

HOJA del LUNES

N.º 2.358 • 25 de junio de 1984 • 45 ptas.

Y DE TODA LA SEMANA

Empiezan los conciertos de verano en Madrid

**MAÑANA, EN VALLECAS,
BOB
DYLAN Y
SANTANA**



HOJA del
motor

**32 páginas a todo color
con las últimas novedades
del mundo del automóvil**



El tiempo

Aprieta el calor

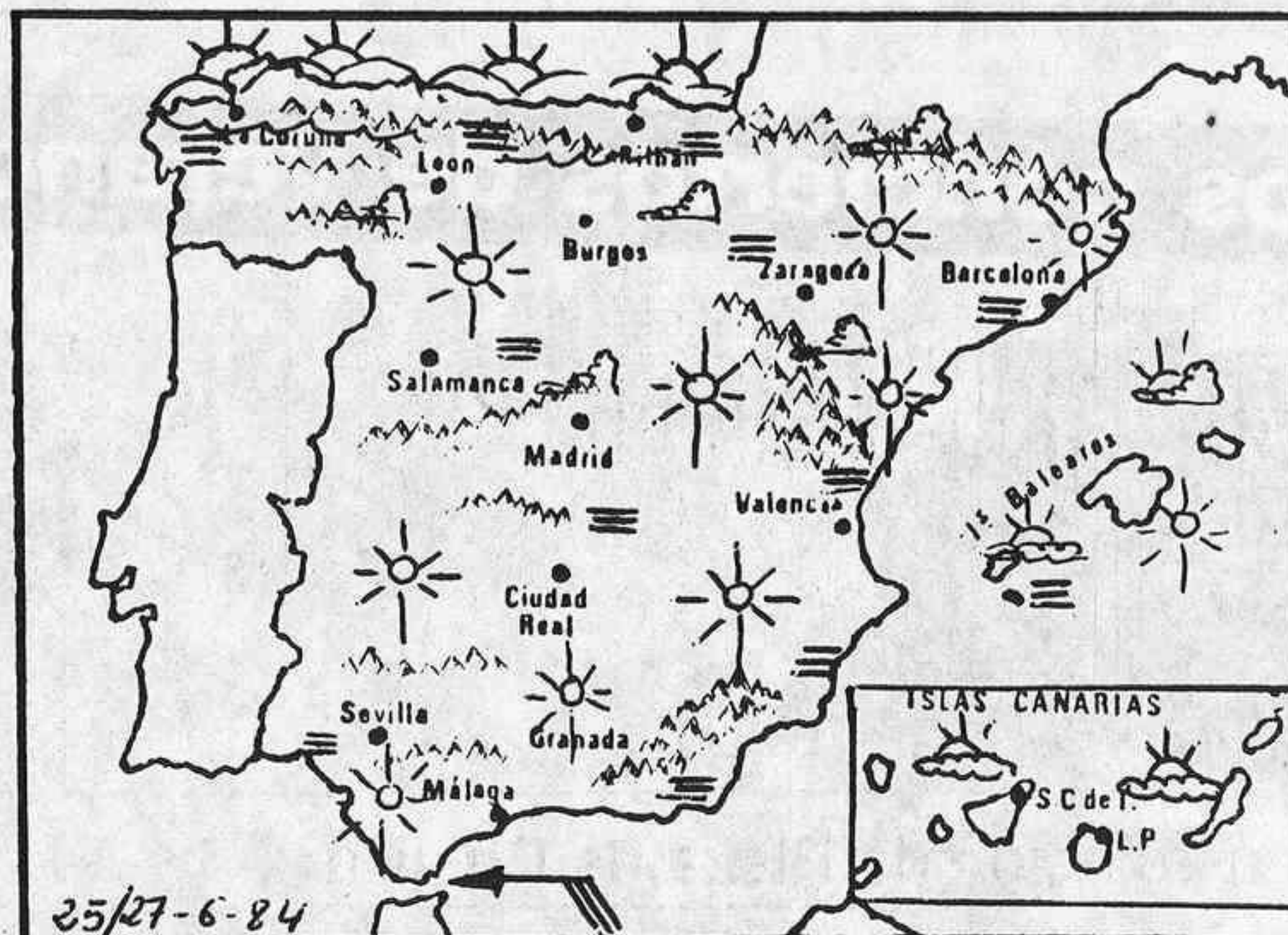
Tras un período de inestabilidad tormentosa que originó un pasajero refrescamiento, la situación meteorológica se ha serenado considerablemente ante la presencia de un anticiclón que domina el panorama atmosférico de todo el país. La circulación de vientos en las capas bajas es de componente Este o Sur y, como consecuencia, las temperaturas extremas, sobre todo las máximas diurnas, han vuelto a subir apreciablemente. Simultáneamente, han cedido las precipitaciones más o menos tormentosas y el ambiente se puede considerar caluroso y veraniego en la práctica totalidad de las regiones de la Península Ibérica, Baleares y Canarias.

Este proceso ha coincidido casi matemáticamente con la entrada oficial de la estación veraniega astronómica el pasado día 21, cuando el Sol se encontraba en Cáncer. Las columnas termométricas rebasan los 30/35 grados en el Centro, Extremadura y Andalucía. En el resto del país oscilan entre los 25/30 grados, correspondiendo las más suaves por lo general a toda la franja costera.

En la región madrileña se superan los 30 grados por la tarde, con mínimas matinales entre 12 y 15 grados y cielos parcialmente nubosos o despejados.

En cuanto al pronóstico para los próximos días, según los mapas del tiempo actuales y previstos que elaboran los distintos centros meteorológicos internacionales, se espera que continúe seco, soleado y cada vez más caluroso en todo el país. También habrá intervalos nubosos por las costas con numerosas brumas y nieblas mañaneras y también algunas calimas en las zonas interiores.

Los vientos tendrán progresivamente mayor componente Sur y, por consiguiente, al arrastrar aire africano harán que el ambiente sea



25/27-6-84 ESTADO DEL CIELO Y METEOROS PROBABLES DE HOY A MAÑANA

///	▽	”	⌚	*	≡	→	●	☁	☀
Lluvia	Chubas.	Llovizna	Torment.	Nieve	Nieblas	Viento fuerte	Cubierto nuboso	Nubes Claras	Soleado

más sofocante y que asciendan gradualmente las temperaturas.

ración de los crepúsculos matutino y vespertino, 33 minutos. Estamos en fase de Luna cuarto menguante.

Comunidad de Madrid

Predominio durante los próximos días y a lo largo de la mayor parte de la jornada de los cielos parcialmente nubosos o despejados, con calimas matinales o vespertinas y vientos caliginosos de componente Sur y temperatura en alza. El ambiente será caluroso o muy caluroso durante las horas vespertinas. Temperaturas extremas previstas entre 32 y 35 grados de máxima en la ciudad y de 12 a 16 grados de mínima. Amanece a las 6,44 horas, anochece a las 21,48. Duración del día, 15 h. 03 min. Du-

Aire libre/ Comunidad de Madrid

Los primeros días de la presente semana van a ser propicios para las actividades recreativas al aire libre, puesto que las terrazas, piscinas y demás locales que dependen del tiempo veraniego no tendrán ningún tipo de problemas a la hora de hacer su programación. Algo similar puede decirse con respecto a los espectáculos al aire libre en toda la Comunidad de Madrid.

A. RODRIGUEZ PICAZO



Esta pasada semana —del 15 al 21 de junio—, y a pesar de la altura del año en la que estamos, Madrid ha seguido recibiendo la visita de la lluvia.

En los cuatro observatorios dependientes del Instituto Nacional de Meteorología —Navacerrada, Barajas, Ciudad Universitaria y Retiro— han seguido registrándose lluvias a lo largo de la semana. Los días clave, en lo que a precipitaciones de agua se refiere, han sido el lunes 8 y el martes 19, en que la máxima se dio en Retiro, con 10 litros por metro cuadrado el lunes, y la mínima —en el mismo observatorio— fue el litro caído el martes 19.

Agua embalsada al 22 de junio de 1984: 618.959.000 metros cúbicos.

Agua embalsada al 22 de junio de 1983: 331.966.000 metros cúbicos.

Agua ganada de uno a otro año: 286.933.000 metros cúbicos.

Agua consumida del viernes 15 al viernes 22: 8.749.756.000 metros cúbicos.

Agua consumida mismo período año anterior: 10.109.788.000 metros cúbicos.

Consumo en menos en dicho período: 1.360.032 metros cúbicos.

