatro adultos podían viajar sin demasiadas apreturas.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada
1.275 cc
Potencia
68 CV
Dimensiones
3,05/1,41/1,35 m
Peso
640 kg
Velocidad máx.
165 km/h.
0-100 km/h
14,7 s.
Consumo
8 l/100 km

Del Mini me gustaba todo, la estética, su enorme habitabilidad en relación a su tamaño, también el sonido del motor y sobre todo, las posibilidades que ofrecía para competir en rallyes. El Mini había sorprendido por sus éxitos en competición a nivel internacional, consiguiendo incluso la victoria en el Rallye de Montecarlo en 1964, mientras que en nuestro país Authi creaba un trofeo monomarca.

El Cooper 1.300 construído por Authi se distinguía de los demás Mini por el techo de vinilo, la parrilla delantera y las llantas de mayor anchura, mientras que en el interior contaba con asientos deportivos, volante forrado en piel y un precioso cuadro de instrumentos plagado de relojes. Como opciones se ofrecían los reposacabezas delanteros y el limpia luneta trasero. Pero la verdadera novedad del coche se escondía bajo el capó. El motor 1.300 alimentado por dos carburadores SU anunciaba unos optimistas 68 CV, si bien su rendimiento estaba lejos del de los Cooper ingleses, para los que se declaraban 76 CV. Ciertamente el motor inglés era mucho más fino y eficiente y para ello, entre otras cosas, contaba con una relación de compresión más elevada, de 9,7:1, frente a los 8,8:1 del Cooper español, También montaba un árbol de levas de mayor cruce que permitía un superior rendimiento en la parte alta del cuentavueltas. El modelo británico era además mucho más fiable y robusto, ya que si bien el motor del Cooper 1.300 fabricado en Pamplona montaba ya un cigüeñal nitrurado, la calidad de los materiales no era la misma. Los propietarios también se quejaban de que las reparaciones y mantenimiento no eran especialmente baratos.

En la prueba realizada en su día por Arturo de Andrés en AUTOPISTA, el veterano probador destacaba el excelente comportamiento en curva y su agilidad en los trazados más sinuosos, pero se quejaba de la falta de rendimiento del motor, también del consumo que superaba en carretera ampliamente los 10 litros/100 km. Al motor le faltaba carácter en la parte alta del cuentavueltas y también llamaba la atención sobre ciertos problemas de calentamiento en recorridos por carretera pie a tabla, de ahí que la opción de radiador de aceite fuera más que recomendable. Evidentemente al Mini no le gustaban demasiado los viajes por autopista, se encontraba mucho más cómodo por carreteras con muchas curvas.

DIVERTIDO
El Mini era un coche muy divertido y gratificante a la hora de conducir.

Destacable su capacidad de frenada. Para ello el Cooper 1300 montaba discos de freno en las ruedas delanteras y un servofreno, que sorprendían por su buen funcionamiento.

Desgraciadamente el Mini Cooper 1300 tan sólo estuvo en producción tres años, dado que Authi con la crisis del petroleo sufrió graves problemas financieros y tuvo que cerrar sus puertas en 1976. Una verdadera pena.

Con el paso del tiempo y durante mis primeros años de carnet, tuve oportunidad de conducir en alguna ocasión el Mini Cooper 1300 de un amigo de universidad. El coche seguía entusiasmando por aquel entonces por sus cualidades dinámicas y sobre todo, por la diversión que ofrecía su conducción. La dirección era muy directa y algo pesada, pero el coche hacía gala de una eficacia impresionante, lo que le convertía en un auténtico matagigantes en los trazados más sinuosos.

La vida da muchas vueltas y hace dieciocho años surgió la oportunidad de comprar un Mini Cooper 1.300 en el mercado de segunda mano. Estaba muy original, bien conservados los interiores y la chapa, no tanto la mecánica a la que tuve que dar un buen repaso. Cambiar los tacos de la suspensión, el embrague, las transmisiones y una buena puesta a punto. El coche funcionaba relativamente bien, aunque en verano por autopista había que tener cuidado y no exigirle demasiado para que no subiera la temperatura, el motor también consumía bastante gasolina y algo de aceite. Las suspensiones eran además muy duras y el Mini resultaba bastante incómodo en carreteras bacheadas.

El Cooper 1.300 lo disfruté unos cuantos años hasta que un precioso Alfa Romeo Guilia 2000 Bertone se cruzó en mi camino. Durante un tiempo mantuve los dos coches, pero la falta de espacio me obligó a vender mi querido Mini Cooper 1.300. Como consuelo, puedo decir que se lo había comprado a un especialista en coches clásicos con el que mantengo desde entonces una buena amistad y que su actual propietario, también buen amigo, lo mantiene en las mejores condiciones. Cada vez tengo más claro que coches como el Mini Cooper no son sólo piezas de colección, son artefactos que, de alguna manera, tienen vida propia.

EL MINI SORPRENDÍA POR SU AGILIDAD EN CARRETERAS DE MONTAÑA

1975 1979

ÉPOCA DE TRANSICIÓN

Tras la muerte de Franco el 20 de noviembre de 1975, Adolfo Suárez, nombrado por el recién coronado Rey Juan Carlos, se convierte en el líder de un gobierno de transición entre la dictadura y una incipiente democracia. El automóvil, mientras, está de enhorabuena: se inauguran las fábricas de Renault en Palencia y Ford en Almussafes (Valencia) y en 1977 se supera el millón de vehículos fabricados en España. Sin embargo, la cifra de fallecidos en carretera aumenta cada año hasta superar los 4.500 al final de la década (1979).

SIEMPRE CON EL AUTOMÓVIL. Nuestro rey emérito Juan Carlos I siempre ha sido un defensor del automóvil.

HECHOS DESTACADOS

1975

CINTURÓN OBLIGATORIO
En las plazas delanteras y cuando se circula por carretera.

SUBE LA GASOLINA
El crudo duplica su precio y comienzan las restricciones al tráfico.

EDUCACIÓN VIAL
Comienza a hacerse mucho hincapié en la educación vial desde los colegios.

1976

FORD EN ESPAÑA
Se inaugura la planta española de Ford en Almusafes.

LLEGA EL FIESTA
Nace el Ford más pequeño fabricado en España, el Fiesta.

G.P. DE ESPAÑA
El circuito del Jarama acoge este año la Fórmula 1, como alternativa a Barcelona.

1977

EL CEPO
Nuevo invento para bloquear automóviles mal aparcados.

DESDE COREA
Nace la industria coreana. Hyundai comienza a fabricar coches.

MÁS DE UN MILLÓN
En España se supera el millón de vehículos fabricados: 1.129.700.

1978

RENAULT EN PALENCIA
Renault inaugura su nueva fábrica en España, en Palencia.

SIGLAS MÁGICAS
Nuevo sistema antibloqueo de frenos de Daimler y Bosch: el ABS.

MEJORAR LA SEGURIDAD
Nace en España el primer Plan Nacional de Seguridad Vial.

1979

LA PLACA "L"
Los conductores noveles en España no podrán pasar de 80 km/h en su primer año de carnet.

UN MILLÓN
Ford Almusafes produce el Fiesta un millón.

ANIVERSARIO ROLLS
Rolls Royce celebra su 75° aniversario.

OTROS COCHES DE LOS 70

POR RAFAEL GUTART

CITROËN SM

DESGRACIADAMENTE NO HABÍA muchos en España, pero lo recuerdo como si estuviera más cercano a una nave espacial que a un automóvil. Con una línea completamente diferente a lo que estábamos acostumbrados, el SM aportaba una elegancia y una tecnología completamente innovadora, con tracción delantera, suspensión neumática, motor V8 Maserati que se convertiría en V6 para reducir los consumos... Una verdadera pasada.

RANGE ROVER

FUE UNO DE MIS COCHES FAVORITOS y aún lo sigue siendo, aunque poco tiene que ver con la generación actual. Se trataba de un auténtico todo terreno envuelto en el lujo de la época y con unas capacidades para circular fuera de carretera propias de vehículos militares. Nació con carrocería de tres puertas, muelles helicoidales en lugar de ballestas, tracción permanente a las cuatro ruedas y frenos de disco. Originalmente equipaba motores Rover V8 de 130 CV.

DODGE GT A3.700 GT

QUIZÁ FUE MÁS CONOCIDO POR EL atentado que sufrió Carrero Blanco en el año 1973, que por el modelo en sí, aunque en España tuvo especial relevancia por su producción en la planta de Villaverde (como CKD) y por el montaje de los motores Barreiros. La variante "GT", con motor 3.700 de 165 CV, añadía una cuarta velocidad a su cambio manual en el piso en lugar de la caña de la dirección, aunque poco después llegaría el automático.

AUSTIN VICTORIA

MI PADRE ESTUVO A PUNTO DE COMPRARSE uno, pero como éramos 12 hermanos, decidió comprar un modelo más grande en el que, al menos, pudiéramos viajar la mitad de la familia, es decir, 7. Aunque estaba basado en el Austin Morris, su aspecto era más parecido al Triumph por su carrocería de tres cuerpos con frontal más deportivo y trasera con maletero. Fue producido por la empresa española AUTHI, filial de la británica British Leyland, en Pamplona, con motor 1.3 de 62 CV de potencia.

RENAULT 12 S

AÚN PODEMOS VERLOS EN MUCHAS poblaciones de España, pues fue uno de los modelos "familiares" más extendidos en nuestro país, junto al Seat 124. En mi familia hubo alguno y recuerdo lo cómodo que era de suspensiones cuando salíamos de viaje, cargados hasta los topes. La variante "S", con nuevo árbol de levas, desarrollaba 68 CV frente a los 57 de la versión convencional, lo que le convertía en un verdadero deportivo.

PORSCHE 911 CARRERA

AÚN RECUERDO CON CARIÑO EL PÓSTER que tenía encima de mi litera, durante mi infancia, de un 911 Carrera de color blanco, que me parecía lo mejor del mundo. Y mucho no me debía equivocar pues, 43 años después, sigue siendo un modelo de culto en todo el mundo, un deportivo de pura raza. El motor "2.4L", que en realidad era un 2.3, desarrollaba entre y 190 caballos dependiendo de las versiones, se situaba detrás del eje trasero, lo que hacía un poco delicada la conducción para manos inexpertas.

VOLKSWAGEN PASSAT

LA VERSIÓN COUPÉ ME FASCINABA. NUNCA llegué a montar en él, aunque sí en la versión Santana de tres volúmenes. La primera generación del Passat fue desarrollada a partir del primer Audi 80 con motores de cuatro cilindros en línea en posición longitudinal. La oferta mecánica arrancaba con motores de gasolina 1.3, 1.5 y 1.6 con potencias de 55 a 110 CV. El único Diesel disponible inicialmente era un 1.5 litros atmosférico de 50 CV con caja manual de cuatro velocidades.

RENAULT 7

SI SOY SINCERO, DEBO RECONOCER QUE NO me gustó mucho este modelo, pues la incorporación de un tercer volumen sobre la base del R5 no quedaba especialmente bien, aunque fuera mucho más práctico que el modelo de dos cuerpos. Recuerdo que mi cuñado Andrés, que tenía uno de color rojo, me lo dejó conducir un par de veces en una finca y casi se lo descalabro. Se fabricó exclusivamente en Valladolid, para el mercado español, entre 1974 y 1984 en variantes normal y TL con motor 1.037 de 50 CV.

CHRYSLER SIMCA HORIZON

TUVE LA OPORTUNIDAD DE MONTAR varias veces en el que tenía el padre de un amigo mío, de color dorado y con el techo negro de vinilo. En aquellos años me parecía uno de los mejores coches que había, atractivo, espacioso y bien equipado. Fue nombrado Coche del Año en Europa en 1979 y se reconoció su comportamiento, la elasticidad de su motor 1.4 de 83 CV y sus consumos equilibrados pues, aunque en aquellos momentos el gasto de combustible no era una prioridad, destacaba por encima de la media.

SEAT 1200 SPORT

NO SÉ CUÁL ME GUSTABA MÁS, SI EL 1200 Sport o el 128 en sus correspondientes versiones con motor de 1.430 y 77 CV, pero los dos me parecían realmente impresionantes, con un diseño deportivo, diferente y superfresco. El 1200 estaba basado en un proyecto de NSU, que compró SEAT y que encargó a la empresa Inducar, de Tarrasa. La versión inicial, de 1.197 cm3, que desarrollaba 67 CV, provenía del SEAT 124, montado transversalmente y alcanzaba una velocidad máxima cercana a 160 km/h.

PORSCHE 928

NO LLEGUÉ A CONDUCIRLO NUNCA, aunque en varias ocasiones pensé en comprar uno de segunda mano, pues es un modelo que siempre me ha gustado mucho. El 928 fue concebido como deportivo de cuatro plazas, que combinaba la potencia, el diseño y el comportamiento de un GT con el refinamiento, confort y equipamiento de un sedán de lujo, originalmente diseñado para sustituir al mítico 911. Dotado de motor delantero V8, contaba con un completo equipamiento que lo acercaba a las berlinas más prestigiosas de la época.

RENAULT 18

GRAN COCHE, ELEGANTE, CÓMODO Y dotado de un equipamiento, que superaba con creces en todos los apartados al modelo reemplazado, el Renault 12. Con dos carrocerías de vocación familiar, claramente diferenciadas, fue uno de los modelos de la época más completos por su gama de mecánicas, carrocerías, nivel de terminación, etc. La incorporación del motor 1.6 de 79 CV supuso un verdadero salto cualitativo en la marca, convirtiéndole en el modelo de mayor rango durante varios años.

VOLKSWAGEN POLO

OTRO MODELO QUE MARCÓ MIS ÚLTIMOS años de colegio, pues la madre de un vecino y compañero de clase nos llevaba algunos días en su Polo de color verde. Me parecía un "cochazo" mucho más grande de lo que en realidad era, pues comparado con el 600 de mi madre era una súper berlina. La primera generación fue una variante más económica del Audi 50, disponible en carrocería hatchback de tres puertas. Disponía de motores de gasolina de cuatro cilindros en línea con potencias comprendidas entre 34 y 60 CV y cambio manual de 4 velocidades.

OPEL KADETT

EL MISMO NOMBRE CON EL QUE ARRANCÓ el modelo en 1936 se mantuvo en la cuarta generación, también conocida como Kadett D, que incorporaba motor transversal y culata de aluminio. Se ofrecía con una nueva familia de mecánicas monoárbol de 1,3, 1,6 y 1,8 litros. Las versiones SR fueron muy apreciadas en la época por su talante deportivo, en la línea de modelos como el Ford Escort XR3, el Seat Ronda Crono o el VW Golf GTI.

PRUEBA

VOLVER A SER UN NIÑO

Los rallyes de los 80's son los culpables de que mi debilidad por un coche cuya mera visión aún hoy me lleva a una época en que todo era más sencillo y bonito.

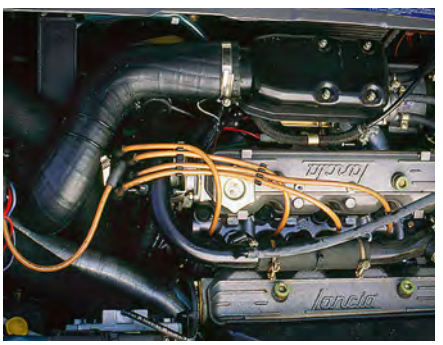
ÓSCAR DÍAZ

PIONERO
Un cuarto de siglo después de la aparición del HFTurbo los motores turbo se han impuesto, pero para poder reducir cilindrada antes que para lograr un rendimiento deportivo.

ADEMÁS DEL TÍTULO DE UNA OSCURA novela de George Orwell, 1984 fue un año largo, bisiesto, en el que la Nasa lanzó su transbordador espacial Discovery; la ciudad Los Ángeles albergó sus segundos Juegos Olimpicos, los de la eclosión de Carl Lewis; Laurent Fignon ganó su segundo Tour de Francia con apenas 24 años y Pedro Almodovar se instaló definitivamente en la fama con su Mujeres al Borde de un ataque de nervios. Fue también cuando el Lancia Delta HF Turbo, la deportiva versión de la que surgieron las versiones de rallyes, se asomó a las páginas de Autopista en una prueba firmada por Enrique Zorzano publicada en septiembre de ese año. Un año antes, había salido la primera prueba del Delta GT, atmosférico y más

HF
1°SEMESTRE
2 • M • 0736 • P
1984

OTRA ÉPOCA, OTRAS PRIORIDADES
Ofrecer un buen espacio para las piernas hizo que el Delta sacrificase capacidad de maletero. Visto con la óptica del S. XXI sorprenden la ergonomía del puesto de conducción, con el volante muy inclinado y desplazado hacia la izquierda, y detalles de equipamiento como la falta de aire acondicionado y las ventanillas traseras de accionamiento manual.



FICHA TÉCNICA

Cilindrada
1.585 cc
Potencia
130 CV a DIN a 5.100 rpm
Dimensiones
3,89/1,62/1,38 m
Peso
1.046 kg
Velocidad máx.
198,6 km/h.
0-100 km/h
8,9 s.
Consumo
9,0 l/100 km

burgués, y cuatro antes, en 1980, el Delta había sido elegido Coche del Año en Europa.

Esos fueron años dorados para la conducción ya que aunque había límites de velocidad, ésta no se perseguía como hoy, ni constituía un delito ni siquiera estaba mal vista. De ahí, la eclosión de GTI de esa época, entre la que destacaron los Golf GTI, Kadett GSI, Escort XR 3i, 205 GTI o el mismísimo Lancia Delta HF turbo, junto con el Fiat Ritmo, los únicos con el carburador sobrealimentado por turbo.

ANONIMATO VISUAL

El Delta HF no hacía ostentación de su carácter deportivo. Era un automóvil discreto en el que sólo el poderoso pilar trasero, la instrumentación con testigos luminosos en vez de agujas y el abarrotado espacio bajo el capó llamaban la atención.

Sus dimensiones, 3.89 m de longitud y 2,4 entre ejes, le hacen más pequeño que un utilitario actual. Pero en aquella época era un versátil compacto homologado para cinco plazas y con un espacio de 73 cm para las piernas de los pasajeros traseros. Espacio que aún hoy supera a la mayoría de urbanos en torno a los 4 m como el Fiat Punto. La contrapartida era un maletero escaso para los estándares actuales, apenas 240 l, que hacía difícil afrontar un largo viaje de vacaciones.

Porque como GTI que era, el Delta reservaba lo mejor de sí para los pasajeros delanteros, con unos asientos Recaro de gran apoyo lateral y agradable mullido que, no obstante, dejaban los hombros un tanto desprotegidos. La ergonomía, en realidad, no era su punto fuerte ya que el volante no sólo estaba bastante inclinado sino que también se encontraba descentrado respecto de los pedales y, por supuesto, el aire acondicionado era algo todavía poco popular: menudencias ante lo que se espera de un deportivo de pura raza.

CIMENTANDO EL MITO

La conducción, las sensaciones de potencia surgidas de su motor 1.6 Turbo con carburador y encendido de Magneti Marelli eran las auténticas razones de ser del Lancia Delta HF. De ahí su ligereza, empuje y unas relaciones del cambio bastante cerradas y

AGRESIVIDAD CONTENIDA
Las pequeñas ruedas en medida 175/65 se mostraban insuficientes en las situaciones de máxima exigencia. Como el resto del Delta HF no permitía pensar que daría pie a un mito como el Delta Integrale.

desarrollos cortos, con una 5ª de apenas 33,5 km/h que permitía alcanzar la velocidad punta oficial pasadas las 5.900 rpm. Rendía inicialmente 130 CV y se mantendría así hasta 1986 cuando aparecerían una versión potenciada de 140 CV y una, la HF 4WD de cuatro ruedas motrices, que haría del Delta en un fenómeno inmortal por su capacidad para generar diversión al volante. Contaba con un diferencial central Ferguson, de acoplamiento viscoso con tarado inicial 56-44%, y un Torsen en el tren trasero que si bien eliminaba parte de su capacidad ofrecía unas dosis de motricidad insospechadas hasta el momento.

La razón de su aparición se debe a la prohibición en 1986 de los coches de Grupo B en el Mundial de rallyes. El reglamento establecía que a partir de entonces, los coches del campeonato debían basarse en un coche de serie con un mínimo de 2.500 unidades producidas. De ahí que el Delta HF 4WD fuese un magnífico punto de partida para defender los colores italianos al máximo nivel.

Así surgieron sucesivamente el primer HF Integrale, con motor dos litros, 8 válvulas y 185 CV en 1987; el 16 válvulas —mismo bloque aunque subido a 200 CV—en 1989; el primer HF Integrale Evolution en 1990 y el HF Integrale Evolution 2 en 1992 reconocibles por sus pasos de rueda ensanchados y el capó abultado para albergar la nueva culata de 16 v. Este último, fue el Delta más potente jamás construido, con 210 CV de potencia máxima, y el único en haber sido construido con catalizador en su línea de escape, razón que lo hace ser enormemente apreciado en nuestros días y alcanzar un precio usado que puede prácticamente duplicar su precio de nuevo hace 25 años.

Esta es una de las razones por las que aún no dispongo, ni tampoco he tenido la suerte de conducir, uno de los compactos más emotivos y radicales jamás construidos. Un coche mítico por su deportividad y haber sido el coche ganador del mundial de rallyes seis años consecutivos —en 1990 y 1992 Carlos Sáinz ganó el mundial de pilotos, pero el de constructores sería para Lancia— que cada vez que contemplo me hace esbozar una sonrisa. Y es que, precisamente, no haberlo conducido nunca me permite mantenerlo idealizado, como cuando era un niño y ni siquiera soñaba con dedicarme «de mayor» a probar y escribir de coches.

EL MITO LANCIA DELTA NO PODRÍA EXPLICARSE SIN LA PRESENCIA DEL HF

1980 1984

ECLOSIÓN SOCIO-ECONÓMICA

Excitantes ochenta. Una época de revueltas políticas, libertad y cambios. En España el fallido intento golpista del 23-F en el '81 da el pistoletazo de salida a una nueva era muy próspera económicamente. El PSOE gana las elecciones generales de 1982 y los jóvenes reclaman su identidad bajo el paragüas de la movida madrileña. Mientras, en las carreteras, la seguridad vial se convierte en el caballo de batalla. Se incorpora los controles de alcoholemia y se hace obligatorio el uso del casco en vías interurbanas.

EL 'PAPAMÓVIL'
En su viaje por España en 1982, Juan Pablo II lució este Land Rover blindado preparado por la linarense planta de Santana.

HECHOS DESTACADOS

1980

COUPÉS EN BOGA
Renault se une a la moda de los deportivos frente a las berlinas, con el modelo Fuego.

TRACCIÓN QUATTRO
Audi sorprende con el mítico quattro coupé con tracción total.

MATRICULACIONES
10.200.000 vehículos circulando en España.

1981

SEAT PANDA
Es el 600 de los 80, versátil y económico.

PRIMERA ITV
Situada en el kilómetro 15,400 de la carretera de Andalucía en Getafe (Madrid).

CONTROL DE ALCOHOLEMIA
Se regula administrativamente estas pruebas, entonces con carácter voluntario.

1982

PLANTA DE FIGUERUELAS
Se inaugura en noviembre y en agosto ya sale el Opel Corsa de producción.

USO DEL CASCO
Se hace obligatorio para todos los motociclistas en carretera.

SEAT Y VOLKSWAGEN
Firman un acuerdo por un plazo inicial de siete años prorrogables.

1983

LLEGAN LAS AUTOVÍAS
Se invierte un billón de pesetas en estas infraestructuras.

PLAN DE CARRETERAS
Propuesto por el MOPU, el plan general definirá la red estatal.

RENAULT 25
Era el más caro, prestigioso y grande de la marca.

1984

SEAT IBIZA
Primer modelo totalmente Seat. Desde 824.000 pesetas.

NACE EL MONOVOLUMEN
Renault Espace y Chrysler Voyager son los precursores.

INFORMACIÓN DE TRÁFICO
Ante la proliferación de vehículos, se inaugura este centro.

TRES REYES MÁGICOS

GTI

PRUEBA

Estos tres pequeños GTI llegaron a nuestras manos dos días antes de Navidad y los recibimos, en las pistas de pruebas del INTA, con esa mezcla de nerviosismo, impaciencia e ilusión con que los niños esperan los juguetes el día de los Reyes Magos. Los tres nos hicieron soñar a toda una generación y hoy vuelven a provocar pasiones.

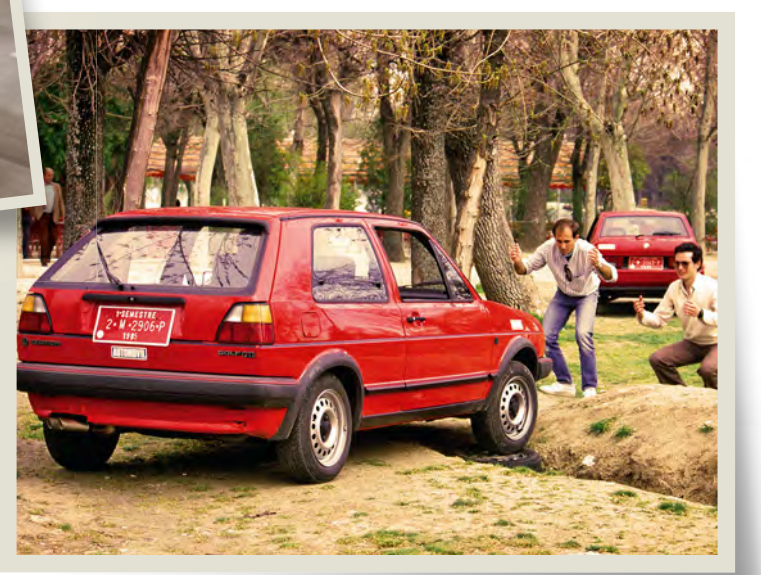
FÉLIX MACÍAS / JESÚS BONILLA (TEXTO).
FÉLIX MACÍAS (FOTOS)

VW GOLF GTI MK1 | PEUGEOT 205 GTI 1.6 | RENAULT SUPERCINCO GT TURBO

MOMENTO PARA considerar con perspectiva, cariño y sentido crítico las cuatro décadas de nacimiento de la categoría GTI. Porque, ¿qué definía exactamente un GTI? A finales de los setenta y principios de los ochenta, debían ser modelos innovadores, pensados para conductores jóvenes, de dos puertas, a la vez potentes y ligeros, con un chasis eficaz que garantizase cualidades deportivas y por supuesto sin concesiones a lo superfluo. Estos tres mosqueteros no solo cumplen tales requisitos, sino que fueron los primeros y marcaron la tendencia y el rumbo de la categoría.

El Golf GTI introdujo esas tres legendarias siglas hace ahora cuarenta años exactamente y su éxito no fue inmediato, sino indiscutible. Dos años antes, en 1974, Giugiaro había definido de manera sobresaliente la línea del nuevo estandarte de Volkswagen. La producción del Golf sustituyó a la del inveterado «Coche del pueblo». Frente a él, Volkswagen, con clarividencia, optó por una fórmula innovadora: un coche moderno, compacto, dotado de portón trasero, de tracción delantera y con un comportamiento ágil. Esa misma lógica, pero profusamente mejorada, impulsó el nacimiento del Golf GTI en 1976, que se convirtió en el más moderno y potente de los pequeños deportivos derivados de una berlina de su tiempo y que marcó el advenimiento de los GTI como categoría.

Volkswagen se nutrió de la tecnología de Audi para "parir" su Golf, hizo suya la tracción delantera y los motores, algo que ya había llevado a efecto con el fallido K70 y con el Passat. El cuatro cilindros de 1.588 cc y la caja de cambios de cuatro relaciones derivaban del Audi 80 GT, que rendía 100 CV en la variante carburada. En el Golf GTI, de 810 kg, el motor equipado con una inyección Bosch K-Jetronic alcanzaba 110 CV. Además de rebasar el centenar de caballos en un modelo de su categoría, configuraba, por prestaciones y comportamiento, un conjunto inalcanzable para la competencia. En realidad, el Golf GTI no tenía rival, puesto que en 1976 los modelos compactos de otras marcas eran coches claramente más pequeños y burgueses y de concepción más antigua y desfasada. No solo dominó por potencia, ofrecía una estabilidad, un dinamismo y un brío que le distinguía claramente de los otros tracción delantera. Igualmente destacó por su presentación exterior y por su equipamiento y terminación, que lo erigieron como referencia y le permitieron reinar prácticamente en solitario hasta 1983, fecha en que fue sustituido por el Golf II. Cuando apareció la segunda generación, el Golf II GTI entró en lucha directa, en marzo de 1984, con su primer competidor directo, el equilibrado y pujante Peugeot 205



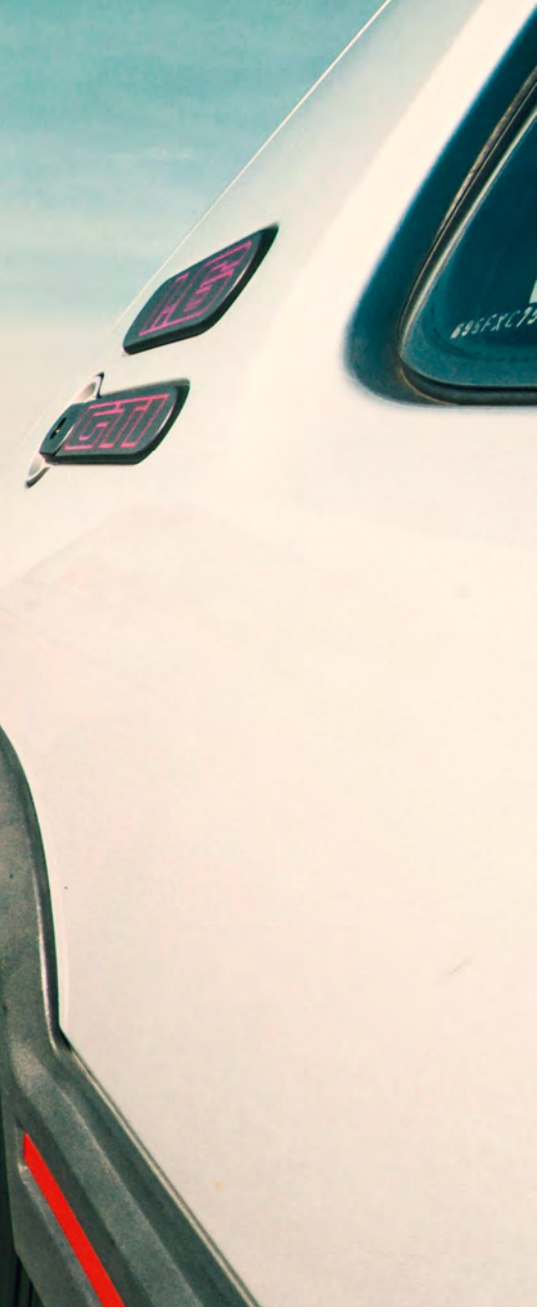
FUERON LOS PRIMEROS Y MARCARON EL RUMBO DE LA CLASE GTI

GTI, y un año después, en 1985, con el sobrealimentado Renault Supercinco GT Turbo.