HOJA del LUNES

Edita: Asociación de la Prensa de Madrid.

Director: Alvaro López Alonso.

Redacción, administración y publicidad: Juan Bravo, 6, Madrid-6. Teléfonos 435 42 46-435 45 48.

Depósito legal: M-245-1958.

Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A., Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid).

HOJA del LUNES

Boletín de suscripción

	Trimestre	Semestre	Anual
MADRID (por correo)	520,— □	1.040,— □	2.080,— □
Provincias (por correo)	520,— □	1.040,— □	2.080,— □
Provincias (por avión)	650,— □	1.300,— □	2.600,— □
EUROPA (por avión)	1.635,— □	2.730,— □	5.460,— □
AMERICA Y ASIA, AFRICA (por avión)	1.820,— □	3.640,— □	7.280,— □

D.
Calle núm. piso
Localidad
Provincia Teléfono

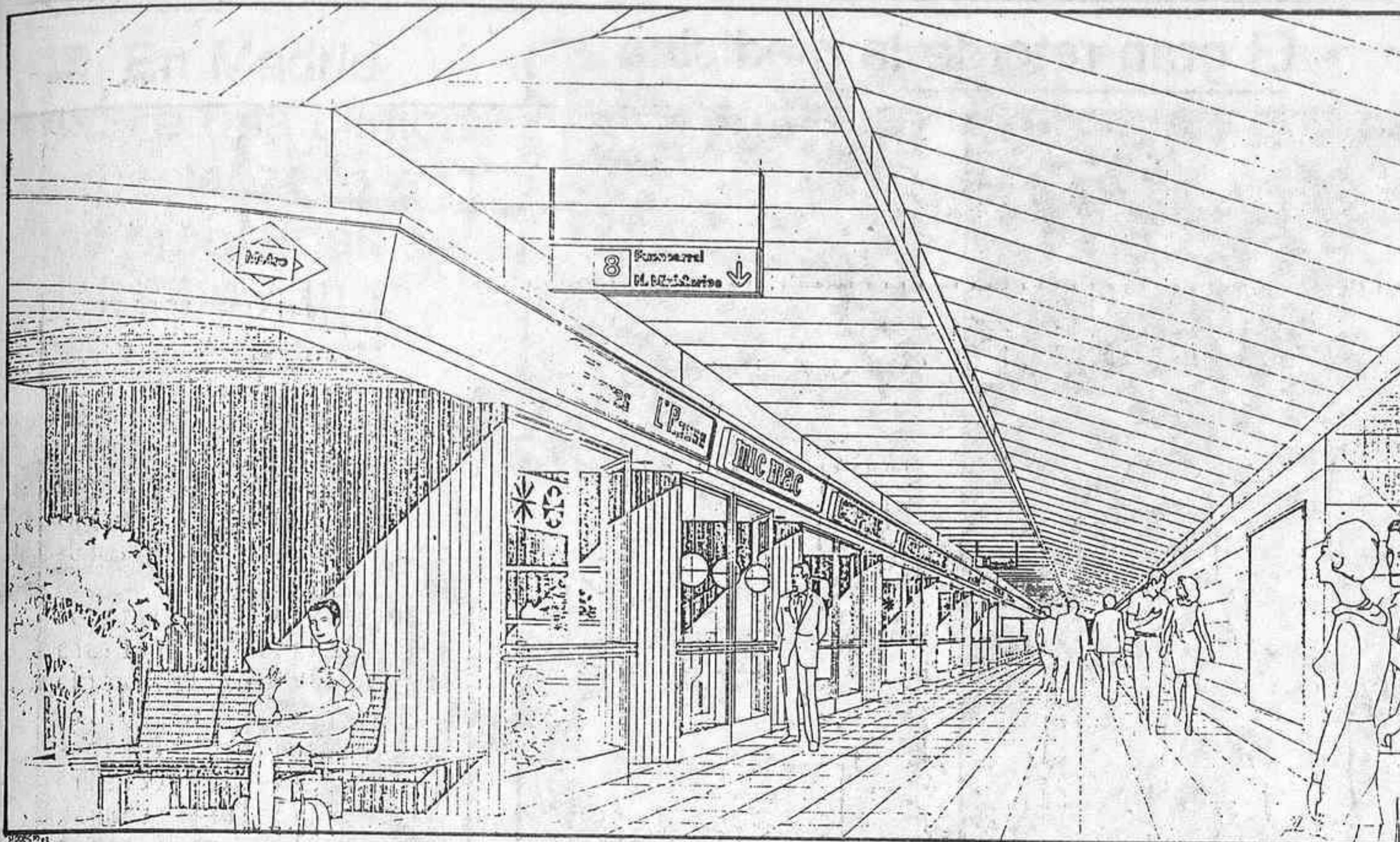
Se suscribe al semanario HOJA DEL LUNES DE MADRID, por el período señalado en el recuadro de la tarifa correspondiente a partir del lunes, día .. de de 198

FORMA DE PAGO

Indico con una cruz (X) la forma que abonaré mi suscripción
 CHEQUE BANCARIO GIRO POSTAL

ENVIE ESTE BOLETIN A:

HOJA DEL LUNES DE MADRID
Departamento de Suscripciones
Juan Bravo, 6. Madrid-6
Teléfono 435 42 46



Se construye en la estación de Plaza de Castilla

Primer gran centro comercial en el Metro madrileño

■ Las obras estarán concluidas a finales del próximo mes de julio, pero no entrará en funcionamiento hasta otoño.

hace unos años con carácter de ensayo, y así se realizan los de Avenida de América, Retiro, Callao, etcétera. Pero paulatinamente se ha ido desarrollando hasta llegar al proyecto actual, que es el de mayor envergadura de los realizados hasta la fecha, y que, posiblemente, será el mayor de los que se puedan llevar a cabo, de ese tipo, dentro del Metro, debido al problema de espacio con que se encuentra la Compañía a la hora de poner en marcha acciones de este tipo, pues, según José Javier Muruzábal, jefe de Relaciones Exteriores del Metropolitano madrileño, el hecho de que las instalaciones estén dimensionadas al milímetro hace difícil encontrar huecos para instalar locales comerciales o cualquier otro tipo de actividades.

Sólo en las líneas de última creación es donde, debido a la amplitud de pasillos y túneles de correspondencia, se pueden instalar pequeños locales, e incluso se acaba de termi-

nar el proyecto de construcción de un pequeño auditorio, con capacidad para 200 personas, que se construiría en la estación de Plaza Elíptica, donde, dada la amplitud del vestíbulo, anterior a las taquillas, se puede disponer del espacio suficiente para su construcción. De llevarse a cabo el proyecto, una vez estudiado, la estación de Plaza Elíptica se convertirá en escenario permanente para que en el Metro tengan lugar actividades de carácter cultural y artístico, experiencia que en otros lugares de Europa funciona con éxito.

Aumenta la demanda

Por el Metro pasan diariamente miles de personas que constituyen una clientela en potencia para cualquier actividad de tipo comercial. Esto ha llevado a levantar expectativas por parte de los comerciantes, que han visto rentabilidad en el alquiler de locales en el interior del Metro, produciéndose una creciente demanda en torno a ellos. En función de estos resultados obtenidos hasta ahora, el Metropolitano espera recuperar la inversión realizada, por lo que también les es rentable seguir con la política de construcción de pequeños locales que le permiten sacar un mejor rendimiento al servicio del transporte público que realiza.

Inmaculada ROJO

Parlamentarios autonómicos (15)

Jesús Santisteban Sáez



Jesús Santisteban Sáez, técnico de informática, salió elegido diputado autonómico en el puesto 42 de la lista del PSOE, partido en el que milita desde 1978 y de cuya Agrupación Mediodía-Sur es secretario general.

«Yo daría a la Asamblea, en este año que lleva trabajando, un notable alto. Empezamos sin un rodaje previo, en una autonomía uniprovincial, sin tener siquiera una sede donde instalarnos. En un período de tiempo relativamente corto hemos hecho importantes leyes y estamos logrando que la Comunidad Autónoma llegue al ciudadano, pese a que aquí es más difícil que en otras comunidades históricas o que han tenido un régimen preautonómico.»

El diputado Santisteban es miembro de las comisiones de Presidencia y Gobernación y de Seguridad Ciudadana. «Esta no es permanente, se creó a raíz del incendio de la discoteca Alcalá-20 con el fin de ver las condiciones de seguridad que tienen los establecimientos públicos y elevar un informe, a través de nuestro Consejo de Gobierno, al Gobierno central para que legisle sobre este tema.»