En Peugeot, a principios de los años 80, la situación estaba desesperada y el lanzamiento del 205 en 1983 fue una apuesta de todo o nada. La estrategia fue declinar el modesto utilitario polivalente en modelo de competición para que el mundial de rallyes se convirtiera en escaparate publicitario. Todo lo contrario que VW. El triunfo fue absoluto y Peugeot lanzaba un 205 GTI copiando descaradamente la fórmula del modelo alemán. Pero como los tiempos cambiaban tan rápidamente, la originalidad y la modernidad variaban ahora del lado del francés. El diseño -realizado por la propia Peugeot-, su cuidada presentación, el buen equipamiento y su vistoso interior –moqueta roja-, lo hacían infinitamente más apetecible que el Golf II, que había engordado mucho, era ya demasiado parco en su equipamiento, apenas había evolucionado técnicamente porque conservaba el motor 1.800 cc de 112 CV derivado del Golf I, y sobre todo, era más caro.

El 205 GTI también marcaba diferencia en el aspecto mecánico. Equipaba un motor 1.600 cc, todo de aluminio, que, aunque empezó rindiendo sólo 105 CV, tenía mucho carácter y era extremadamente elástico. Además, dotado de un muy bien estudiado tren delantero triangulado y las suspensiones «de la casa» desarrolladas directamente por Peugeot-Talbot Sport (PTS), el 205 GTI marcó nuevas referencias en comportamiento y tomó el relevo del Golf como el GTI de más éxito del momento. El departamento de competición de PTS lo transformó enseguida en coche de carreras -existía un caro kit para sacar 125 CV al motor 1,6- con trofeos en el Grupo N y desarrollos de Gr A, que plagaron los rallyes y formaron una generación de pilotos, entre los que figuran nombres como Sebastien Loeb, nada más y nada menos.

Y como no hay dos sin tres, Renault se sumó a la moda y atacó el nuevo nicho de los pequeños deportivos con su polivalente Supercinco, pero con un planteamiento radicalmente distinto a sus dos contrincantes. Si había un constructor generalista especialista en el terreno de estos aguerridos «matagigantes» en aquella época, éste era, sin duda, Renault. La Régie había fagocitado Gordini y Alpine, por lo que contaba en su producción con brillantes referentes de altas prestaciones. Desgraciadamente, en Renault la innovación tecnológica iba estrechamente unida al aprovechamiento de antiguos recursos para producir coches baratos. Tanto el



LEVANTANDO «PATA». Muy inclinado, la rueda en el aire, el fantástico y característico equilibrio del Golf GTI.

GIUGIARO DEFINIÓ DE MANERA SOBRESALIENTE LA LÍNEA DEL VOLKSWAGEN GOLF

VW GOLF

Motor
4 cilindros en línea, bloque de fundición de hierro, culata de aleación y refrigeración líquida.
Cilindrada
1.588 cc
Potencia
110 CV a 6.100 rpm.
Dimensiones
3,7/1,63/1,39 m
Peso
890 kg
Velocidad máx.
190 km/h.
0-100 km/h
8,6s
Consumo
7,22 l/100 km (carretera)

R5 Copa/Alpine (93 CV) en 1976 y el R5 Copa/Alpine Turbo (110 CV) en 1981 eran vehículos claramente anticuados que no estaban a la altura del moderno Golf.

En septiembre de 1984 veía la luz el Supercinco, no en vano con un polémico diseño surgido de la mano de Marcello Gandini, decepcionante por su similitud con el Renault 5 original. Pero ni tales críticas trastocaron los planes de la Régie y a los pocos meses, a principios de 1985, aparecía el GT Turbo. Lucía una carrocería aderezada con un auténtico kit aerodinámico formado por spoiler, alerón, aletas ensanchadas y faldillas laterales que le daban un innegable toque deportivo.

Bajo el capó ocultaba el mismo motor tipo Sierra de principios de los 60 que llevaba el R5 Alpine Turbo, pero con una profunda puesta a punto que incluía encendido electrónico, un intercambiador aire/aire y un turbo Garret T2 más pequeño. Por el contrario, perdía la culata hemisférica «cross flow», los pistones forjados y el radiador de aceite separado. A pesar de estas contradicciones, la solidez del motor Sierra y la experiencia en competición de Renault con los motores sobrealimentados consiguieron hacer del GT Turbo una bomba de carreras. Todo un éxito. Sus 115 CV dieron mucha guerra a sus contrincantes, ya fuese en carretera abierta, en tramos cerrados o en circuito.

El interior del coche tampoco se escapaba de la controversia y unas terminaciones demasiado plasticosas le quitaban el brillo esperado. Con el chasis, sin embargo, el equipo técnico acertaba de pleno. Un tren trasero de «geometría programada» y cuatro barras por rueda pegaban al GT Turbo literalmente al asfalto. Por si fuese poco, el explosivo motor 1.400, pese a su menor cilindrada, ponía las prestaciones del Supercinco por delante de cualquiera de sus rivales.

Como Peugeot, Renault Sport también creó exitosas fórmulas de promoción y participó oficialmente en el Campeonato del Mundo de Rallyes, en el Grupo N. Con Alain Oreille al volante, el GT Turbo reinó en la categoría en 1989 y 1990 y fue el único Gr. N que ganó una prueba del mundial, el Costa de Marfil en 1989.

El origen de estos tres coches, brevemente resumido, retrata el contexto en el que surgieron los GTI, cambiando además muchos conceptos en el mercado de automóviles. Una idea que a menudo subyace al respecto es que, antes de su aparición, se da por hecho que no existiesen pequeños coches deportivos. Evidentemente es un grave error, porque en las décadas anteriores se desarrollaron modelos que eran pensados directamente para la competición, ya fueran rallyes o circuitos. A excepción de unos pocos, todos esos coches tenían en común ser vehículos de propulsión trasera, algunos

LOS GTI COINCIDIERON CON UNA ÉPOCA DORADA DE LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL

de motor trasero, una arquitectura que tenía sus días contados y a la que esta joven generación de GTI puso la puntilla, de eso no hay duda. Y no es que los de propulsión fueran malos; todo lo contrario: eran incluso mejores para pilotar y quienes vivieron esa época y los llevaron no siempre vieron en los GTI unos dignos sucesores. Pero esta nueva solución técnica ofrecía alternativas a los constructores y, sobre todo y fundamentalmente, ahorro de costes.

La evolución de los automóviles ha demostrado que con voluntad de desarrollarlas, las soluciones técnicas elegidas acaban siendo válidas. Y precisamente resultó que, a finales de los 70 y principios de los 80, la tecnología dio un salto cualitativo y cuantitativo y la tracción delantera se benefició de ello. Los GTI sorprendieron por su comportamiento, con trenes delanteros capaces de transmitir un buen número de caballos y chasis y suspensiones cada vez más eficaces. Si añadimos que aquellas décadas fueron una época dorada para la industria del automóvil, el éxito de los GTI era la crónica de un éxito anunciado.

Pero como reza el refrán, «quien da primero, da dos veces» y, en este caso, fue el Golf GTI el que tomó la delantera. Cuando llegaron sus competidores, Volkswagen ya iba por su segunda generación, y el tiempo ha confirmado que la estrategia alemana de ir creciendo en tamaño y en prestigio fue acertada.

Pero no se puede reducir el éxito del Golf GTI, y por extensión de los demás GTI, a sus cualidades propias sin considerar un cambio importantísimo en la industria del automóvil y en la sociedad: el advenimiento del marketing y de la publicidad. El primero tuvo su auge en la década de los 70, y en los años 80 ya no se podía contemplar vender un producto sin su correspondiente campaña de comunicación. La televisión fue un vector importantísimo en la construcción del mito GTI gracias a publicidades que prácticamente se podían permitir cualquier cosa. En el caso de Volkswagen, no cabe duda de que también fueron precursores y supieron ver la importancia de vender una idea certera y bien dirigida a su público objetivo. Los excelentes spots publicitarios consiguieron forjar la imagen de un Golf deportivo con clase y categoría, y que todavía perdura. Pero Peugeot y Renault tampoco se quedaron muy rezagados y no dudaron en convertir sus respectivos 205 GTI y Supercinco GT Turbo en los vehículos de jóvenes seductores, descarados y triunfadores.

Para constatar esta teoría, reunimos al tridente en las pistas del INTA, en Torrejón de Ardoz, el mismo lugar

NOS PICABA LA CURIOSIDAD. Unas pruebas realizadas por el Centro Técnico nos iban a confirmar que la virtud del 205 GTI no es recuperar, sino acelerar (no nos atrevimos a cronometrar), y que para ir rápido hay que exigirle.

EL 205 GTIT MARCÓ NUEVAS REFERENCIAS EN COMPORTAMIENTO

FICHA TÉCNICA

PEUGEOT 205

Motor
4 cilindros en línea, bloque y culata de aleación y refrigeración líquida.
Cilindrada
1.580 cc
Potencia
115 CV a 6.250 rpm.
Dimensiones
3,7/1,57/1,35 m
Peso
865 kg
Velocidad máx.
196 km/h.
0-100 km/h
8,8 s
Consumo
6,8 l/100 km (carretera)

donde nuestros colegas suelen probar y realizar las prestaciones de los vehículos de última hornada. Hasta les hemos sometido a algunas de esas mediciones, con el propósito de contextualizar cifras, las de ayer y las de hoy. Al fin y al cabo estos vehículos fueron referencias en su época y no es descabellado comprobar lo que rinden tres décadas después, sin que sea necesario exigirles el máximo, comprometer sus veteranas mecánicas ni sacarles las bielas por el costado, evidentemente.

Porque cada uno llegó desde su destino de origen con una historia, una trayectoria diferentes y un «libro de mantenimiento» particular. El más antiguo, el VW Golf, propiedad de Rubén García, tiene una estampa envidiable, quizá –y no sin razón- la más clásica en apariencia. El blanco le sienta bien y esos dos faritos redondos enmarcados por una línea roja en el frontal tan anguloso provocan bastante simpatía. Es un modelo de 1981, dotado del motor 1.600 cc, caja de cinco relaciones ya, y pilotos traseros grandes. Rubén lo utiliza a menudo. Está en su salsa, es decir, que ha sido mantenido pero no restaurado, lo que es una virtud si el entretenimiento ha sido el adecuado. Y éste es el caso. El motor funciona perfectamente, suena redondo y desde luego no parece acusar falta de potencia. El interior, en cambio, presenta estigmas del uso, pero ha resistido bien, como buen Golf, y choca la desfasada estética del salpicadero, con sus plásticos brillantes y una instrumentación que conserva su sobriedad y funcionalidad.

Al volante, sorprende el 1.600 por su elasticidad, y en conducción turística, no es necesario subirlo demasiado de vueltas para que responda con vigor. Es suave, progresivo, sube fácil de régimen y hasta 5.500 rpm –no fuimos más allá- demostró ser un gran motor juguetón y muy redondo. El chasis del Golf GTI se debate entre la eficacia y la austeridad. Me explico. El tren delantero manda en todo momento. En apoyos fuertes, el Golf pasará por el vértice sobre tres ruedas, pero el tren trasero nunca sobrevirará; un comportamiento tranquilizador para muchos conductores y, quizá, aburrido para otros. La suspensión resulta algo blanda, con bastante recorrido, y necesita muy buenos neumáticos para sujetarle. Éstos que ya están cansados, no perdonan a la hora de exigirle al coche y más cuando son unos finitos 175/70 en llanta de trece pulgadas de aleación, unas Fondmetal opcionales de la época, en lugar de las de chapa de serie.

En cualquier caso, el giro de volante hace que el coche se incline bastante y entre en curva bien guiado por el tren delantero, que nada puede hacer cuando los neumáticos, incapaces de aguantar el esfuerzo, agonizan en un largo subviraje. Una pena porque el volante transmite tan bien lo que ocurre que hubiese sido

ESPÍRITU GTI
Estos tres mosqueteros fueron los primeros y marcaron la tendencia y el rumbo de la categoría.

ES UN MOTOR TURBO A LA ANTIGUA USANZA, BRUTAL E IRRESISTIBLE

un placer ir más rápido, tirando líneas y comprobando la agilidad sobresaliente de la que hizo gala en su origen.

El 205 GTI tiene un color gris discreto y la particularidad de que procede de Francia, donde Juan Paraíso lo compró hace algo más de un año, a muy buen precio y en un estado similar al del Golf. Es un ejemplar de 1986 de 115 CV, con una carrocería que tiene marcado el paso del tiempo, la pintura con achaques y el frontal ha perdido su spoiler original. Mecánicamente, el 1.600 respira buena salud. Su sonido es impecable, precedido de ese característico ronroneo prometedor con tonos metálicos de resonancia de escape.

Metidos en faena, sorprende su frescura, tanto por su dinamismo, como por su fácil y ágil conducción, que apenas denotan su condición de treintañero ya. El motor sube de vueltas con alegría, mientras la agradable dirección y el preciso cambio de marchas hacen que rápidamente vayamos a buen ritmo. A diferencia del motor del Golf, no hay demasiada fuerza a bajo régimen, o por lo menos así me lo parece, ya que el cuatro cilindros sube rápido de vueltas y está pletórico en la parte alta del cuentavueltas. Para controlarlo, la instrumentación es completa, dotada incluso de relojes de presión y temperatura de aceite a pesar de un diseño modesto.

El conseguido chasis brinda una conducción lúdica, y el coche tiene la misma facilidad para entrar en curva cerrada como para mantenerse estable en curvas rápidas. Aunque no lo vamos a reproducir hoy, recuerdo perfectamente lo juguetón que se volvía el tren trasero yendo muy rápido, e incluso lo crítico que podía ser cuando se escapaba por sorpresa. Los frenos son muy buenos, con discos y tambores potentes y dosificables; y las llantas, inspiradas en el hipervitaminado 205 Turbo 16 y aderezadas con neumáticos 185/60/14, le hacen agresivo a la vez que muy eficaz.