¿Cuestan mucho dinero al ciudadano las comunidades autónomas? «Yo pienso que no, al menos no cuesta mucho en el caso de Madrid y en otras autonomías gobernadas por el PSOE. Desde la izquierda se gestiona mucho mejor que desde la derecha y ello pese a que hemos heredado una Administración muy burocratizada. Lo importante, a nuestro juicio, es acercar la administración al ciudadano a través de las autonomías, y se está haciendo sin excesivo coste económico.»

El gran reto de la medicina



Tratamientos para hacer desaparecer el dolor

En la medicina tenemos cosas tan originales como llamarle **Petit Mal** a una forma de epilepsia, por lo que de «Petit» tiene muy poco. Pero más asombroso es nuestro enfoque del dolor. Este es una de las pocas constantes de la humanidad, algo común a todos los seres humanos, algo indisoluble a la condición humana. El sentimiento que aparece en el nacer sigue durante todas las fases de la vida (hasta en el mecanismo de la dentición), acompañará todas nuestras relaciones (incluso muchas de las relaciones sexuales) y no nos abandonará ni el momento de la agonía. Pues bien, para tratar lo más común carecemos de especialistas, de profesionales en el dolor. Y mucho más de clínicas dedicadas a este menester. Originalísimo. Seguimos como en los albores de la humanidad cuando cada sanitario empleaba los mecanismos que disponía para aliviar, como podía, el dolor. En el mundo de las especialidades y superespecialidades carecemos de especialistas en este menester.

¿Qué es el dolor? Muy difícil de definir, pues cada persona tiene su propio concepto sobre es-

te sentimiento. Clínicamente es una sensación molesta, desagradable, que constituye una señal de alarma respecto a la integridad del organismo.

Dolor latino o sajón

Este sentimiento tiene un fondo básico, que es la irritación de las terminaciones nerviosas, que es el sustrato anatómico o parte física de él, y un componente psíquico que es el que lo modela o hace que se manifieste de muy diversas maneras.

Se estima que el componente físico es el 80 por 100 del dolor y la parte psíquica el 20 por 100 restante. Aunque esto es muy difícil de medir, tenemos como dato de estudio que en los países nórdicos las personas se quejan muy poco. Y en los países latinos las quejas, los gemidos, los gritos y los ayes son desgarradores. Como el dolor es siempre igual para todas las personas, ante el mismo estímulo estas diferencias de comportamiento son debidas a esta envoltura psíquica, cultural, social, emocional y ambiental.

Un latino, de medio social ba-

jo y económicamente pobre, en un ambiente de mucha familia y público alrededor, organiza un circo por cualquier menudencia que parece que lo están desollando vivo. Un sueco, en una estéril atmósfera de clínica no se queja nunca, incluso hay que insistir para que nos manifieste si tiene dolor o no. No digamos en los partos, los aullidos de las gitanas hacen vibrar las paredes y las mujeres de alto nivel mental y cultural sólo emiten leves gemidos en las últimas fases. Esto hace pensar que el componente psíquico y social del dolor es muy superior al 20 por 100 que indicábamos.

La doctora Nérida Albesa dedica sus esfuerzos profesionales a la loable labor de curar, o al menos aliviar, los dolores. Pues ya he indicado que no son frecuentes los médicos que dedican su tiempo y su esfuerzo a la posiblemente más hermosa tarea que existe: hacernos la vida aceptable cuando dolores, a veces terminales, nos han dominado.

El analgésico-ginebra

—¿Son correctos los tratamientos del dolor?

—En gran número de casos, aunque la medicación sea la correcta, hay errores en el tiempo, las dosis, la posología y ritmo de administración por lo que la acción analgésica es muy inferior a la esperada. Es frecuente que obtengamos espectaculares resultados con darle al enfermo, muy especificado y muy claro, cómo debe de tomar esos mismos medicamentos que está tomando desde hace años y cada vez le son menos útiles. Cada enfermo se crea sus propias pautas de tratamiento y esto es un error. Hay que seguir las instrucciones específicas.

—¿Todos los dolores los tratan con medicamentos?

—No todos y no siempre. Hay algunas enfermedades dolorosas como las cefaleas y los reumatismos en los que muchas veces es sólo necesaria la acupuntura, o los rayos láser, o los ultrasonidos, o los olvidados masajes. Y otras veces, con bloqueos epidurales o bloqueos de los nervios periféricos con antiinflamatorios, analgésicos y anestésicos se puede evitar la continua medicación. Otras veces se precisan estas mismas técnicas asociadas a medicamentos.

■ En Madrid existe una clínica especializada en los problemas del dolor humano. ■ La doctora Nélida Albesa explica cómo elimina el dolor.



—¿Siempre emplean la misma pauta de tratamiento?

—Generalmente empezamos por la medicación más suave o menos potente, por la clásica aspirina y demás analgésicos no opiáceos como el paracetamol y las butazolidinas, que bien empleadas en cuanto a dosis, ritmo de administración y biodisponibilidad dan un fantástico resultado. Sólo en fases más avanzadas empleamos la morfina, metadona y demás opiáceos. Incluso la cocaína por vía oral, en la fórmula de Bropton, asociada a la morfina, agua cloroformada y ginebra. O la asociación de metadona con agua cloroformada. U otros muchos cócteles de opiáceos.

—¿Considera la ginebra un analgésico?

—El alcohol empleado con tino puede ser un útil analgésico o coadyuvante de la analgesia. Hasta finales del siglo pasado la mayoría de las intervenciones quirúrgicas las realizaban sobre enfermos totalmente borrachos.

—¿Cuando falla la medicación se acaban las esperanzas?

—Afortunadamente no es así. Disponemos de medios para conseguir que incluso en los do-

lores atrozantes de los cánceres terminales el enfermo pueda pasar sus últimos días con paz y reposo. Empleamos las neurolisis paravertebrales con sulfato amónico o las infiltraciones con fenol o alcohol en el espacio epidural, con lo que el enfermo con cada sesión dispone de un mes aproximadamente de paz. Y si es necesario podemos realizar hipofisectomías a través de las fosas nasales en ciertos tumores hormonodependientes. O realizamos neurolisis del esplácnico en los cánceres abdominales. Hoy en día ya no es tolerable el espectáculo de un enfermo retorciéndose de dolor.

Depósitos subcutáneos

—¿Y si esto falla?

—Aun en estos casos tenemos más medios. Se implantan pequeños reservorios subcutáneamente, algo así como bolsitas debajo de la piel, que se cargan de analgésicos, de manera similar a una pluma estilográfica. Y este reservorio produce una continuada liberación del o de

los fármacos al enfermo día y noche. Bolsitas que se cargan con la medicación idónea para cada fase de la enfermedad.

—Hablando de algo menos trágico, ¿también consiguen el parto sin dolor?

—Sí, y es verdaderamente fácil por medio de anestesia epidural continua desde las últimas fases del período dilatante, durante todo el expulsivo y durante la episiotomía. Las mujeres ni se pueden creer que estén dando a luz sin dolor. Las primeras sorprendidas son ellas.

—¿Cuál es el futuro de esta rama de la medicina?

—Estimo que cada día irá a más. Las enfermedades degenerativas están aumentando y paralelamente a la mayor longevidad están asociadas las fases dolorosas consecuentes a estas enfermedades. Todavía no hemos sido reconocidos oficialmente, pero no cabe duda que cada día somos más solicitados por la sociedad y por los compañeros del hospital. Además, es lógico que cada vez se pida mayor especificidad en cada fase de los tratamientos.

M. ALFONSO
(Fotos: TORREMOCHA)



Unas 1.200 intervenciones ha realizado la Policía Municipal entre los días 14 y 20 del presente mes. Por causas como atropellos, atropellos, detenciones, agresiones, auxilios, etcétera.

— **Colisiones:** 83, con 61 heridos.

— **Atropellos:** ocho, con un muerto y siete heridos.

— **Auxilio a menores, enfermos y extraviados:** 61.

— **Venta ambulante:** 168.

— **Vehículos recuperados (denunciados por robo):** 26.

— **Vehículos precintados:** 142.

— **Vehículos retirados por la grúa:** 353.

¡Con las manos en la masa!