Con todo, en esta ocasión, la joya de la corona –o de la república- es el Supercinco GT Turbo fase 1 (115 CV) de 1986 de Óliver Elqaoud. Su GT está muy cercano a lo que consideramos un estado de concurso, pintado de negro y con una terminación de espejo reluciente. Pero por debajo de la piel, el Renault está totalmente restaurado, incluso mejorado porque lleva alguna pieza especial como el intercooler de aluminio que sustituye al original «que solían reventar con el tiempo», según nos cuenta Oliver. Es un trabajo de varios años en el que no ha escatimado gastos hasta lograr el resultado perfecto.

El interior está como nuevo, lo que permite inmediatamente apreciar que es el más básico de los tres, con pocos

COMO UNA LIEBRE. Sus contrincantes siempre iban por detrás del R5, maldiciendo esa palabra que hizo magia en tantos Renault: Turbo.

MODERNOS Y ATRACTIVOS EN SU ÉPOCA, ESTOS TRES COCHECITOS LOGRABAN TRANSMITIR SENSACIONES

RENAULT SUPERCINCO

Motor
4 cilindros en línea, bloque de fundición de hierro, culata de aleación y refrigeración líquida.
Cilindrada
1.397 cc
Potencia
115 CV a 5.750 rpm.
Dimensiones
3,59/1,59/1,36 m
Peso
865 kg
Velocidad máx.
197 km/h.
0-100km/h
8,6s
Consumo
7,89 l/100 km (carretera)

VAYA TRÍO
A finales de los setenta y principios de los ochenta, debían ser modelos innovadores, pensados para conductores jóvenes, de dos puertas, a la vez potentes y ligeros.

alardes de equipamiento o refinamiento y con una instrumentación rematada por una visera de plástico dudosa en el cuadro de relojes principal. La grafía de color naranja fluorescente está cuidada, y aunque no tiene reloj de temperatura de aceite, sí dispone de un manómetro de presión de turbo bien visible.

Porque se mire por donde se mire, este coche es todo corazón, pasional. Acelerando sin miramientos, a 4.000 rpm se desencadena la «gran patada» del turbo, que hace subir las revoluciones y el ritmo cardiaco como el rayo, provocando una aceleración irresistible y una sonrisa maquiavélica en el conductor. La sensación es embriagadora y da la impresión de estar a los mandos de un pequeño dragster, cuyo mayor defecto radica en su mayor cualidad: el turbo. Porque ¡atención!, con el tiempo de respuesta del turbo y el subviraje masivo que puede provocar, no todo vale. A base de cambios de marcha -con precisión y buen tacto del selector- para mantener en carga el turbo, el Supercinco no deja opciones al Golf ni al 205, y consigue superarlos gracias a un chasis que los magos de Renault Sport consiguieron soldar al asfalto. Y ello a pesar de las pequeñas llantas de trece pulgadas, parecidas a las del Alpine Renault V6 y equipadas con neumáticos 175/60R 13.

Inclina poquísimo, va duro, la dirección es rápida y precisa, frena divinamente con sus cuatro discos y, en definitiva, tiene el carácter de carreras que se espera de él. El silbido del turbo es parte del «equipo de serie» del coche, porque el motor suena poco y mal. Oliver lo ha remediado con un escape que tiene un sonido característico de gorgoteo con eco que recuerda al del R5 Copa Turbo. Su aspecto exterior con todos los plásticos añadidos le confiere un aspecto agresivo de coche preparado para la competición, aunque estéticamente pierde puntos porque su silueta no es tan moderna ni tan lograda como las del Golf y el 205. Pero embriaga por su motor turbo a la antigua usanza: brutal e irresistible, lo que sus dueños apreciaban y que en su época le valió una mala fama inmerecida.

Con la perspectiva de hoy en día, solo se puede exclamar: ¡qué atrevidos y qué divertidos! Y rápidos, por supuesto. Modernos y atractivos en su época, estos tres cochecitos lograban transmitir sensaciones fuertes e incluso satisfacer a los pilotos aficionados. Cada uno con su estilo y sus argumentos tiene una personalidad muy marcada y resulta convincente y seductor porque comparten unos principios esenciales: la deportividad sin filtros y una figura envidiable. Nada de dirección asistida, pero sí pesos por debajo de 900 kg, potencias importantes pero razonables, chasis y suspensiones afinados y, por supuesto, sin electrónica de control en un envoltorio que halaga cualquier ego juvenil y descarado. Tal es la fórmula mágica para una diversión con mucha chispa.

CON LA PERSPECTIVA DE HOY EN DÍA, SOLO SE PUEDE EXCLAMAR: ¡QUÉ ATREVIDOS Y QUÉ DIVERTIDOS!

CONCLUSIÓN

El Peugeot 205 GTI es el que se siente más moderno y más eficaz; el Renault Supercinco GT Turbo, el más rápido y el más excitante de conducir, aunque carezca del empaque de sus compañeros; y el Golf GTI, el más homogéneo y valorado, aunque está superado en prestaciones por ser el más veterano. En 1986, el VW ya estaba jubilado y el que libraba la batalla en el mercado, aunque ya en un nicho superior, era el Golf II GTI. Pero, sin duda, el Mk I alemán es rey entre reyes. Los GTI que sucedieron a estos tres fueron más potentes y más rápidos, pero no fueron necesariamente mejores, y desde luego, no superan la leyenda de estos tres mágicos deportivos.

Ya a la venta

Todas las claves para acertar en la elección de tu nuevo coche

902 054 247

Lunes y Viernes de 9 a 18 horas.

http://motorpress.suscripcionesrevistas.es

suscripciones@gpssoluciones.es

motor press ibérica

PRUEBA

AIRE FRESCO

El Corsa sería el primer utilitario de Opel. Y para ello, GM fabricó una factoría en Zaragoza, donde se produciría para todo el mundo.

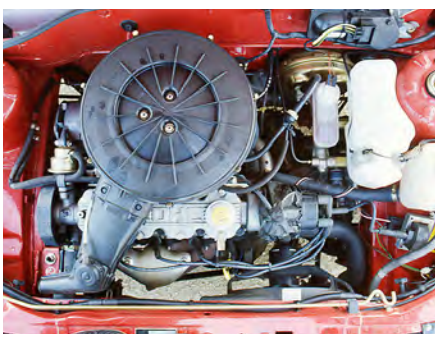
LORENZO ALCOCER

EL OPEL CORSA LLEGÓ CON NARANJITO, en el mismo año en el que se celebraría el Mundial de Fútbol en España, en 1982. Por aquel entonces, Opel tiene grandes modelos en el mercado, en el más amplio sentido de la palabra, coches iconos de su historia, como el Kadett, Manta o Monza, que posiblemente reflejaran un estatus de marca muy superior al de hoy. Que Opel decidiera "bajar" al segmento de los utilitarios suponía un gran aliciente. En 1982 nuestro mercado se nutre de veteranos modelos contemporáneos, como el Renault 5, el Seat Fura o el Citroën Visa, aunque también los Ford Fiesta (también Ford se implanta en Valencia con una nueva fábrica para la producción del Fiesta, allá en 1976) y VW Polo del momento aportan una mayor

MODERNO
Cuando llega el Corsa en 1982 a nuestro mercado, los tradicionales líderes del segmento (Renault 5 y Seat Fura) eran modelos mucho más veteranos.

BANCO
PRUEBAS
Z 5029 S

LÍNEA DEPORTIVA
La versión SR tenía un aspecto muy deportivo. Destacaban sus asientos tipo backet y el tapizado de cuadros. Frente a sus rivales, el Corsa ofrecía una buena habitabilidad y muchos huecos en el salpicadero. El motor 1.3 contaban con una caja de cambios de 5 velocidades. LA 5ª era un poco larga y condicionaba las prestaciones, pero la gran respuesta del motor lo compensaba en gran medida. La postura de conducción de los Opel era muy particular. Sin reglajes de volante, éste quedaba muy cerca del pecho, o los pedales muy lejos del pies.



FICHA TÉCNICA

Cilindrada
1.297 cc
Potencia
70 CV
Dimensiones
3,62/1,53/1,37 m
Peso
775 kg
Velocidad máx.
163 km/h.
0-100 km/h
13,0 s
Consumo
6,9 l/100 km

frescura. En cualquier caso, Opel proponía un modelo que transmitía modernidad y calidad.

"TECNOLOGÍA ALEMANA A SU ALCANCE"

Este era el lema publicitario de la marca. Originariamente, el Corsa se desdobla es un utilitario de 3,62 metros, 2 volúmenes y 3 puertas y un Sedan (Corsa TR) de 3,95 metros de 2 puertas. A lo largo de la vida comercial de esta primera generación (1.982-1.993), la carrocería compacta se desdobla en otra variante de 5 puertas y del Sedan aparece una versión de 4 puertas. Éstas pequeñas grandes berlinas de 3 volúmenes presentaban una fisonomía un tanto controvertida, en aras, eso sí, de una inmensa capacidad de maletero. En general, el Corsa era un coche muy competente en todos los apartados, pero serían sus motores lo más laureado del momento. Han pasado muchos años y no he olvidado ese pie de foto ilustrado por el motor de un Corsa en una comparativa en aquellas revistas... a color y blanco y negro. Decía: "Alirón, alirón, el Corsa campeón. No hay motor 1.2/1.3 que pueda con él". Qué tiempos.

Hoy cuando busco pruebas y comparativas en nuestro archivo de MPIB, un tesoro de la prensa del motor en España con un incalculable valor material y sentimental, con lo primero que me topo es con una prueba del Corsa 1.2 de 54 CV, del que Don Arturo de Andrés, periodista del motor de referencia de nuestro país y maestro de todos nosotros, remarca en un ladillo: "una mecánica de primera división". Todo eran elogios para los motores del Corsa, por su maravillosa respuesta (muy elásticos y briosos) y gran economía. Incluso cuando como tercera variante aparece un Corsa 1.0 de 45 CV, de nuevo en la prueba de Autopista se destacaba el extraordinario rendimiento de este motor, incluso para lanzar el periodista su particular sospecha: "es muy posible que el motor de un litro tenga más de los humildes 45 CV teóricos".

La guinda fue el bloque 1.3 que dio lugar a la versión SR que ilustran estas páginas. Una brillante mecánica de 70 CV ligada a una caja de cambios de 5 velocidades (de 4 el 1.0 y 1.2), que posteriormente y bajo denominación GT, estableció su potencia en 75 CV. La versión SR se acicalaba con una serie de elementos que remarcaban su deportividad. Así nos

GRAN COMPORTAMIENTO
Esta versión contaba con llantas de aleación de 14 pulgadas, suspensión más firme y estabilizadoras en ambos ejes.

lo contaba otra referencia del periodismo español del motor y ex-compañero nuestro, Enrique Zorzano: "las modificaciones estéticas del SR se reducen a los spoilers delantero y trasero, la banda de color lateral y las llantas de 14", de diseño muy parecido a las opcionales en otros Corsa, sólo que con agujeros de mayor tamaño. El spoiler delantero, integrado en el paragolpes, puede llevar opcionalmente encastrados los faros auxiliares antiniebla, aunque con ellos la estética del conjunto es un tanto dudosa. Colabora eficazmente a la aerodinámica, que según anuncia la propia casa, ha mejorado con respecto a sus hermanos de producción".

Esta versión fue el principio de lo que terminaría convirtiéndose en el Corsa GSI (ya con motor 1.6 de inyección y 100 CV), que hoy toma el relevo el explosivo Corsa OPC Turbo de 207 CV. Volviendo al Corsa 1.3 SR, la meticulosa descripción Zorzano de su habitáculo no tiene desperdicio: "interiormente, el cuadro de instrumentos recibe los relojes de presión de aceite y amperímetro, completando el ya tradicional del 1.3, ya bastante completo. Los asientos delanteros, del tipo “baquet”, similares a los del Kadett GT E, ofrecen excelente sujeción lateral, buen confort y fácil reglaje. El único inconveniente se deriva de lo poco que se abaten hacia delante los respaldos, entorpeciendo un tanto el acceso al asiento posterior. El tapizado de los asientos es de un tacto muy agradable y de suficiente agarre. El resto del interior, incluyendo la calefacción, salpicadero, aireadores y demás aditamentos, se mantiene igual que el vehículo base, destacando la cantidad de huecos que además de la guantera, existen para alojar pequeños bultos". No dice nada de una postura de conducción señalada por otros y por mí. En aquella época, los Opel en general se los reconocía también por su "germánica" ergonomía: el volante quedaba muy cerca del pecho o los pedales muy lejos de los pies. Leo en la parte final de la prueba del Corsa 1.3 SR publicada en el número 1.296 de Autopista, con fecha del 12-11-1982, que las prestaciones, con cerca de 170 km/h de punta, y el kilómetro salida-parada en menos de 34 segundos, hay que considerarlas como buenas. Y en cuanto a los consumos, que van desde los 5,41 litros/100 km en recorrido de mínimo consumo, hasta los 10,26 ¡absolutamente a tope (157 km/h de media)!, son francamente buenos. Lo dicho, qué tiempos.

SUS MOTORES DE GASOLINA DE GRAN RESPUESTA Y RENDIMIENTO FUERON REFERENCIA

PRUEBA

POLIVALENTE

Sucesor del 127, el Fiat Uno llegaba al mercado en 1983 como uno de los utilitarios más polivalentes.

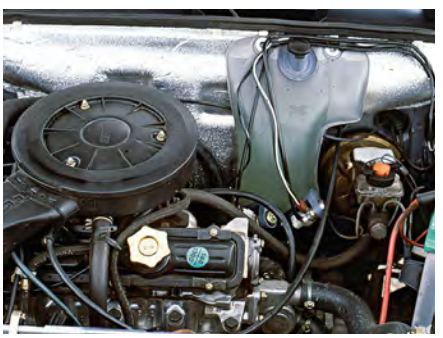
A. AGUILERA

CON CIERTOS PARECIDOS AL PANDA PERO con pretensiones muy superiores, nacía en 1983 uno de los modelos que más éxito supuso para la marca con el paso de los años. Un Fiat Uno que aterrizaba en el mercado después de un largo proyecto que se iniciaba a finales de los años setenta, cuando el entonces jefe de la Lancia, Gian Mario Rossignol, encargó a Giorgetto Giugiaro la tarea de crear un coche que sustituiría al 127. Así nació el Uno, pequeño externamente, pero interiormente muy amplio. Algo que ya en las pruebas de la época realizadas por Autopista se resaltaba, situando al Uno a la altura de las mejores realizaciones del momento en lo que a diseño se refiere, con una

DISEÑO ITALIANO
El Uno supuso una pequeña revolución en su diseño, apostando por maximizar el espacio interior. Era de los modelos más amplios del segmento de los utilitarios.

BANCO
autopista
PRUEBAS
M-2286-FK

AMPLIO INTERIOR
Aunque se le acusaba de cierto aspecto de "furgoneta", la habitabilidad que ofrecía el interior del Uno le convertían en una de las referencias del segmento. De hecho, el maletero era el de mayor capacidad en su momento. Los asientos, era sobre todo cómodos, aunque algo blandos. El motor de 1,3 litros, destacaba sobre todo por lo elástico de su respuesta, aunque sus consumos en ciudad, calificados entonces de nada excesivos, superaban los 10 litros. En carretera, se quedaban algo por debajo, en torno a los 8 l/100 km.



FICHA TÉCNICA

Cilindrada
1.302 cc
Potencia
68 CV
Dimensiones
3,64/1,55/1,43 m
Peso
788 kg
Velocidad máx
166 km/h.
Consumo
7,2 l/100 km

carrocería que, dentro de un tamaño muy limitado, constituía el máximo exponente de lo que podía conseguirse en cuanto a habitabilidad. Se le acusaba incluso de ser demasiado "furgoneta" en sus líneas, pero plenamente justificadas por el resultado, a pesar de lo cual lograba ofrecer un coeficiente aerodinámico Cx calificado de sensacional, de 0,34, para tratarse de una carrocería de apenas 3,64 metros. Un modelo que describía en su prueba en 1983 Arturo de Andrés como fundamental para el devenir de la marca italiana: "buena falta le hace al Uno disponer del máximo número de bazas, ya que sus responsabilidades son muy grandes. No sólo va a ser récord de producción europeo de un solo modelo con sus 2.200 unidades/día, sino la punta de lanza de la renovación de Fiat, que se inició con el Ritmo, para seguir con el Panda. Finalmente, venir a sustituir a un modelo tan conseguido como el 127, es un gran peso." El Fiat Uno llegaba inicialmente en variantes de 3 y 5 puertas, mientras que la gama incluía tres motores de gasolina de 0,9 litros y 45 CV, 1,1 litros y 55 CV y el 1,3 de 68 CV. También ofrecía dos motores Diesel, el 1,3 litros de 45 CV y el 1,4 litros de 70 CV. También se disponía de la variante ES con ahorro de energía, que se caracterizaba por un bajo consumo de combustible y una quinta marcha muy larga. Ya entonces los consumos empezaban a preocupar a los fabricantes.

EFICAZ Y DIVERTIDO

Así describía Arturo de Andrés al Fiat Uno de 68 CV que fue la primera variante que se probaba a fondo. "Tal y como ya advertimos en las pruebas de los otros dos coches de la categoría 1300 que realizamos conjuntamente con la del Uno, no deja de ser agradable que todavía haya posibilidad de que cada coche exprese su origen. Y el Uno, sobre todo por comparación a sus competidores, es claramente italiano: tanto el comportamiento de su mecánica como su bastidor despiden ese aroma discretamente deportivo que habitualmente se identifica con los productos nacidos al sur de los Alpes." Uno de los aspectos que se resaltaba era que, siguiendo la costumbre de muchos Fiat de la década anterior al Uno, el nuevo utilitario tampoco utilizaba barras estabilizadoras, y a pesar de ello lograba unos óptimos resultados. No sólo porque

PRÁCTICO Y VERSÁTIL
Su peculiar carrocería le convirtió en uno de los utilitarios más prácticos de la época, aunque destacaba también por su buen comportamiento.

los amortiguadores eran de gas, sino sobre todo porque la suspensión había sido desarrollada contando ya con ello. Gracias a un eje de balanceo voluntariamente situado bastante alto, el Uno tenía muy poca tendencia al balanceo. Una característica que hacía al Uno muy ágil, ofreciendo cambios de apoyo con singular facilidad, prestándose a una conducción alegre y hasta deportiva. A ello colaboraba también una dirección que, si bien por rapidez se la consideraba absolutamente equivalente a casi todas las de sus rivales, ofrecía una gran suavidad de accionamiento, lo cual "permite manejar el coche con dos dedos incluso en curvas cerradas." Un utilitario, por tanto, que gustaba mucho por su comportamiento. También lo hacía por su mecánica, un motor que definían entonces como moderno por su concepción de monoárbol en culata, provisto de mando por correa dentada y que disponía de cinco apoyos de bancada, aunque también en cierto modo clásico por ser un bloque de fundición y con la admisión, el escape por el mismo lado de la culata y provisto de un encendido por platinos. Con una "discreta" relación de compresión que hacía que el motor no rindiera todo lo que podría, sus 68 CV eran un buen resultado para un 1.300 y, sobre todo, para sus apenas 800 kilos de peso. La caja de cambios de cinco relaciones contaba ya con desarrollos cortos para la época, lo que le permitía, gracias a la elasticidad que le caracterizaba, disfrutar de una gran viveza en carretera. "A efectos prácticos, la combinación de motor, transmisión y vehículo produce unos resultados excelentes ya sea en prestaciones o en consumo. El coche es muy brillante a pleno rendimiento, ya sea en velocidad o en aceleración pura, con unos resultados prácticamente superponibles a los del Corsa 1.3-S". Respecto a los consumos escribía Arturo que "no creemos necesario hacer otra cosa que reafirmar que son unos resultados que, hace pocos años, se hubieran considerado quiméricos. Y más en un coche de sólo 1.300 que anda a 166 en punta y se pone en autopista, en una descansada 5ª marcha, prácticamente a 160." En carretera, las cifras resultaban equivalentes a las de sus competidores, aunque sorprende ahora que, los 10 l/100 km de media que hacía en ciudad, eran considerados como nada excesivos.

EL FIAT UNO DESTACABA POR SU AMPLIA CARROCERÍA Y SU PECULIAR DISEÑO

PRUEBA

EL PIONERO DE UNA IDEA

Con el Espace nacía una idea que, treinta años más tarde, sigue teniendo infinidad de seguidores: la de los coches para vivir.

LUIS M. VITORIA

EN 1984 IRRUMPÍA EN EL MERCADO europeo el Renault Espace con un formato de coche desconocido. No era un turismo, tampoco una furgoneta y, aunque a lo largo de la historia del automóvil se habían llevado a cabo proyectos con un planteamiento similar, apenas se había tratado de pequeñas y anecdóticas series.
Espace, ¿un proyecto de Renault? Pues la respuesta es que no. Más bien se trataba de un proyecto llevado a cabo por Matra, firma francesa que, en 1978, enviaba hasta los Estados Unidos a su director técnico, Philippe Guédon. Allí, en un centro de desarrollo del estado de Michigan descubrirá una furgoneta capaz de transportar a toda una familia y sus pertrechos, una base sobre la que Guédon imagina un vehículo más pequeño, ligero y

DE PSA A RENAULT
Inicialmente concebido para tener como base el Talbot Solara, su punto de partida final sería el de coches como el Renault 18 o el 25 lo que se encontraba bajo su piel de resina de fibra de vidrio y poliéster.

3425-TO

UN COCHE PARA VIVIR
Sobre el concepto imaginado por Philippe Guédon en su viaje a Estados Unidos, Matra llevaría a cabo un proyecto que llevaría a ésta y a otra empresa nacionalizada, Renault, a ponerlo en marcha. El Espace se convertía así en el primer coche de producción concebido para vivir en él. La clave estaba en las amplias posibilidades de adaptar su interior a distintas posibilidades de uso: dese contar con siete asientos en configuración de marcha, a crear en él un salón en el que departir o comer. Incluso convertirlo, retirando asientos, en una pequeña furgoneta para hasta 600 kg.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada
1.998 cc
Potencia
110 CV a 5.500 rpm
Dimensiones
4,25/1,77/1,66 m
Peso:
1.217 kg
Velocidad máx.
177 km/h.
0-100 km/h
11,3 s.
Consumo
7,2 l/100 km

manejable, puro cab-forward (cabina adelantada), en la que el puesto de conducción se lleva prácticamente hasta el extremo de la carrocería.

PSA EN EL ORIGEN

Nace, en la mente de Guédon, un monovolumen —la silueta de un coche, en un único trazo— que, primero y por su vinculación empresarial se ofrece a los socios de su compañía en aquel entonces: Matra estaba participada por Talbot —ya adquirida por Peugeot en 1978— y la propia Peugeot. Sin embargo, la mala coyuntura económica de PSA durante los primeros años 80 llevó a rechazar un coche que se vería difícil de encajar en la gama Peugeot. Simultáneamente, PSA rompe su lazos con Matra y la indemnización que recibe ésta le permite seguir adelante con un proyecto que acabará, ya sí, en las manos de Renault. Es el comienzo de un coche exitoso que, hasta 2002, estaría fabricado por Matra para Renault y que, en el mismo año de su lanzamiento, era probado por Autopista.

En esa primera prueba se ponía de manifiesto su vinculación con otros modelos de la gama Renault «en la versión 2000 TSE que hemos probado, el motor, totalmente de aleación ligera, puede encontrarse con diverso equipamiento en el R25, Fuego y Trafic, sin olvidar algunos modelos (sic) del 18 y Master. (...) El cambio mecánico de 5 marchas se deriva igualmente del que equipa los 18, 25 y Fuego, y lo mismo sucede con el embrague, las transmisiones y el tren delantero de radio de pivotamiento negativo, tipo Fuego, 18 y 20.»

«Por el contrario, el tren trasero es específico (...) los técnicos de la Régie han diseñado un eje semi-rígido que funciona en torsión, al estilo VW-Audi, con dos muelles helicoidales cortos, de paso y sección variables, dos brazos longitudinal y una barra transversal de guiaje»

La carrocería estaba realizada de lo que se denominaba «poliéster estratificado» y algunos elementos, «con una lámina de espuma en medio de dos de fibra de vidrio».

Era capaz de alcanzar una velocidad punta, según las mediciones hechas en el circuito de Montlhéry, de 177 km/h, velocidad «sorprendente para este tipo de vehículo» que se podía conducir de «forma absolutamente deportiva». Exigiéndole al máximo,

UN ESPACIO DE CRISTAL
Una superficie acristalada impresionante permitía al primer Renault Espace ofrecer una «habitación con vistas» al paisaje. También fue, probablemente, el primer coche en el que el aire acondicionado, precisamente por tanta presencia de vidrio, se convertía en una opción indispensable.

esta versión fijaba su consumo en 12,3 l/100 km, que bajaban a 7 a 90 km/h y a 10 a 100 km/h.

Comprobaban nuestros compañeros que «la estabilidad es intachable (...) vira muy deprisa, con un ángulo de balanceo moderado. (...) La suspensión es dura, pero el confort satisfactorio (...) No manifiesta tendencia al cabeceo (...) El confort que ofrece es de verdadero turismo»

LO MEJOR ESTÁ DENTRO

Sin embargo, lo mejor del Renault Espace estaba de puertas adentro, donde «los dos asientos delanteros son de concepción normal, pero pueden girar 360 grados, quedando orientados en cualquier dirección».

«También lleva dos hileras de anclajes integrados en el piso, gracias a los cuales se pueden colocar a voluntad cinco asientos individuales —y muy cómodos, además— que pueden moverse hacia delante y hacia atrás (...) cada uno de estos sillones se puede transformar en una pequeña mesa y, de esta forma, se realiza cualquier tipo de combinación, transformando el vehículo en un verdadero salón, en un comedor o, incluso en un dormitorio».

Ésa modularidad interior era la base del encanto del Espace. «Conocerlo es amarlo» decía la publicidad de Renault en el momento de su lanzamiento y, ciertamente, así debía ser, pero la rentabilidad tardaría en llegar pues su lanzamiento no originó, precisamente, avalanchas de compradores en los concesionarios: casi hasta el final de la vida de su primera generación no comenzaría a contar con ventas notables.

¿Razones? Sin duda su exotismo, pero quizá también algunos aspectos como los que se señalaban en la prueba publicada en Autopista, como no tener puertas deslizantes, un portón trasero de incómodo manejo, un maletero que debaja las cosas a la vista y sin sujeción o carecer de una baca integrada en el techo. Otro defecto, señalado en esa prueba, no disponer de versión 4x4 —«el Espace se presta fácilmente (...) con su motor longitudinal», decía la prueba— sería remediado con la versión Quadra que aparecería en 1988 ligada a los motores 2.0, éste ya con 120 CV frente a los iniciales 110; y al 2.2 de 110 CV.

LA VERSATILIDAD DEL INTERIOR ERA LO MÁS DESTACADO DE ESTE ESPACE... ¡Y DE TODOS!

PRUEBA

CORAZÓN DE PORSCHE

En el 1984 nacía el primero de los coches de una Seat ya independiente, modelo que ha consolidado la saga más importante de la marca.

RAÚL RONCERO

LARGA DURACIÓN
Seat desarrolló versiones 1.2 y 1.5 System Porsche con 71 y 86 CV, respectivamente que utilizó entre los años 1984 y 1993. En el 86 apareció, sobre el bloque de más cilindrada, la versión de inyección con 90 CV.

HABILIDOSO POSICIONAMIENTO comercial, un diseño de Giugiaro de gran personalidad, pues no en vano, fueron originalmente las lineas de la segunda generación Golf —las descartó VW—, y un gran motor cuya culata exhibía con orgullo su propietario al ir firmada por Porsche, quien había colaborado estrechamente con la marca para su desarrollo. Su estructura, de herencia Ronda, y éste a su vez de procedencia Fiat Ritmo, fue por tanto en la época esa espada de Damocles que Seat tanto tardó de quitarse de encima. Y es que, por el mero hecho de estar fabricando sobre lo que por entonces era un compacto puro, y por pesar como tal, Seat pretendía

BANCO
autopista
PRUEBAS
autopista
IBIZA GLX 1.5
2°SEMESTRE
2 • M • 2083 • P
1984
autopista
SEAT

SOBRE BUENOS CIMIENTOS
El Ronda fue una buena herencia para el primer Ibiza de Seat, dando un primer paso en esa independencia mecánica que posteriormente sería un hecho, y aportando una estructura de contrastada fiabilidad para un vehículo que militaba en el segmento B sustituyendo al Fura. El motor en cuestión suponía la mejor demostración de ir por el camino correcto. Porsche colaboró en su desarrollo, aportó un diseño con taqués hidráulicos, distribuidor de encendido en la punta del cigüeñal y sofisticadas cámaras de combustión. Demostró ser casi eterno en fiabilidad.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada
1.461 cc
Potencia
85 CV
Dimensiones
3,64/1,61/1,39 m
Peso
920 kg
Velocidad máx
175 km/h
0-1.000 m
33 s
Consumo
11,20 (ciudad) y 8,68 l/100 (carretera)

encasillarlo comercialmente por encimad de vehículos como el mismísimo Fiat Uno, con idéntico tamaño exterior.