El pasado día 17 a las 23,50 horas, cuando un policía municipal circulaba por la calle Sansón Carrasco, número 15, observó a un individuo, el cual se encontraba en la esquina de la mencionada calle y tres en grupo junto a la puerta de la tienda de Muebles Sajoa. En el momento de aproximarse el policía al grupo, éstos lanzaron unos instrumentos debajo de un vehículo estacionado. Por lo que ante el hecho el policía se identificó ordenándoles que se pusieran en la pared y pidió la colaboración a un transeúnte para que diese aviso telefónico bien al 091 o al 092, presentándose momentos después dos patrullas de la Policía Nacional, a los cuales se les informó de lo ocurrido; siendo revisada la puerta del citado comercio de muebles, se pudo comprobar que habían intentado forzarla, ya que se encontraban las señales recientes.

Una vez que éstos fueron cacheados y revisados los vehículos estacionados por la parte de abajo, les fueron ocupados dos alicates, un destornillador, un desmontables y una bola de hierro de las utilizadas para juego de petanca.

Los retenidos fueron trasladados a la comisaría de Vallecas, resultando ser: M. A. C. P., de veintidós años; F. D. I., de veinticuatro; I. S. M., de diecinueve años, y G. S. V., de treinta y cuatro años, todos ellos con un amplio historial delictivo. Seguidamente se efectuaron las correspondientes diligencias en la citada comisaría, donde quedaron los detenidos a disposición de la misma, pasando los cuatro detenidos a disposición judicial.



Teléfono 232 32 32

Entre el día 14 y la madrugada del 20 de presente mes el Cuerpo de Bomberos ha realizado ciento quince salidas por diversos en nuestra ciudad.

— **Salidas debidas a incendios:** 9.

— **Salidas para sanear viviendas y fachadas:** 16.

— **Salidas para rescatar personas:** 4.

— **Salidas por falsa alarma:** 4.

— **Salidas varias:** 33. (Reconocer bombonas de butano, retirar carteles publicitarios, abrir puertas, retirar postes telegráficos, cerrar llaves de paso, etcétera).

Muchas salidas por incendios

El mayor número de salidas que ha realizado el Cuerpo de Bomberos esta semana han sido por causas de incendios, algunos de ellos con consecuencias graves. Pero si tenemos en cuenta que el número de salidas por esta causa han sido muy numerosas (con una media más alta de lo normal), los resultados han sido atenuados gracias a la rapidez y la laboriosidad de estas personas, que la mayoría de las veces exponen sus vidas al servicio de la comunidad.

Casas regionales

CASA DE GRANADA (Dr. Cortezo, 17). — El próximo día 28, a las 7,00 horas, partirá de Madrid la peregrinación anual a Lourdes, coincidiendo con la festividad de San Pedro y San Pablo. El regreso está previsto para el domingo día 1 de julio. El precio del viaje, con alojamiento y comidas es de 8.300 pesetas, y las reservas pueden realizarse en la Casa, llamando a los teléfonos 239 35 89 y 468 56 22.

CASA DE CANTABRIA (Plaza de España, 18). — Mañana martes, a las 20,00 horas, el secretario general de la Presidencia del Gobierno de Cantabria, José Ramón Sáiz, presentará en esta sede social de Madrid su obra «Hacer pueblo, hacer Cantabria», editado por Ediciones Ayalga.

Actos públicos

Martes 26

AUDITORIO DEL MINISTERIO DE CULTURA (Entrada por la calle San Marcos, 4). — A las 13,00 horas, entrega de los Premios Nacionales de Literatura y Traducción 1983.

CAMARA DE COMERCIO E INDUSTRIA DE MADRID (Huer-tas, 13). — A las 9,15 horas, «Jornadas informativas sobre los Mercados del Comecón» (Hungria, Checoslovaquia, Polonia, Rumania y la URSS).

Jueves 28

GENERAL MILLS ESPAÑA (Albacete, 5). — A las 19,30 horas, inauguración de sus oficinas en Madrid, en el Edificio AGF, acto que presidirá el secretario general de Comercio, Guillermo de la Dehesa, con la asistencia del presidente para Europa de G. M., Jeff Jacobson.

Kilómetro cero

A principios de 1966 circuló la hipótesis de entubar el Manzanares («Kilómetro cero» 29-VI-1981) reduciéndolo técnicamente a su condición de cloaca, sobre la que se imaginaba una grandiosa avenida, una nueva Castellana, que nació en 1834 (alcaldía del marqués de Pontejos) precisamente por la conversión de un arroyo en alcantarilla.

Fue el propio jefe del Estado quien neutralizó aquella hipótesis. El alcalde Arias se lo agradeció en el discurso protocolario del 29 de marzo de 1966: «Madrid no verá desaparecer su río porque os habéis preocupado de encontrar solución a lo que no parecía tenerla» (regularización del cauce y reanudación de la canalización).

Celebremos, pues, la población del Manzanares con peces, crustáceos y anátidos, imposible acto de civilización y ecología, si antes no se hubiera procurado el agua «Faltándole la materia prima del agua, el río siempre será un sucedáneo de los muchos que padecemos, como los bandos del señor Tierno» («Copérnico», «Pueblo», 9-XI-1983).

Enrique de AGUINAGA

LEPANTO, S. A. Compañía de Seguros Generales

La aplicación de los beneficios del Ejercicio de 1983 ha proporcionado la siguiente cotización de la MONEDA LEPANTO:

1 de julio de 1984 1 Lepanto = 2,65 Ptas.

La aplicación de los beneficios del Ejercicio de 1983, de la Sección de Pensiones, del Ramo de Vida, ha proporcionado la siguiente cotización del LEPANTO RENTA:

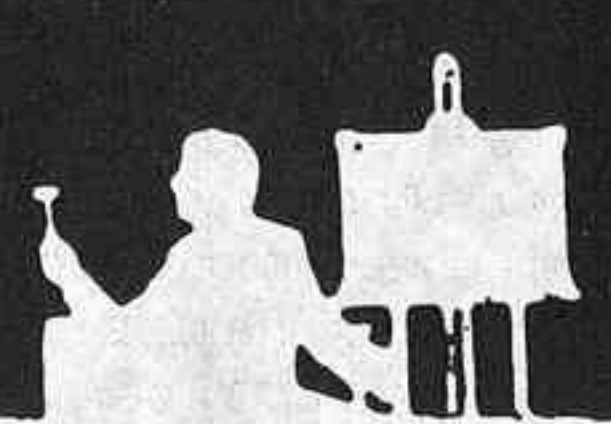
1 de julio de 1984 1 Lepanto Renta = 1,08 Ptas.

que regirán hasta el 30 de junio de 1985.

El Consejo de Administración

EXPOSICIONES Y SUBASTAS

Durán Subastas de Arte



Días 3 y 4 de julio, a las 7 tarde

PINTURAS DE: José Gallegos, Fernando Delapiente, Manuel Viola, María Antonia Dans, Roberto Domingo, Francisco Cortijo, Francisco San José, Daniel Vázquez Díaz, Lola Gómez Gil, José Pellicer, Agustín de Celis, Anselmo Miguel Nieto, Eustaquio Segrelles, Francisco Arias, Agustín Ubeda, Aurelio Arteta, Baldomero Romero Ressendi, Ubaldo Cantos, Antonio López, Rafael García Crespo, Enrique Gran, Mariano Gutiérrez Viguera, Alberto Duce, José Gutiérrez Solana, Tomás Muñoz Lucena, Antonio Izquierdo, Aser Guerrero, Jaime Mercadé, Escuela Española S. XIX, Julio Pérez Torres, Ramón Puig, Francisco Arjona, Toby Edward Rosenthal, Francisco de Lucas, Fernando Mola Medina, Lorenzo Pascua Cámara, etc.

Alfombras. Arte oriental y piedras duras. Bronces. Cerámica española. Cristal. Joyas. Marfil. Miniaturas. Muebles. Orfebrería. Porcelana y Cerámica europea y oriental. Relojes de pared y sobremesa. Tallas y esculturas. Varios.

DURAN, subastas de Arte. Serrano, 12. Tel. 401 34 00.

Visite la exposición. Solicite suscripción a nuestros catálogos. Admitimos obras de arte para sucesivas subastas.

AA

FUNDADA EN 1845

JOYERIA

ANSORENA

SUBASTAS DE ARTE



LXXXIV SUBASTA

Días 2, 3, 4 y 5 de julio, a las 7,30 de la tarde

**SUBASTA BENEFICA PRO MENSAJEROS DE LA PAZ
HOGARES FUNCIONALES (el día 4)**

DIAS 2 y 3: 350 lotes de pintura antigua y moderna, con obras de: Juan Pantoja de la Cruz, Ramón Carazo, Eugenio Hermoso Martínez, Emilio Grau Sala, Celso Lagar, Domingo Viladomat, Antoni Tapies, Mariano Fortuny y Marsal, Ricardo Baroja Nesi, Pedro Pruna, Pedro Mozos, Cristóbal Toral, Rafael Durancamps, Eduardo Rosales, etcétera.

DIA 3: 140 lotes de joyas con sortijas, pendientes, broches, pulseras, collares en brillantes, zafiros, esmeraldas, rubies, etcétera, y 60 lotes de muebles.

DIA 4: SUBASTA BENEFICA compuesta por pinturas de los siglos XVII, XVIII y XIX. Muebles, marfiles, relojes, plata, porcelana, etcétera, y 60 lotes de alfombras y plata.

DIA 5: 300 lotes de objetos. Marfiles, relojes, bronce, porcelanas, lámparas, grabados, libros, arqueología, bastones, etcétera.

SUBASTAS MENSUALES: Admitimos pintura, joyas y objetos de arte para nuestras próximas subastas. Pidan nuestros catálogos en color y blanco y negro.

ALCALA, 52 222 01 58

MADRID-14 231 63 53

AA

AA

Con la valiosa presencia del profesor Benjamin Friedman, catedrático de Economía de EE.UU.

Los mercados financieros, a debate en la Caja de Ahorros de Madrid

Con la inestimable presencia de Benjamin M. Friedman, profesor de Economía de la Universidad de Harvard, en los pasados días se expuso en los salones de la Caja de Ahorros cuál es la situación actual de los mercados financieros. Invitado por Enrique Fuentes Quintana, director general de la Fundación Fondo para la Investigación Económica y Social de la Confederación Española de Cajas de Ahorros y ex ministro de Economía en el anterior Gobierno, Friedman vino a España para explicar cuáles fueron las fuerzas del cambio que, en este campo, se desarrollaron en Estados Unidos. La participación española estuvo a cargo de Juan José Toribio, asesor económico del Banco Hispano Americano, y Jaime Requeijo, director del Departamento de Investigaciones Económicas de la Fundación Fondo para la Investigación Económica y Social de la Confederación Española de Cajas de Ahorros.

De esta exposición se concluye que, a pesar de la creciente subida del dólar, en Estados Unidos también «cucen habas» y que la alternativa de ese país no es un ejemplo modélico a seguir por el resto. En España, donde la inflación fue superior, nos encontramos con una capacidad de innovación a la altura de cualquier sistema financiero. Entre las nuevas fórmulas, se recomendó principalmente una educación financiera de los españoles, para que estos directivos comenzaran una carrera hacia el futuro que, precisamente debido a la tan careada crisis mundial, se ve tan negro.

Tras este seminario sobre las «Tendencias actuales de los mercados financieros» se produjo un interesante debate con los ponentes, por parte de diversos responsables de oficinas bancarias, prensa especializada y profesorado español.

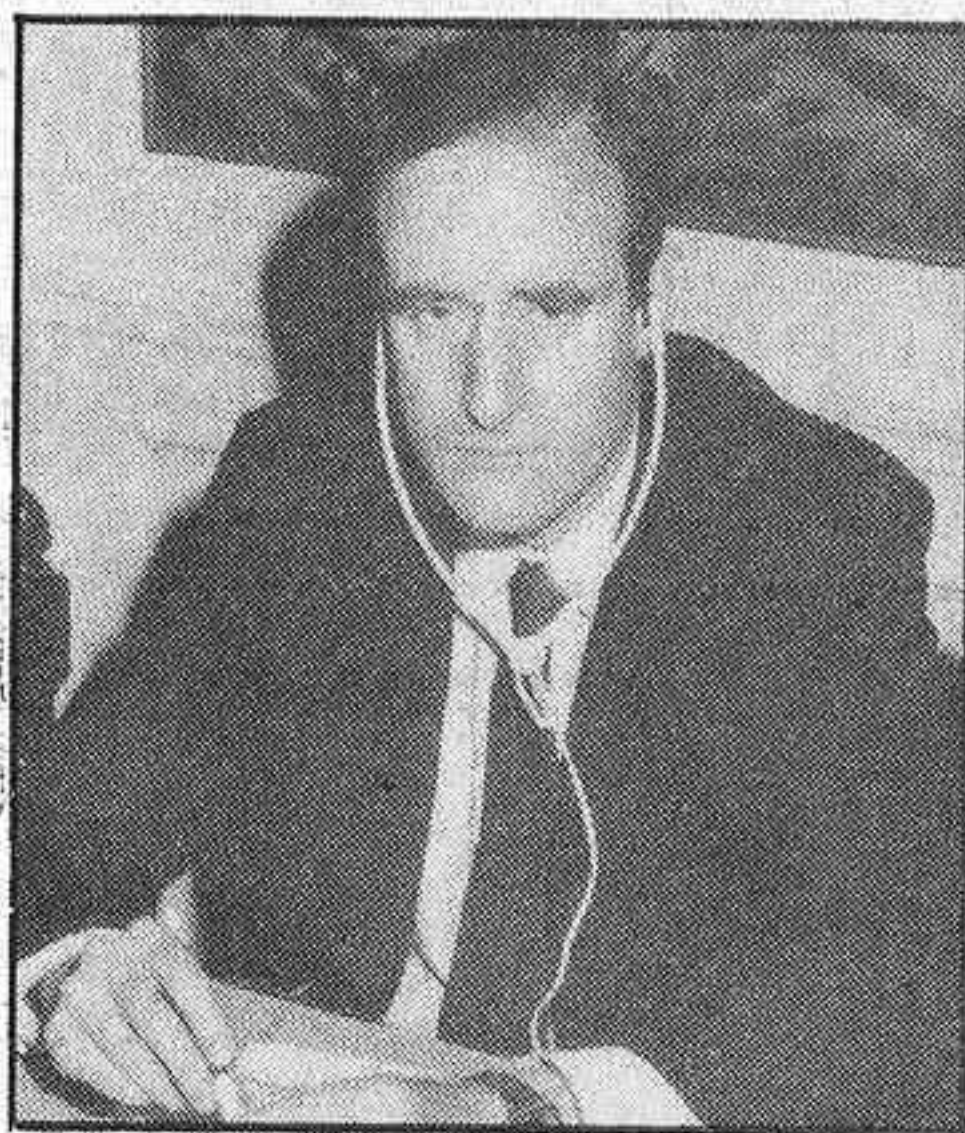
EE.UU. no es un buen modelo

—Profesor Friedman, ¿la actitud norteamericana es un ejemplo a seguir por el resto de los mercados mundiales?

—No, porque considero que incluso no es demasiado buena para ella misma. La razón es que hay un déficit fiscal muy elevado, que tiene efectos negativos en el conjunto de las variables económicas. Su efecto fundamental es que reduce la tasa de inversión de la economía. Por tanto, el potencial de crecimiento futuro decrece también. Asimismo, mantiene alto el tipo de cambio del dólar, lo que a su vez provoca una reducción de la competitividad de los productos ameri-



En la mesa, Friedman se sentó junto al presidente del seminario y de la Caja de Ahorros, Felipe Ruiz de Velasco.



El catedrático de Harvard versó la ponencia sobre la situación en Estados Unidos.

canos en el exterior, y crea paro. Al mismo tiempo, aumenta la competitividad de los otros países. Esto da lugar a que las importaciones sean cada vez mayores y el déficit comercial también. Por esto considero que la política económica de EE.UU. no es recomendable para otros países.

—¿Hay alguna probabilidad de que los elevados tipos de interés en Estados Unidos bajen o se estabilicen?

—No. Más bien se elevarán, mientras se mantengan esa contradicción entre una política monetaria restrictiva y una fiscal expansiva que crea ese enorme déficit.

—¿Qué opinión le merecen las innovaciones financieras españolas que se produjeron a partir del año setenta y siete?

—No tengo suficiente conocimiento del tema para pronunciarme sobre la realidad de este país.

■ Se recomendó la educación financiera de los españoles.

■ Según el profesor Friedman, las economías están siempre en crisis, y no ve fácil salir de la última.

—¿Finalizará algún día la tan traída y llevada crisis mundial?

—En principio considero que las economías están siempre en crisis. Pero tendemos a creer que la última es la más importante y universal. De momento no veo la forma de salir fácilmente de la misma, a menos que cambie radicalmente los pilares fundamentales sobre los que se mantiene.

—Entonces, ¿cuál es el futuro del mercado financiero en Norteamérica?