PESO PESADO

Lo cierto es que, para sus 364 cm de longitud, el primer Seat Ibiza ya empezaba a presumir de una habitabilidad grandiosa; también de unos acabados bastante sólidos para la época y un gran confort de marcha, con la excepción de una climatización más eficiente en cuanto al contenido de confort.
Pero fue esa genética, para bien y para mal, lo que marcaba las andaduras de un modelo que se tenía que ver las caras con los Opel Corsa, Talbot Samba, Citroën Visa, Peugeot 205, Ford Fiesta o Renault con un muy ambicioso Supercinco y modelo que en el 84 corría con transformadísimas versiones Maxi Turbo de más de tres centenas de caballos. Y es que, si aquellos Ronda y Ritmo aportaban un comportamiento extraordinariamente sano y seguro, también suponía más kilos en juego que la media. No pierdan detalle de cómo Arturo de Andrés describía cómo se desenvolvía este Ibiza sobre el asfalto: "ni reniega de sus orígenes, ni de su definición de batalla larga, suspensión tirando a dura y tren delantero recargado de peso, lo cual le hace idealmente adecuado para trazados rápidos y de curvas amplias. Y al ser corto de carrocería, con poco momento polar de inercia y gran anchura de vías, el el Ibiza también se inscribe con facilidad en trazados tortuosos".

Bueno en origen, pero además puntualizábamos que este Ibiza mejoraría con los kilómetros, cuando el ballestón posterior cediera por efecto del uso, la altura de carrocería bajara en torno a dos centímetros y el eje posterior adquiriera un poquito más de caída negativa. Y no se escapaba del análisis ni las ruedas, unas Pirelli P8 cuyo mayor defecto era... ¡su baja resistencia de rodadura! Sus frenos también se llevaron algún que otro mordisco, más aún cuando Seat había replanteado por completo la ventilación de los frenos de motorizaciones inferiores —por unos mal diseñados tapacubos que se acaban achicharrando por efecto de la elevada temperatura— aumentando hasta 251 mm los discos de estos Ibiza 1.5 GLX equipados con unas llamativas y, aunque

EXCEPCIONAL RUTERO
Aunque corto entre ejes, el Ibiza tenía una gran anchura de vías y una excelente puesta a punto, aunque su tren delantero sobrecargado y su lenta dirección condicionaban la agilidad.

menos aerodinámicas, mejor ventiladas llantas de aleación de 14 pulgadas.

MOTOR DE PRIMERA LÍNEA

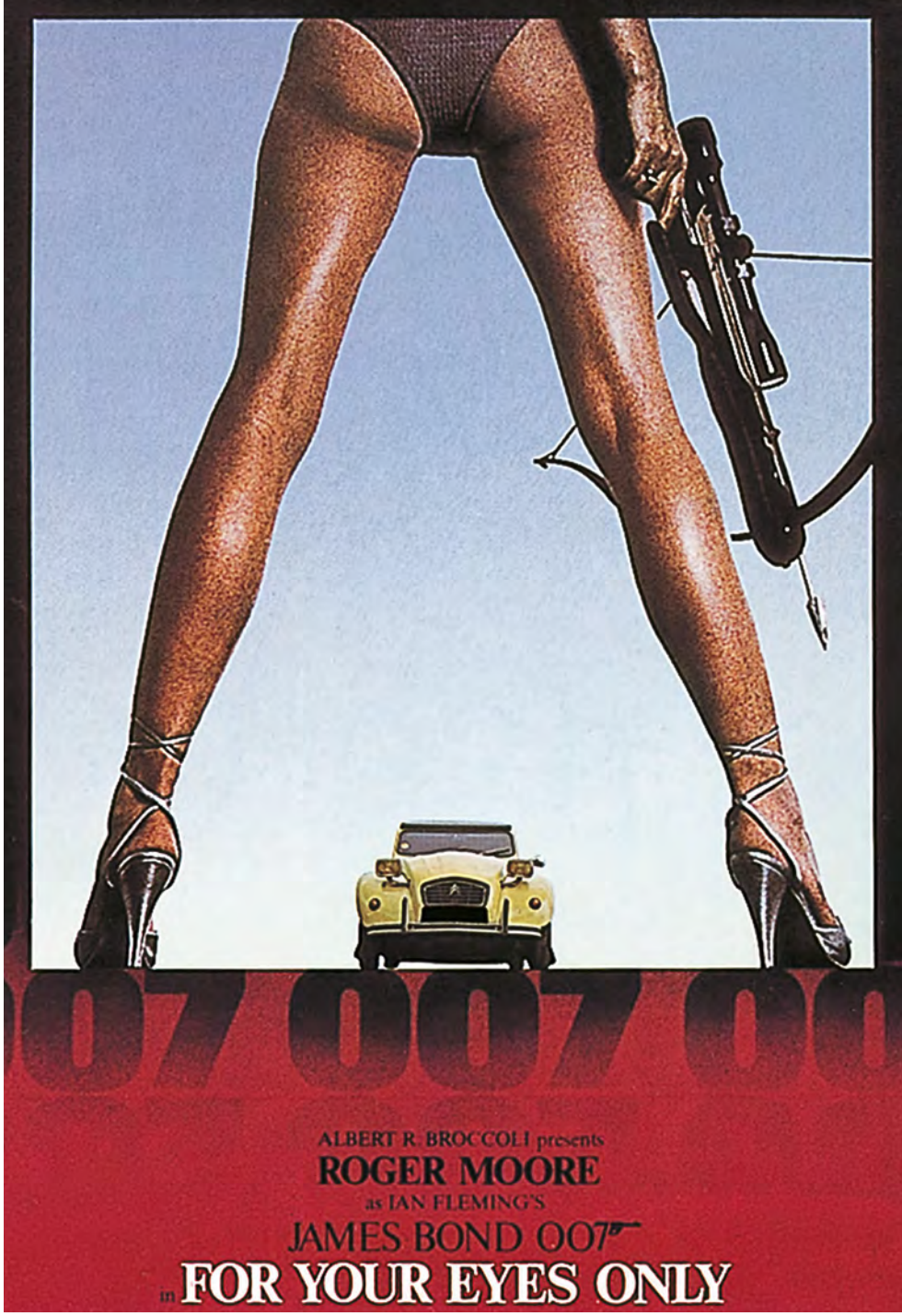
Era otra de las grandes joyas de este primer Ibiza con motor 1.5 de carburación —dos años después aparecía la versión de inyección multipunto—, cuyo "starter" automático, y apunto literalmente, "se tomaba sus buenos 10 minutos dada la preocupación de Porsche por los climas polares". Estaba claro que a mitad de los años 80 el consumo era una preocupación para el comprador español, y aunque el Ibiza gozaba de una mecánica de excelente rendimiento en el banco —exactamente, 92 CV reales—, aquellos Ibiza no se caracterizaban, como hoy, de ser los coches que menos paraban en el surtidor. Además del citado peso, Arturo de Andrés achacaba sus modestas cifras a la combinación de una nefasta aerodinámica de 0,36, un volante motor excesivamente pesado que impedía coger vueltas con la agilidad que se espera de un motor con una compresión tan elevada, y una caja de cambios escalonada con una quinta relación enfocada a la economía, con poca capacidad de empuje, por tanto, sobre orografía exigente. Fiesta XR-2 o Peugeot 205 GT batían ampliamente a este Ibiza en economía de consumo, siendo Opel el fabricante que más fama había ganado como motorista: su Corsa SR era, en le época, el utilitario más eficiente.

Ni al motor en general ni al Ibiza en particular se le podía pedir mucho más, salvo pulir algunos detalles de acabado y, especialmente, corregir el peculiar diseño de una piña de mandos que luego conocí en los Málaga, aunque el Ibiza también había heredado de sus hermanos de sangre una postura de conducción que definíamos —y seguimos definiendo en algunos modelos—, a la italiana: "volante y cambio muy alejados o, pedales demasiado próximos, según se mire". A juicio de Arturo de Andrés, "el volante sería regulable en altura cuando se resuelvan los problemas de vibración, causados por unos anclajes del conjunto mecánico respecto al bastidor"... Si eso no era hilar fino. De nuevo, cito literalmente la conclusión de aquella prueba: "la base es buena y el camino está bien trazado, falta acabar de recorrerlo". Más de tres décadas después, nadie puede negar que el libro de ruta de las posteriores generaciones del Seat Ibiza han sido todo un "bestseller".

RENAULT O PEUGEOT TENÍAN CHASIS MÁS ÁGILES: OPEL, LOS MEJORES MOTORES DE GASOLINA

OTROS COCHES DE LOS PRIMEROS 80

POR JUAN CARLOS PAYO



AUDI QUATTRO

MI COCHE FAVORITO DE AYER, HOY Y siempre. Era diferente, un coupé grande de 4,4 metros, dinámicamente poderoso -203 o 223 CV, antes del quattro sport de 306 CV-, con su tracción total como estandarte tecnológico que todavía se mantiene como ADN de la marca –siempre habrá que dar las gracias a su impulsor Ferdinand Piëch-, con sus éxitos a nivel de Mundial de Rallyes -dos títulos mundiales de marcas y de pilotos-...

ALFA ROMEO 33

UNO DE LOS MODELOS MÁS VENDIDOS EN la historia de Alfa llegando al millón de unidades en sus doce años de vida. Rescató la exitosa denominación 33 de finales de los ´60 y la trasladó a un coche tan bello en formas como ágil y potente –nos gusta más la versión dos volúmenes y medio que la Sportwagon creada por Pininfarina-. Su gama de potencias se movió desde los 79 CV hasta los 132 de los más potentes QV y Q4 con tracción total.

FERRARI TESTARROSSA

EL SUPERDEPORTIVO DE LOS ´80 POR excelencia, con el que todos soñábamos mientras veíamos Miami Vice. Era el primer coche "de serie" en rozar los 300 por hora, era tan bonito –diseño Pininfarina- como espectacular por sus aditamentos aerodinámicos, era una bestia de 390 CV obtenidos de un motor V12 que movían una carrocería larga de tonelada y media –casi 4,5 metros- pero aplastada -1,13 de alto-. Montaba un cambio manual de cinco relaciones.

FIAT/SEAT PANDA

SENCILLO, SIMPLE, BARATO, HACÍA DE TODO Y servía para todo... Hoy en día, cuando valoramos el diseño funcional como algo que parece haber inventado Apple, el "Pandita" nos lo ofrecía a con cada uno de sus detalles. Cuadradote para ofrecerte todo el espacio posible en 3,4 metros firmados por Giugiaro era una perfecta herramienta urbana apoyada por un justito motor bicilíndrico de 650 cm3 o un tetracilíndrico de 905 cm3 –luego llegaría un Diesel y la tracción total-. Entrañable.

FORD ESCORT

NO, NO ME VOY A REFERIR AL PRIMER Escort, ése que nació a finales de los 60. Ni a la segunda entrega que es de los ´70. La que masivamente marcó nuestras carreteras fue la tercera, la que arrancó en 1981 y que apostaba por la tracción delantera, además de fabricarse en Almussafes junto al Fiesta. Fue Coche del Año en Europa y tenía multitud de carrocerías, 3 y 5 puertas, familiar, un atractivo cabrio y un tres volúmenes bajo denominación Orion.

FORD SIERRA

DISEÑO ROMPEDOR PARA LO QUE SE estilaba entonces entre las berlinas, dentro del Sierra nos tenemos que referir obligatoriamente al RS Cosworth como algo sideral gracias a su carga de aditamentos aerodinámicos, tanto en su carrocería 3 como cuatro puertas, con ese mega alerón trasero para pegar al suelo los 204 CV que movían aquel conjunto que se acercaba a los 4,5 metros. Espectacular Cx de 0,32. Motores desde 60 CV en el arranque de gama.

MERCEDES 190

FUE ESTA UNA ÉPOCA DE BERLINAS Y compactos. Se presentó mundialmente a la prensa mundial en Sevilla, en noviembre del 82 y la opinión fue unánime destacando su seguridad activa y pasiva, su fiabilidad y robustez. Su diseño también gusto mucho –estaba firmado por uno de los gurús de la época, Bruno Sacco-. A finales de la década llegaría su variante más mítica, la 190 E 2.5-16 Evolution (primero 195 y luego 235 CV).

MERCEDES CLASE E

2,5 MILLONES DE UNIDADES VENDIDAS EN todo el mundo de una gran berlina de lujo de 4,75 metros de largo es una carta de presentación difícil de conseguir. La Clase E de los ´80 ofrecía una gigantesca oferta mecánica que arrancaba en un tetracilíndrico 2.0 de 149 y moría en un V8 5.0 de 326 CV. Pero si algo caracterizaba a este modelo era su múltiple oferta de carrocerías: berlina, familiar, coupé y cabrio. Casi nada...

RENAULT 9/11

OTRO COCHE DEL AÑO EN EUROPA EN nuestra lista, en este caso para 1982, el año de nuestro Mundial de Fútbol. Y también se fabricó en nuestro país, en Palencia. Con culo o sin él, según hablásemos del R9 o del R11, era un coche sencillo para el segmento de los compactos de la época, con diseño muy anguloso. Motores desde 48 CV y cerrando por arriba el turbo, con sus 105 CV primero y 115 después. No llegaba a la tonelada de peso.

RENAULT 25

PALABRAS MAYORES EN MATERIA DE berlinas. Quizás fue la última gran berlina de Renault con éxito, antes de que los alemanes empezasen a monopolizar este territorio. Atractivo diseño marcado por una luneta trasera envolvente, un revolucionario interior creado por Marcello Gandini, y un equipamiento en materia de confort desconocido hasta esos momentos. Además, destacaba por su trabajo aerodinámico –llegó a marcar un CX de 0,28- que se traducía en destacados consumos.

SAAB 9000

SAAB ES UNA DE ESAS MARCAS CON carisma, con encanto, de las que iba por libre... Y este 9000 era una berlina diferente en todo, en diseño –made in Giugiaro- con un salpicadero verticalizado englobando todo, en soluciones mecánicas con motores dos litros primero turbo 175 CV y luego atmosférico 130 CV antes de cerrar la década con un 2.3T primero con 200 y luego con 225 CV. Interesante que se vendiesen medio millón de unidades, y que muchas circulen todavía impecables.

VOLKSWAGEN GOLF II

EL GOLF QUE MÁS ME HA TRANSMITIDO, EL que todo el mundo quería tener sobre todo entre el colectivo "pijo" gracias a esa versión GTi de cuatro faros delanteros –dos en el convencional-. Crecía y mucho en dimensiones frente al Golf I y fue creado por el departamento de diseño de la marca alemana –la primera generación es de Giugiaro-. Robustez, una línea que no pasaba de moda, variedad de mecánicas, frugalidad en el consumo y buenas prestaciones, sus virtudes.

1985 1989

ESPAÑA ENTRA EN EUROPA

El segundo quinquenio de los 80 estuvo marcado por hitos históricos: en 1986 España entró en la Unión Europea -y con ello un nuevo impuesto, el IVA- y tres años después cayó el Muro de Berlín. Las mujeres ingresaron por primera vez en la Policía (1985) y en las Fuerzas Armadas (1989). En 1986, España se preguntó si quería permanecer en la OTAN y llegó la Ley de Extranjería. En 1988 el país se paró por una huelga de 8 millones de trabajadores y un año después Felipe González fue reelegido presidente; era la tercera mayoría absoluta consecutiva del PSOE.

REGRESO AL FUTURO
En 1985, conocimos a un jovencísimo Michael J. Fox que con su DeLorean podía trasladarse en el tiempo.

HECHOS DESTACADOS

1985

NACE EL CATALIZADOR una modificación que reducirá el impacto ambiental de las emisiones de los coches.