—En los próximos tres o cuatro años el sistema se enfrenta con el déficit público y la altura de los tipos de intereses reales, que presiona sobre el conjunto del sistema haciendo que la evolución se base en la consecuencia de ese déficit.

—Debido a esto, ¿el sistema financiero está «enfermo»?

—No. Son mercados dinámicos y vibrantes. Salvo en pequeños aspectos, aunque puede estar afecta-

do por el déficit público, sigue siendo un sistema capaz.

Sobre la situación propiamente española Jaime Requeijo, director general de la Fundación Fondo para la Investigación Económica y Social de la Confederación Española de Cajas de Ahorros, hizo unas recomendaciones para preparar un futuro, «que nunca será una repetición del pasado», basadas principalmente en la preparación personal de los intermediarios financieros con visiones futuristas que, entre otras cosas, promuevan nuestra presencia en los mercados internacionales.

—¿Qué papel desempeñan las Cajas dentro de los sistemas financieros de alta economía?

—Tiene una importancia capital, porque un tercio de los depósitos del sistema están en la Confederación. Por otro lado, a partir del año 1977 van adaptándose al esquema de banco universal y realizan las aspiraciones de los bancos.

También estuvo presente en este seminario Mateo Ruiz Oriol, director general de la Caja de Ahorros. «Aprovechando la estancia en España del profesor Friedman —comenta— hemos organizado este acto porque era necesario que una personalidad tan relevante en la materia nos contara las experiencias que se han producido más allá de nuestras fronteras de este tema tan importante en la economía, para confrontarlo con las propias. De este modo, hemos comprobado que por todas partes existen problemas y que éstos pueden tener un denominador común, por lo que con el mutuo intercambio de ideas todos nos beneficiaremos.»

«Como decía un refrán: si tú me debes —añade el director general— una peseta y yo te la pago, estamos en paz. Pero si tú me das una idea y yo otra, pues ya tenemos dos. Esto es lo que aquí ha pasado».

—En este seminario sobre cuáles son las tendencias actuales de los sistemas financieros y las crisis que han conllevado a esta situación, ¿la Caja de Ahorros tiene algo que decir al respecto?

—Todos tenemos que ganarnos el dinero como podemos, dentro de una problemática situación económica que afecta a las economías mundiales. Hay que luchar contra ello. Es necesario salir de la crisis de la mejor forma posible. Nos han hablado de innovaciones y de formación de los directivos de los bancos...; pero siempre existen matices que se deben captar durante su ejecución, porque no sólo está la teoría, sino que todo ello hay que llevarlo a la práctica.

Fotos: Miguel SANZ



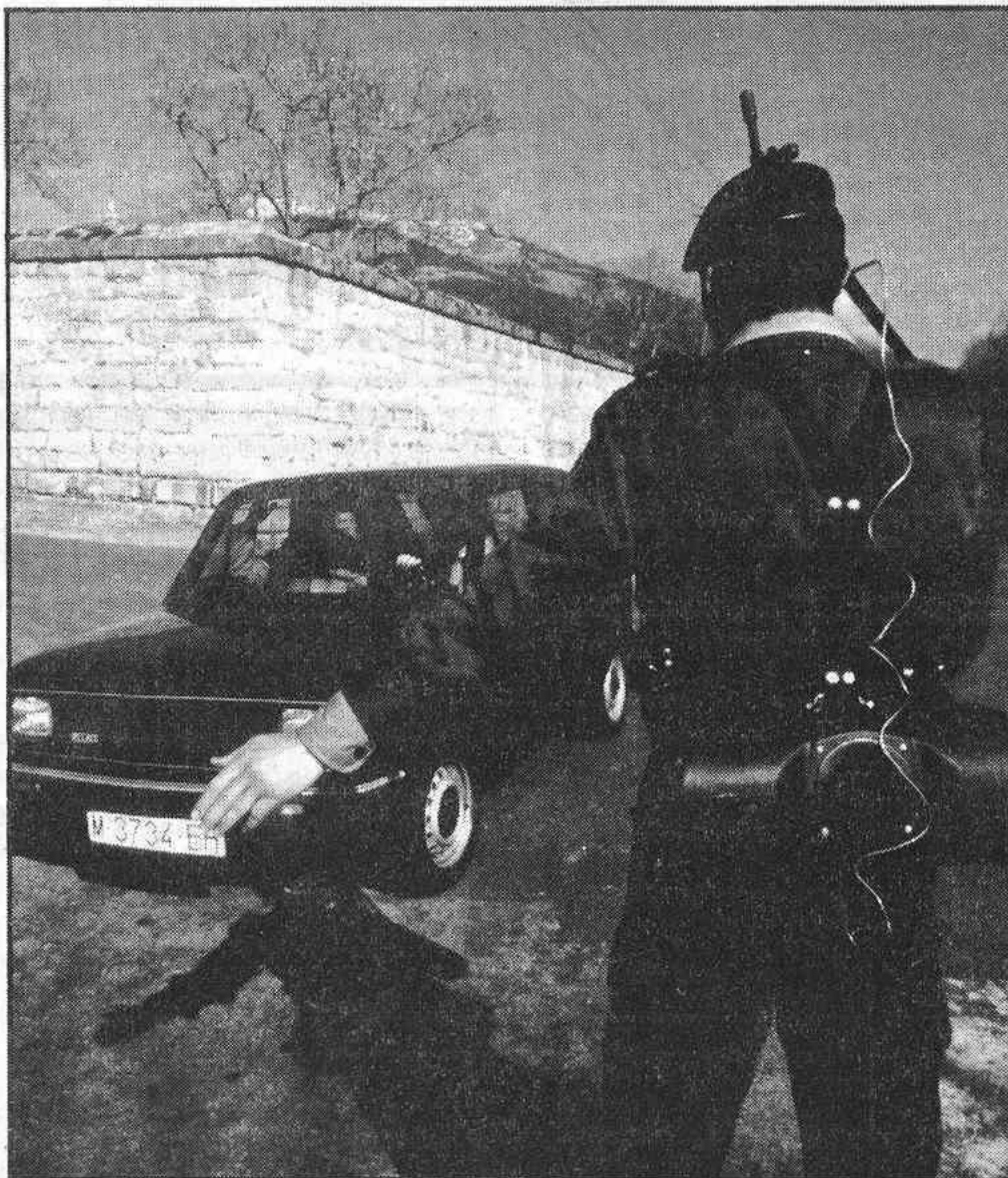
En 1959 se creó la Agrupación de Tráfico

Breve historia de la Guardia Civil

El origen remoto de la Guardia Civil se puede considerar a las primeras cofradías, que eran comunidades de vecinos de los pueblos que bajo la protección de un Santo se reunían para defender sus derechos contra los abusos de la nobleza. El conjunto de varias Cofradías constituyeron las Hermandades, que ya, tras la conquista de Toledo en el siglo XI, empleó en misiones de orden público el rey Alfonso VI de Castilla. Se crearon Hermandades en los distintos reinos cristianos, a excepción del principado de Cataluña.

La falta absoluta de seguridad personal al concluir la guerra de la Independencia, hizo que en 1814, Fernando VII dictase la Pragmática Sanción, pasando a la competencia de la autoridad militar los delitos de bandolerismo y empleando para su persecución tropas del Ejército. Como la inseguridad persistió y pretendiendo concluir con el estado de anarquía, el primer duque de Ahumada redactó un proyecto para crear un Cuerpo puramente militar denominado «Legión de Salvaguardias Nacionales».

El primer Decreto que ordena



la creación de la Guardia Civil data del 28 de marzo de 1844. Sin embargo, no llegó a entrar en vigor. El decreto del 13 de mayo del mismo año, debe considerarse como el punto de partida en la organización de la Guardia Civil. Por el nuevo Decreto, la Guardia Civil quedaba sujeta al Ministerio de la Guerra en lo concerniente a organización, personal, y disciplina, y al de Gobernación en cuanto a servicio y movimientos.

La revolución de 1954 creó para la Guardia Civil una difícil situación, reduciendo su contingente. En 1957, al ser nombrado nuevamente director general el Duque de Ahumada, se aumenta la plantilla de guardias.

Durante la Regencia hubo una aparente tranquilidad igual que durante la Dictadura del General Primo de Rivera.

Acabada la guerra civil fue necesario una reorganización total que adaptó a la Guardia Civil a las nuevas necesidades de la Nación. En 1959 se crea la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, quedando a su confianza la vigilancia y regulación del tráfico en las carreteras españolas.