EL MERCADO CUENTA con dos nuevos tipos de gasolina: la 92 y la 97.

POR PRIMERA VEZ, se pone en marcha la regulación de los centros de reconocimiento para el carnet de conducir.

1986

CIEN AÑOS DEL COCHE: el primer automóvil con motor de combustión interna llevó la firma de Karl Friedrich Benz en 1886.

NISSAN DA A CONOCER el primer vehículo con dirección a las cuatro ruedas.

SE PONE EN MARCHA el primer Plan Renove para favorecer las ventas de vehículos nuevos.

1987

SE SUPERA EL MILLÓN de matriculaciones y los conductores sancionados por exceso de velocidad llegan a los 1.560.000.

A PARTIR DE 1987, la ITV aparece en escena para coches de más de cinco años.

ENTRA EN VIGOR EL seguro europeo y el precio de las multas se incrementa para hacerlas más caras.

1988

FIGUERUELAS SE convierte en la primera planta que funciona 24 horas a nivel mundial.

LLEGA EL AIRBAG también para los pasajeros y fondos de la Unión Europea para las carreteras españolas.

LOS FALLECIDOS en la carretera debido a accidentes de tráfico supera la cifra de 5.000.

1989

DOS MILLONES Ese es el número de vehículos fabricados que alcanza el parque automovilístico español.

2.842 KILÓMETROS de autovías frente a los 483 inciales; a esa cifra llegó España en 7 años.

EL TELÉFONO GRATIS de Tráfico llega así como la Ley de Bases de Tráfico y Seguridad Vial.

PRUEBA

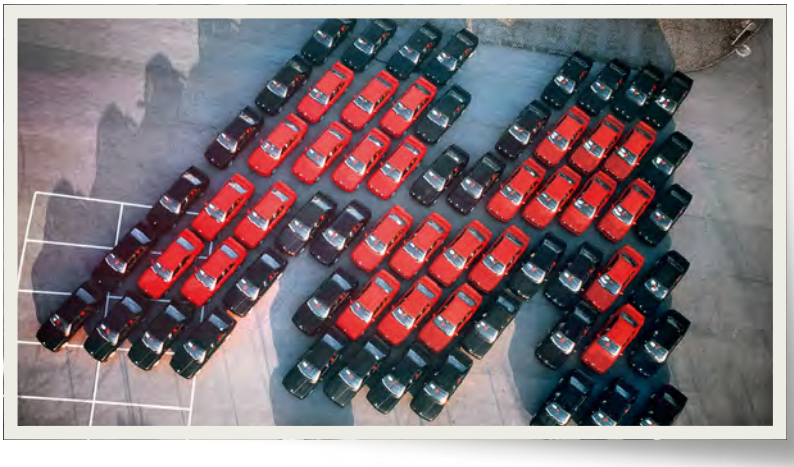
NACE UN MITO

El primer M3 pasará a la historia como uno de los mejores deportivos de todos los tiempos. Y además es bonito.

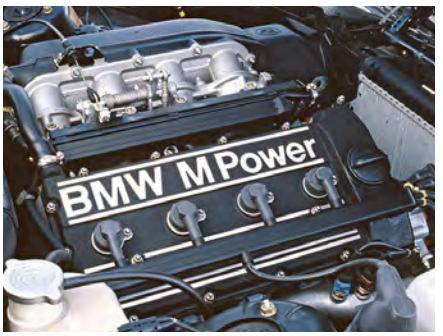
DANIEL CUADRADO

CON MÁS DE TRES DÉCADAS A SUS espaldas, la primera generación del BMW M3 supuso el inicio de una de las sagas más deseadas de la historia del automóvil, que en la actualidad se encuentra en su quinta generación. Ahora lo vemos como un precioso y preciado coche de colección, con sus características aletas ensanchadas y la parrilla de doble faro, pero en la época supuso toda una revolución. En 1983 Mercedes había sacado al mercado su también mítico 190 2.3 16V, que utilizó como base para su coche de carreras. Tenía 185 caballos sacados de un cuatro cilindros con culata de 16 válvulas, en lugar de hacerlo sobre la base del seis cilindros en línea que tenían; motor "pequeño" más rápido. BMW se había quedado atrás. Su alternativa entonces, el 323i y su 6 cilindros de 150

CARROCERÍA PROPIA
El M3 modificó su aletas para poder ensanchar las vías y remató el maletero con un discreto alerón, que se fue haciendo más grande con cada nueva versión.



M·8618·HK



CUATRO CILINDROS
BMW optó por el motor de cuatro cilindros aumentado a 2,3 litros en lugar del de 6 en línea del resto de la gama, para ahorrar el máximo peso posible. Además, el cigüeñal de mayor longitud del motor de seis cilindros tenía tendencia a vibrar antes a altas revoluciones que el de cuatro cilindros. El interior poco tenía que ver con el resto de los Serie 3, con asientos deportivos, el máximo nivel de equipamiento de la época y la firma M por todas partes, seña de identidad que se mantiene en los M3 actuales.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada
3.302 cc
Potencia
200 CV
Dimensiones
4,36/1,67/1,36 m
Peso
1.290 kg
Velocidad máx
230 km/h.
0-100 km/h
6,7 s.
Consumo
8,3 l/100 km

caballos, se quedaba corto en potencia y bastidor. BMW necesitaba algo mucho más serio para plantar cara a Mercedes tanto en la calle como en el circuito. Dicho y hecho, el 12 de septiembre de 1985 presentó al mundo en el Salón de Fráncfort el que para mí pasará a la historia como uno de los mejores coches que se han creado: el M3 E30. Con él en BMW mataban dos pájaros de un tiro, primero batían a Mercedes con mejores argumentos comerciales y segundo sentaban las bases para un coche de carreras, detalle que con el tiempo demostraría que fue todo un acierto.

Nació con 200 caballos, si bien en posteriores evoluciones llegaría a alcanzar los 238 caballos de la espectacular versión Sport Evolution. Inicialmente se pensó en fabricar 5.000 unidades, que eran las necesarias para homologarlo en Grupo A, pero visto el éxito y la demanda pronto se superó esta cifra llegando en total a las 17.970 unidades (786 de ellos cabrio, 501 de la versión Evolution y 600 del Sport Evolution). Su precio en España en su lanzamiento fue de 6.896.500 pesetas (41.448,83 euros), con apenas 100.000 pesetas de diferencia con respecto a su rival de Mercedes; como dato curioso para ver la evolución de la economía, el precio del actual M3 de 431 caballos es de 89.950 euros (14.966.420 pesetas). El M3 E30 superaba con holgura los 200 km/h de velocidad punta y tardaba 27,1 segundos en hacer un kilómetro desde parado. Era una berlina con prestaciones de super deportivo.

UN MATAGIGANTES

Un detalle que mucha gente desconoce es que la base empleada para realizar el motor del M3 era la del motor de F1 de la época, con el que Nelson Piquet había ganado el campeonato del Mundo en 1983 a los mandos de su Brabham, lógicamente sin el turbo. Empleaba el mismo bloque de cuatro cilindros, pero con la culata de 16 válvulas heredada del 6 cilindros (compartían cilindrada unitaria). Así, su diseñador Paul Rosche, logró desarrollar este mítico motor en tan sólo dos semanas.

Cuando el M3 salió al mercado yo tenía 14 años. En esa época seguía el Campeonato Alemán de Turismos (el mítico DTM) con la misma pasión con la que se puede seguir el Mundial de Rallyes o el Campeonato del Mundo de F1. El duelo entre

DE CARRERAS
Uno de los objetivos del M3 fue el servir de base para el coche de carreras, con el que BMW plantaría cara a Mercedes en el DTM.

Mercedes con su 190 y BMW con éste M3 hicieron que el DTM viviese su época dorada, a la que más tarde se sumaría Alfa Romeo. No es como ahora, que ves competir coches que poco se parecen a lo que te encuentras en la calle. Entonces el M3 de carreras era idéntico al coche de calle y ahí es dónde reside parte del encanto de los coches de esta época. Recuerdo perfectamente un póster que saqué de una revista, no sé si Autopista o Automóvil, en el que salía un precioso M3 blanco decorado con los tres colores de M en Nurburgring con dos ruedas en el aire. De ahí que cada vez que veía uno en la calle me acercaba a contemplarlo como si fuese una obra de arte, y soñaba cono viajar al infierno verde a emular esa imagen.

BMW había convertido a una berlina deportiva en un coche que era capaz de batir en prestaciones a coches de marcas con mucho más pedigree deportivo y con mayor imagen. Si en esa época tenías un Porsche tenías un coche espectacular, sí, pero si en mitad de un puerto de montaña se te acercaba un M3 por detrás, con sus cinco plazas y su "enorme" maletero, es posible que no pudieses llegar a seguirle. Esa era la magia del M3, que disponía de un potente motor que aun hoy sorprende por sus prestaciones, y de un bastidor que permitía sacar todo el potencial de su mecánica. En las pruebas de la época se alababa tanto su comportamiento como el motor, que se calificaban ambos como excelentes. En esta época dijimos en Autopista como resumen final de la prueba: "Prácticamente no hay pegas que ponerle, pues incluso hasta los consumos son realmente moderados. Si hubiera algún factor a destacar, al margen de su mecánica y comportamiento, nos quedaríamos con su facilidad para lograr excelentes promedios". Con motivo del 30 aniversario de su lanzamiento, tuve la oportunidad de subirme a una unidad en perfecto estado. Lo que más me sorprendió es que su comportamiento no se sentía viejo. Su velocidad de paso por curva más la quisieran muchos coches modernos, siendo los frenos o los ya popularizados elementos electrónicos de confort los únicos puntos que te recordaban que estabas en un coche con treinta años. Sin ser especialmente incómodo, disfrutaba de una suspensión firme y agradable, sin balanceos y transmitiendo una elevada sensación de seguridad. Pasará el tiempo y seguirá siendo precioso.

PARA HACER SU M3 BMW RENUNCIÓ AL 6 CILINDROS Y SE CENTRÓ EN EL 4

PRUEBA

LO MEJOR DE MARANELLO

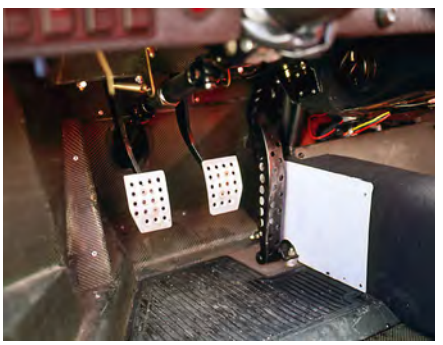
Fue el último Ferrari realizado bajo supervisión del "Commendatore", una obra maestra sin compromisos.

PABLO MALLO

PARA CELEBRAR EL 40 ANIVERSARIO DE la compañía, Ferrari creó uno de los superdeportivos más impresionantes de todos los tiempos. Con su motor V8 biturbo de 478 CV —el más potente del mercado, por encima de los 450 y 455 CV del Porsche 959 y del Lamborghini Countach—, un planteamiento muy cercano al de un coche de competición y, sobre todo, la intención de dejar claro quién mandaba en el mundo de los automóviles deportivos, el F40 se convirtió en un mito desde el primer momento en que pisó el asfalto. Sus 324 km/h de velocidad punta le convertían en el más rápido del mundo, el primer automóvil de producción en superar la barrera de los 320 km/h, título que ostentó hasta la posterior

49 MILLONES
Era el precio de la época, en pesetas. El F40 fue el coche más caro del momento, el más potente y el más rápido. Como referencia, un Opel Kadett Caravan se anunciaba desde 1.658.600 ptas.

PURA ESENCIA
"Cuando usted compra un Ferrari, está pagando por el motor. El resto se lo doy gratis", decía Enzo Ferrari. Dentro era muy espartano, con kevlar y fibra de carbono a la vista, carente de todo lo superfluo. No tenía alfombrillas, ni tiradores de las puertas, con las ventanillas de plexiglás. El aire acondicionado era el único lujo. El chasis, de acero, con una tradicional estructura tubular al más puro estilo de los coches de competición, condicionaba el acceso al habitáculo, al que había que descender y contorsionarse para alcanzar el asiento.



FICHA TÉCNICA

Cilindrada
2.936 cc
Potencia
478 CV
Dimensiones
4,43/1,98/1,13 m
Peso
1.100 kg
Velocidad máx
324 km/h
0-100 km/h
3,9 s
Consumo
De 17 a 35 l/100 km

llegada de coches como el Jaguar XJ220, el Bugatti EB110 y el McLaren F1. A esto había que añadir una ligera carrocería fabricada en kevlar y fibra de carbono, cuyo diseño, obra de Pininfarina —el genial Leonardo Fioravanti estaba en sus filas por aquél entonces—, sorprendía con un salvaje alerón trasero nunca antes visto en un Ferrari de calle. En el colegio discutíamos si no sería más bello sin dicho aditamento aerodinámico, conservando el estilo del también irrepetible 288 GTO, que era el coche preferido de muchos. Pero el F40 es un modelo nacido en el túnel de viento y, todavía sin bajos carenados ni efecto suelo, requería de dicha pieza para lograr la estabilidad necesaria a alta velocidad. Sin duda, es uno de sus rasgos más personales, sólo replicado una década después por su sucesor, el F50. Después llegarían las complejas soluciones de aerodinámica activa inspiradas en la Fórmula 1, de la mano del Ferrari Enzo, así como el actual LaFerrari, portaestandarte de la marca y ya con tecnología híbrida. Sin embargo, la simplicidad del F40 le aportaba un encanto sin igual, una pureza de la que no puede presumir prácticamente ningún automóvil moderno.

GENÉTICA DE COMPETICIÓN

El F40 heredaba parte de la tecnología del 288 GTO de 1984, que inicialmente estaba desarrollado para poder competir en la categoría Grupo B de rally, y conseguía casi 80 CV más partiendo del mismo bloque motor biturbo, con una cilindrada tan sólo 81 cc. superior (2.936 cc.). Rizando el rizo, algunas de las versiones de competición que se realizaron, con distintos turbos y árboles de levas, llegaron a rondar los 800 CV. Precisamente con una de ellas, el histórico probador de Ferrari Dario Benuzzi alcanzó los 375 km/h en el anillo de velocidad de Nardò.