Son gente corriente y quieren ser considerados seres humanos

Los GEO, grupo antiterrorista

Son las ocho de la mañana. Empieza el movimiento en el cuartel de Guadalajara. Una actividad constante y agotadora que no se detendrá; una jornada que, a veces, durará las 24 horas, un largo día de trabajo, estudio y preparación, esperando siempre el momento para actuar.

Los GEO (Grupo Especial de Operaciones) nacen en 1978, ante una necesidad imperante de crear una fuerza antiterrorista. Desde su creación no se han puesto ningún límite de capacidad, «todo lo imposible es realizable mediante el trabajo constante y la preparación adecuada», entregándose así a una tarea diaria de mejoramiento.

Ser o no ser geo

Dentro de las fuerzas especiales de seguridad, la de los GEO es la única en que se ingresa por libre elección: «Se es geo porque se quiere ser geo» partiendo, por supuesto, de la premisa que el postulante deberá tener como mínimo dos años de servicio activo en cualquiera de las otras fuerzas de seguridad. Después de este prerrequisito, tendrá que pasar por unas pruebas de ingreso muy duras. Tan duras que es realmente increíble tratar de imaginarlas si no se han visto antes, o mejor sería decir que si se han visto es prácticamente imposible imaginar pasarlas. Pero sí, hay hombres, muy pocos, que lo logran.

Estas pruebas, que van desde lo físico, psicológico, hasta lo intelectual, sirven para dar el máximo de conocimiento posible acerca del estado del aspirante, de sus capacidades y potenciales, de sus aptitudes intelectuales y de su control emocional. Así, para dar un ejemplo, el pasado curso se presentaron 463 aspirantes, de los que solamente ingresaron 33, y en lo que va del curso, que tiene una duración de ocho meses de internado, van quedando sólo 26.

Hay tantas preguntas y connotaciones que se nos vienen a la mente cuando pensamos



en ellos... Es difícil entenderlos, ¿son diferentes del resto de la gente?, ¿bajo qué standard se les puede definir? Quizá sólo hablando con ellos se puede aproximar una respuesta. Son gente corriente, con un sentimiento profundo de querer ser considerados seres humanos y no máquinas para matar. Realizan un trabajo, como tantos otros, muy arriesgado, mucho más arriesgado y controversial que lo común, pero trabajo al fin.

¿Necesarios? Necesarios en una sociedad que se ve atacada día a día por el terrorismo, un terrorismo que sólo busca la destrucción y la «gloria» a través de la violencia y la desestabilización de la democracia.

Los GEO están actualmente considerados entre las fuerzas especiales de mayor prepara-

ción y efectividad en el mundo, y esto sólo se ha conseguido mediante el trabajo metódico, racional y progresivo, en todas las áreas simultáneamente, a fin de no verse sorprendidos por alguna prueba física dentro de una misión. Consiguiendo así un endurecimiento, gran resistencia a la fatiga y capacidad de reacción inmediata, que serán vitales para las acciones futuras.

Dentro de los entrenamientos se incluye no sólo la parte física, sino también la preparación psicológica e intelectual, logrando un desarrollo integral en todas las materias. De este forma se convierten en especialistas, durante sus ocho meses de entrenamiento iniciales.

Estar hablando con un geo es estar hablando con un experto en explosivos, en artes marcia-

les, transmisiones, en conducción de todo tipo de vehículos; en topografía, medios especiales, fotografía, primeros auxilios; son, además, buceadores profesionales especializados entre todas las fuerzas de seguridad del Estado español.

Terrorismo: tema de estudio y preocupación constante

Dentro de las enseñanzas teóricas, los GEO tratan profundamente todos los temas referentes al terrorismo y grupos terroristas nacionales y extranjeros, estudiando sus métodos, implantación, ideología, fines e incidencia de las instituciones armadas, situando así al alumno en la problemática actual de la lucha antiterrorista, con un estudio de todos los instrumentos y materiales que la técnica moderna pone a su disposición.

Todo este entrenamiento, teórico y práctico, permite ampliar las formas de actuación de estos hombres, buscando y logrando la máxima efectividad en todos los terrenos, ya que las misiones se consideran de carácter irreversible, haciéndose indispensable un alto índice de precisión en todas sus acciones, de las cuales no sólo dependen sus vidas, sino las de muchas otras personas.

Así, con todos estos datos, podríamos intentar definir a los GEO. Personas reservadas en su trabajo, con un inmenso e incondicional compañerismo entre sus miembros. Alegres en su vida familiar, casados la mayoría de ellos. Gente que no les interesa ni les gusta la publicidad de los medios informativos que les persiguen y que no la consideran nada positiva para su trabajo. Hombres que, como todos, sólo esperan regresar a casa después del trabajo o de una misión. Alertas las 24 horas del día, a la espera de que su buscaperonas suene, les dé una llamada, les comunique una misión urgente, y en pocos minutos estar listos otra vez para la acción.

La sociedad conoce el esfuerzo de la policía, afirma el general Alcalá-Galiano

“La inseguridad ciudadana no es tanto como parece”

—¿De qué manera se identifica la sociedad española con la Policía Nacional?

—La sociedad, en general, está identificada no sólo con la Policía Nacional, sino con la Policía en general. Sabe el esfuerzo y el sacrificio constante de los policías para cumplir sus misiones, y que la Policía en todo momento es consciente de que está al servicio de la sociedad.

—¿Hay alguna campaña en la actualidad para seguir fomentando esta identificación?

—La Policía Nacional permanentemente busca relacionarse y darse a conocer en todos sus aspectos a la sociedad a la que sirve, no sólo cumpliendo sus misiones, sino también interviniendo en infinidad de actos benéficos, recreativos, etcétera, en los que se requiere su presencia. Así, por ejemplo, se realizan exhibiciones con relativa frecuencia en plazas de toros y otros lugares con un cierto aforo para dar a conocer las técnicas y la preparación que en todo momento tiene que tener un buen policía. También se realizan días de puertas abiertas en los que los ciudadanos pueden acudir a nuestros acuartelamientos a conocerlos más de cerca. Asimismo, todas las semanas algunos colegios visitan nuestras academias para que los alumnos conozcan cómo se desarrolla la formación policial y puedan convivir durante unas horas con los policías y presenciar exhibiciones de algunas especialidades allí impartidas. Por otra parte, la prensa realiza una magnífica labor de divulgación realizando reportajes especializados para informar a sus lectores de los aspectos más interesantes de nuestra institución.

—¿La aceptación, cada vez más superior que tiene el ciudadano hacia la Policía Nacional, viene motivada por los logros obtenidos contra el terrorismo y la delincuencia?

—Todo no. La Policía, aparte de luchar con eficacia contra el terrorismo y la delincuencia, realiza un elevado número de



servicios de tipo humanitario y de ayuda al ciudadano, resolviendo infinidad de problemas con los que todos los días acuden requiriendo sus servicios. Ejemplo de ello es la cantidad de noticias de este carácter que aparecen diariamente en los medios de comunicación, tanto nacionales como locales. Asimismo, todos conocemos los casos en que la Policía Nacional ha colaborado con catástrofes como, por ejemplo, los desgraciados accidentes de aviación y el incendio de la discoteca «Alcalá-20», que todos recordamos, de final del año pasado.

—¿Es cierto, como se comenta tanto, que la inseguridad ciudadana es tan alarmante?

—Creo que se exagera y que no es tanto como parece.

—¿Nuestra situación difiere en exceso de la de otros países?

—No varía mucho en relación a otros países de nuestra área social y cultural. Es un problema general de nuestra época, al que los diferentes países buscan encontrarle solución.

—¿Qué tipo de formación recibe hoy en día el policía? ¿Hay en estudio algún nuevo plan de enseñanza?

—El policía nacional sigue un curso de formación básica en la Academia Especial con duración de un año académico, seguido de un período de prácticas de seis meses de duración en las Unidades del Cuerpo. Durante el curso básico se realizan estudios y actividades teórico-prácticas para su formación operativa y jurídica, así como para mejorar su nivel cultural y físico.

Con relación a la segunda pregunta, debe señalarse que permanentemente se procura que el plan de estudios se man-

tenga adecuado a los requerimientos derivados de los avances sociales y tecnológicos.

—Respecto a la plantilla que hay en la actualidad, ¿es suficiente?

—No es suficiente. El desarrollo alcanzado por nuestra sociedad ha superado con creces las necesidades de personal para el cumplimiento eficaz de las misiones encomendadas hoy a la policía.