Como no podía ser de otra manera, el F40 era un coche exigente, extenuante tanto física como mentalmente. Sin dirección asistida ni ayudas electrónicas de ningún tipo, ni siquiera ABS; sin servofreno, con un embrague bidisco de duro accionamiento, cambio con la primera hacia atrás, de tipo "dog leg" (también se podía montar uno de dientes rectos y sin sincros, todavía más radical), una relación peso/potencia de 2,3 kg/CV y un espíritu netamente deportivo, sin concesiones de ningún tipo al confort, estamos ante un coche que no se

DISEÑO ÉPICO
Si impresiona ahora su estética, imagínatelo en 1987, rodeado de Seat Ibiza, Fiat Uno, Citroën AX, Audi 80, Volkswagen Golf Mk2, Ford Sierra, Escort, etc.

conduce, sino que se pilota. El escandaloso motor (Autopista registró en el habitáculo nada menos que 90,4 dB a 140 km/h, también debido al ruido de rodadura) se despertaba por encima de 4.000 vueltas con un empuje y un sonido rabiosos, y sus brutales prestaciones requerían un alto nivel de concentración de manera constante. Era un motor turboalimentado de verdad, de los de antes, con sus lagunas de par a pocas vueltas y una patada tremenda al entrar en acción la sobrealimentación. Podías hacer el trompo más rápido de tu vida si te pillaba desprevenido, aunque para su potencia era relativamente dócil. Las mediciones, que se realizaron sin castigar demasiado al coche y fueron algo inferiores a las oficiales, hablan por sí solas: velocidad máxima 324 km/h (a 7.415 rpm), 0 a 100 km/h en 4,82 segundos, 0 a 200 km/h en 13,22 s. y 0 a 1.000 metros en 23,25 s. Su consumo durante las mismas fue de 46 l/100 km, aunque a 120 km/h de promedio hacía 20,1 l/100 km, suficiente para acercarse a unos hipotéticos 600 km de autonomía gracias a los 120 litros del depósito de combustible.

En cualquier caso, su hábitat era el circuito, el único sitio donde poder dar rienda suelta a toda su caballería. Por otro lado, con una altura tan reducida, una carrocería tan ancha y al ir sentado prácticamente a ras de suelo, el mero hecho de sacar el ticket de un parking o pagar un peaje podía ser una labor harto complicada, también por unas ventanillas de plexiglás con una mínima apertura. Y ojo con los aparcamientos, porque el faldón delantero, a menos de un palmo del suelo, rozaba a la mínima con cualquier rampa, pequeño escalón o protuberancia del asfalto. Y tampoco la visibilidad era buena, por lo que resultaba muy poco utilizable.

Enzo Ferrari, cuya verdadera pasión eran los coches de competición, seguramente quedó satisfecho con el F40 y su radical enfoque, y pudo dejarnos con la tranquilidad de que el último Ferrari que vio en vida no sólo fue el mejor, sino también el último de su especie. Yo tuve la suerte de subirme a una de las pocas unidades que llegaron a España cuando tenía 11 años, compartiendo el asiento del copiloto con mi hermano pequeño, y mi padre, Alberto Mallo, al volante, que en esas fechas escribió la prueba para Gran Auto 16. Fue un recorrido corto, pero suficiente para que, a partir de entonces, durmiera con la foto del F40 en el cabecero de la cama.

LOS GTO, F40, 959, COUNTACH... ERAN COCHES DE PÓSTER EN SU ÉPOCA

OTROS COCHES DE FINALES DE LOS 80

POR JUAN IGNACIO EQUIARA

ALFA ROMEO 75

MI PRIMER RECUERDO DE UN ALFA Romeo 75 fue en un concesionario cerca de mi casa en Vitoria. Acompañé a mi cuñado que iba a comprar un 33 y allí tenían expuesto un flamante 75 América del que me enamoré al instante. Todavía recuerdo ese característico olor a «Alfa» que posteriormente con los años me caló a base de probar más Alfas. Ese freno de mano de doble brazo y una instrumentación preciosa. Con el tiempo lo probé y todavía me enamoré más, con su propulsión trasera y esa mecánica atmosférica que suena como sinfonía angelical.

PEUGEOT 309

YO SIEMPRE FUI MÁS DE 205, porque tuve un GTI 1.9. Pero con el tiempo me fue entrando más por los ojos, porque desde el punto de vista dinámico y prestacional no tenía la menor duda. Su bastidor era un ejemplo de nobleza y su gama de motores, con el 1.9 de 130 CV, era de las más completas del mercado. Aunque siempre destacó más por sus diésel, como siempre sucedía con los modelos de Peugeot. Aunque mi corazoncito siempre estará con 1.9 GTI.

PORSCHE 959

ESTE ES UNO DE LOS COCHES QUE ES UN icono, una leyenda, desde que nació. En el fondo fue un coche experimental para desarrollar nuevas soluciones con la tracción total y motores sobrealimentados, amparados bajo la reglamentación de Grupo B, ya que el banco de ensayos tenía que ser la competición. Fruto de ellos fueron 337 modelos producidos para la calle que hicieron las delicias de todos aquellos afortunados que tuvieron la oportunidad de verlos. Yo fui uno de ellos.

AUDI 80

DURANTE ESTE PERIODO DE FINALES DE los ´80, Audi creció y se expandió como nadie se podía imaginar. Antes de eso era una marca bastante desconocida, sobre todo en España, pero a partir del 80, su imagen creció como la espuma. Se puede decir que fue esta generación de Audi 80/90 la que conquistó los corazones de todos los que querían un coche bueno, aspiracional, pero relativamente al alcance del bolsillo. El resultado fue un éxito de ventas total.

CITROËN AX

ESTE FUE UNO DE LOS GRANDES ACIERTOS de Citroën en su historia. Fue el sucesor del Visa que no tuvo nada de éxito en el mercado. Sin embargo, con un replanteamiento mucho más acertado, el AX fue uno de los utilitarios preferidos por todos los que empezaban a conducir o querían un coche pequeño para la ciudad. Pero en aquella época, realmente, un coche como el AX era un coche completo, que valía para todo y no sólo quedaba restringido para la urbe. Su poco peso y unos motores muy frugales, permitían unos consumos de récord. Todavía me acuerdo de aquella versión 14 D que le echábamos la gasolina de 500 en 500 pesetas.

RENAULT 21

EN MI ÉPOCA DE LA EGB PROBABLEMENTE este era para mí el coche superventas... porque lo veía por todos los lados. Sin duda Renault acertó de lleno y creo que su éxito se basaba en que respondía muy bien al gusto de los conductores de esa época. Porque en España, en la época de la EGB, el coche que gustaba era la berlina de tres volúmenes de perfil muy marcado. Es decir, que el maletero se viese bien y fuese grande. Había que meter las sillas de camping para ir al campo los domingos.

PEUGEOT 405

PEUGEOT SE GANÓ UNA MERECIDA FAMA en los años ´80 por tener los mejores motores diesel. Y uno de los modelos que sirvió para impulsar esta reputación fue el 405. Como sucedía con el 21, fue un coche muy apreciado por los conductores de la época por su perfil de tres volúmenes —diseñado por Pininfarina—, el preferido por entonces, pero su popularidad se acentuó gracias a sus gama de motores de gasóleo. Fue de los primeros en dominar la tecnología turbo en estas mecánicas.

VOLKSWAGEN PASSAT

EL PASSAT DE SEGUNDA GENERACIÓN, llamado internamente el B2, es el que realmente vivimos los de nuestra generación. El primero no llegó a nuestro país porque era un coche de importación muy caro. Este segundo fue el que se dejó ver más por nuestras calles, aunque no dejaba de ser un coche bastante caro para la época y al que no todo el mundo podía acceder. Aunque desde luego muchos ansiaban por su peculiar carrocería liftback, con portón posterior, que daba mucha capacidad y contaba con mucha zona acristalada.

FIAT TIPO

FUE EL SUCESOR DE UN MITO COMO FUE EL Ritmo que a todos nos había enamorado con su versión Abarth. El Tipo tuvo un carácter siempre mucho más popular e incluso se diseño desde el inicio también como carrocería de tres volúmenes, llamada Tempra. Esta, curiosamente, no tuvo el éxito que se presumía a este tipo de carrocería en España. Pero el Tipo compacto sí que la tuvo y recogió tecnología de vanguardia para la época, como la inyección directa, lo que permitió esa maravillosa versión «Sedicivalvole», otro de los legados del modelo.

RENAULT 19

PARA LOS QUE VIVIMOS LA ÉPOCA DE LA EGB, el protagonismo de este modelo creo que fue inferior al de su antecesor, el R11. Pero qué duda cabe que tuvo un gran éxito comercial ya que en aquella época no había tanta competencia en el mercado y Renault, fabricándolo en su planta de Palencia, copaba gran parte de la cuota del segmento. Nunca me pareció un coche bonito y para mí y mi generación de EGB, fue una transición del añorado R11 al Megane.

MERCEDES SL

LA DENOMINACIÓN SL VIENE DEL ALEMÁN Sport Leich, que significa deportivo ligero y se aplicó por vez primera en el 300 SL, el alas de gaviota. Pero realmente, esta denominación representa en Mercedes a su descapotable más emblemático. Hay varias generaciones pero las que ocupan el periodo EGB serían la tercera (R107) que comenzó a comercializarse en 1972 y la cuarta (R129) que es la que pertenece esta década. Un descapotable de cuatro plazas que incrementaba su uso con el techo duro desmontable en la versión SLC.

CITROËN XM

TENÍA UNA DIFÍCIL MISIÓN, LA DE reemplazar al revolucionario CX. Cuando se lanzó este sustituto, mucho más moderno y vanguardista, ya no nos sorprendía tanto su suspensión neumática. Quizás por ello fue un fracaso comercial y no fue uno de los coches que más calaron en mi generación. Era mucho mejor que su antecesor, una auténtica berlina de lujo diría yo, pero no acabó cautivando al público en general. Bien es cierto que este tipo de berlinas grandes de representación, empezaron a tener la competencia en España de las marcas más premiun que se llevaban a este público.

OPEL CALIBRA

FUE TODA UNA REVOLUCIÓN PORQUE acercó el concepto coupé al gran público y de una manera maravillosa. El coche era muy bonito y con un coeficiente aerodinámico récord en la categoría de Cx 0,26. Contaba con 4 buenas plazas y un portón trasero que daba acceso a un maletero que se podía extender hasta los 980 litros. Es increíble como ahora parecen incapaces de hacer un coche así, es decir, bonito, práctico, deportivo y al alcance de todos los bolsillos.

RENAULT CLIO

COMENZÓ EN LOS AÑOS 90 Y SIN DUDA SE ha ganado un puesto de honor en la marca francesa y en nuestra memoria. Es uno de los modelos más longevos de Renault lo que le ha permitido vender millones de unidades y contar con innumerables versiones. Cuando entré a trabajar en Autopista, acababa de ser lanzado y fue uno de los primeros coches que probé para la revista. Era el coche de moda y lo continuó siendo durante mucho tiempo.

MAZDA MX-5

TODAVÍA RECUERDO CUANDO EL DIRECTOR de Autopista por entonces llegó de una presentación donde el coche le había entusiasmado. Era el Mazda MX-5. Hasta tal punto le entusiasmó que se compró uno. Así que a nadie extrañará que diga que es uno de mis coches favoritos. Rompió los esquemas y puso al alcance de todos un roadster puro que transmitía un placer de conducción sin precedentes. Ya llevamos cuatro generaciones pero todas con el espíritu de la primera, la que recordamos los chicos de la EGB.

HONDA NSX

EL PRIMER DEPORTIVO DE VERDAD QUE probé fue el NSX. Me entusiasmó tanto que hasta hoy en día sigue siendo uno de mis coches favoritos. En aquella época era un coche revolucionario, un biplaza de motor central que había sido puesto a punto nada menos que por Ayrton Senna, mi ídolo por entonces. La precisión de la palanca de cambios y como subía de vueltas el V6 de 3 litros y 270 CV todavía me pone los pelos de punta. También he de decir que su efectividad era muy alta pero su comportamiento al límite era crítico. Recuerdo como en una sesión de fotos me dio una espantada la trasera y casi me doy con un guardarail... afortunadamente todo quedó en un susto.

NISSAN PRIMERA

SI TENGO QUE DECIR ALGUNA característica del Primera de primera (valga la redundancia) generación es su fiabilidad y robustez. Eran irrompibles, aunque no eran muy agraciados desde el punto de vista estético. Los japoneses nunca han destacado en este sentido, pero el Primera fue el primero (valga la redundancia otra vez) que atrajo al gran público y se podía ver por nuestras calles muy habitualmente.

TOYOTA CELICA

DECIR TOYOTA CELICA PARA MI ES recordar enseguida la versión Carlos Sainz. Ese fue el primer coche con el que fui a hacer una sesión de fotos y la combinación de la emoción de probar un «coche del mundial» para la calle y la responsabilidad de no accidentarlo en las violentas sesiones de fotos que hacíamos por entonces, me llenó de tensión. Pero esto fue en la quinta generación, la más popular, aunque donde comenzó a fraguarse su prestigio fue con la tercera que comprende a esta década de los ´80.

SUZUKI VITARA

DURANTE LA ÉPOCA DE LA EGB, LOS TODO terreno estaban de moda. Con el tiempo, esa moda se acabo convirtiendo en todo lo contrario, porque fue un fenómeno que cayo en desuso. Digamos que por entonces todos querían tener un TT para el «día a día» y ahora lo que quieren es un SUV. Pero volvamos a los ´80. El TT más conocido y popular fue sin duda el Vitara. Sobre todo por su dureza. De hecho, sigue habiendo muchos todavía circulando por nuestras carreteras, porque era un coche muy robusto.

HONDA CIVIC

COMO SUCEDÍA CON MUCHOS MODELOS japoneses en esa época de los ´80 y principio de los ´90, el Honda Civic era un coche marginal. Apenas se veía por nuestros barrios y solo estaba al alcance de poderes adquisitivos muy altos. Hasta que no llegó la sexta generación en 1996, no se comenzó a ver de verdad los Civic por España. Y pronto se granjearon una merecida fama sus motores gasolina VTEC por su alta capacidad para subir de vueltas y lograr altas potencias de bajas cilindradas.

estoesunsuv.com

NUEVO SUV PEUGEOT 2008

DISEÑADO PARA DOMINAR LOS ELEMENTOS

CONDÚCELO POR **226€** AL MES CON

— PEUGEOT EASY RENTING —

ESTRENA, *CONDUCE* ***, ESTRENA.***

Motores PureTech & Caja de cambios automática EAT6 / Grip Control® / PEUGEOT i-Cockpit®

PEUGEOT RECOMIENDA TOTAL Atención al cliente: 902 366 247 - 91 347 22 41

Gama Peugeot 2008: Consumo mixto (L/100 Km): desde 3,6 hasta 4,9. Emisiones de CO_2 (g/km): desde 95 hasta 114.

Llega el nuevo SUV Peugeot 2008 y para que puedas disfrutarlo de todas las maneras posibles y dominar los elementos, te presentamos Peugeot Easy Renting, el servicio para particulares más cómodo y sencillo para estrenar un Peugeot. **Sin entrada. Incluye mantenimiento**, asistencia en carretera 24h, gestión de multas e impuestos de circulación según contrato Peugeot Renting. Porque con Peugeot Easy Renting, las oportunidades para estrenar, conducir y volver a estrenar tu Peugeot se multiplican.

estoesunsuv.com

Cuota mensual con IVA para alquiler a 48 meses y 40.000 km para Peugeot 2008 Active 1,2L PureTech 110 S&S para clientes particulares. Oferta de PSA Financial Services Spain, EFC, S.A, condicionada a aceptación financiera. Consulte en su concesionario. Ofertas válidas hasta el 31/08/2016.

NUEVO SUV PEUGEOT 2008

MOTION & EMOTION

PEUGEOT