—¿Utiliza, en la actualidad, la Policía española material tecnológico avanzado? De no ser así, ¿para cuándo se prevé su adquisición?

—Efectivamente, es empleado tanto en armamento como en transmisiones un equipo sofisticado por unidades especiales de la Policía Nacional (rayos láser, equipos de visión nocturna, seguimientos, seconfrenización digital, sistemas de dirección de tiro, etcétera).

No obstante, dadas las características de este material, así como su empleo en acciones antiterroristas, no es conveniente el difundir prestaciones y posibilidades de dichos equipos.

—Por último, ¿cuál ha sido la contribución de las Unidades Especiales a los éxitos de la Policía Nacional?

—Han ayudado a resolver muchos problemas que, sin la adecuada especialidad, no hubieran sido posibles. Por ejemplo, los EDEX (Equipos de Desactivación de Explosivos) realizan una labor extraordinaria conocida por todos, actuando incansablemente en amenazas, reales o no, de bombas.

Los GEO, gracias a su especial preparación, han resuelto con éxito numerosos casos de atracos con rehenes, secuestros, etcétera. Nombro sólo estos dos ejemplos para no extenderme demasiado, pero lo que sí quisiera resaltar es que con la especialización y medios adecuados se están logrando éxitos en casos que antiguamente eran muy difíciles de resolver.

El Cuerpo Superior de Policía al servicio de la seguridad

La Ley de Policía de 1978 especifica que los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado son de dos clases: Policía, compuesta por el Cuerpo Superior de Policía (CSP) y la Policía Nacional, y la Guardia Civil.

La C.E. les encomienda como misión primordial «proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades y garantizar la seguridad ciudadana» (art. 140).

La distribución y funciones de estos cuerpos se ajusta a un criterio territorial, reservando en principio a la Policía las capitales de provincia y los municipios superiores a 20.000 habitantes y el resto de territorio a la Guardia Civil.

Dirección General de Policía

Al Cuerpo Superior de Policía (CSP) le compete la dirección y coordinación de los servicios policiales, el análisis de la información relacionada con el orden y seguridad, la prevención de delitos y la investigación de cometidos para la

■ La distribución de los Cuerpos de Seguridad se ajusta a un criterio territorial.

■ La colaboración de la Policía con otros países se canaliza a través de INTERPOL.

detención y puesta a disposición judicial de culpables.

De la Dirección General de Policía dependen todos los efectivos policiales (civiles y uniformados), siendo por tanto la colaboración entre Policía Nacional y CSP, muy estrecha.

La cooperación con la Guardia Civil, es así mismo obligada por la igualdad de misiones establecidas en la C.E. y la Ley de Policía, si bien suele limitarse a intercambios de información.

La colaboración con otros países se canaliza a través de INTERPOL (Policía Internacional), que cuenta con funcionarios del CSP en la mayoría de sus sedes.

La Dirección General de Policía está jerarquizada en trece Jefaturas

repartidas por todo el territorio nacional. La cabeza central se disgrega en tres Comisarías Generales: Policía Judicial; Documentación e Información.

Evolución inevitable

La Policía del Estado se ha visto obligada a evolucionar al mismo ritmo que la sociedad. Se han informatizado los servicios de archivo, documentación e información, por ejemplo.

En la constante lucha preventiva del delito y para asegurar la correcta preparación de los efectivos policiales se organizan constantemente a través de la División de Enseñanza y Perfeccionamiento y otros servi-

cios, seminarios, cursos, jornadas de estudio, grupos de investigación, etcétera, buscando las técnicas y medios más modernos y avanzados que eviten llegar a la faceta más desagradable de la labor policial, la represiva.

Todos por la seguridad

Las Brigadas de Seguridad Ciudadana están dedicadas a garantizar al ciudadano su total seguridad y proporcionar la tranquilidad en la vida de cualquier población. Este cometido, general de la policía y específico de las Brigadas, cuenta con el apoyo de todos los efectivos y la colaboración de las policías municipales.

Aunque el número de casos esclarecidos en los delitos comunes ha aumentado, también aumentó durante el pasado año el total de delitos. Sin embargo, la cooperación del ciudadano es cada vez mayor, así como su conciencia de parte activa en la lucha contra la inseguridad.

Mercedes Benz al servicio de las Fuerzas Armadas.*



Comercial Mercedes-Benz, S.A.

D. Ramón de la Cruz, 105. Teléf.: 401 60 00

* Los Mercedes MB 100 están homologados por las Fuerzas Armadas.

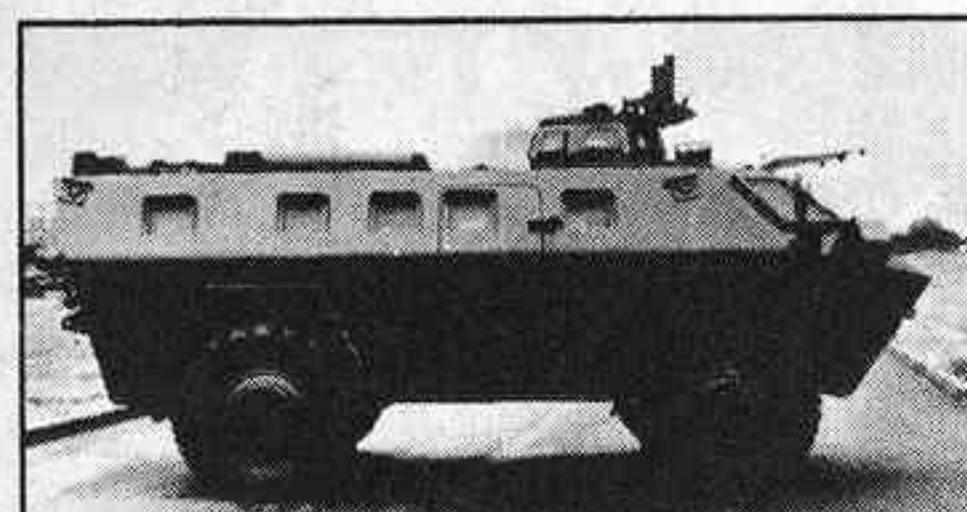
PEGASO siempre en primera línea



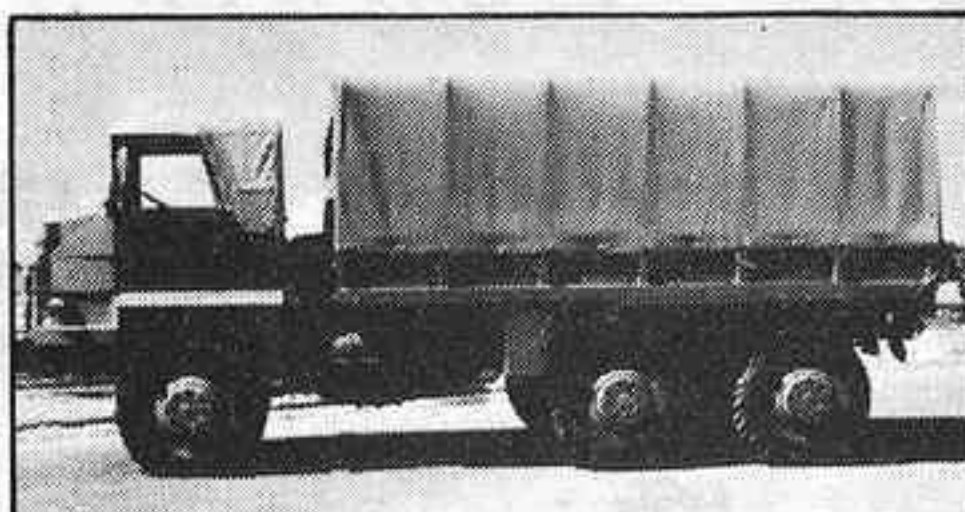
3046 (4 x 4) 170 cv (125 kW) PTC 12.000 Kg.



VAP (4 x 4) 170 cv (125 kW) Anfibio.
Dotación: 21 hombres.



BLR (4 x 4) 170 cv (125 kW) Blindado.
Dotación: 15 hombres.



3055 (6 x 6) 200 cv (148 kW) PTC 19.000 Kg.



VEC (6 x 6) 306 cv (225 kW) Blindado
Dotación: 5 hombres.
Versiones: Reconocimiento, portamisil,
defensa antiaérea.



BMR (6 x 6) 306 cv (225 kW) Blindado
Dotación: 13 hombres.
Versiones: Portapersonal, portamorteros,
combate, ambulancias, etc.

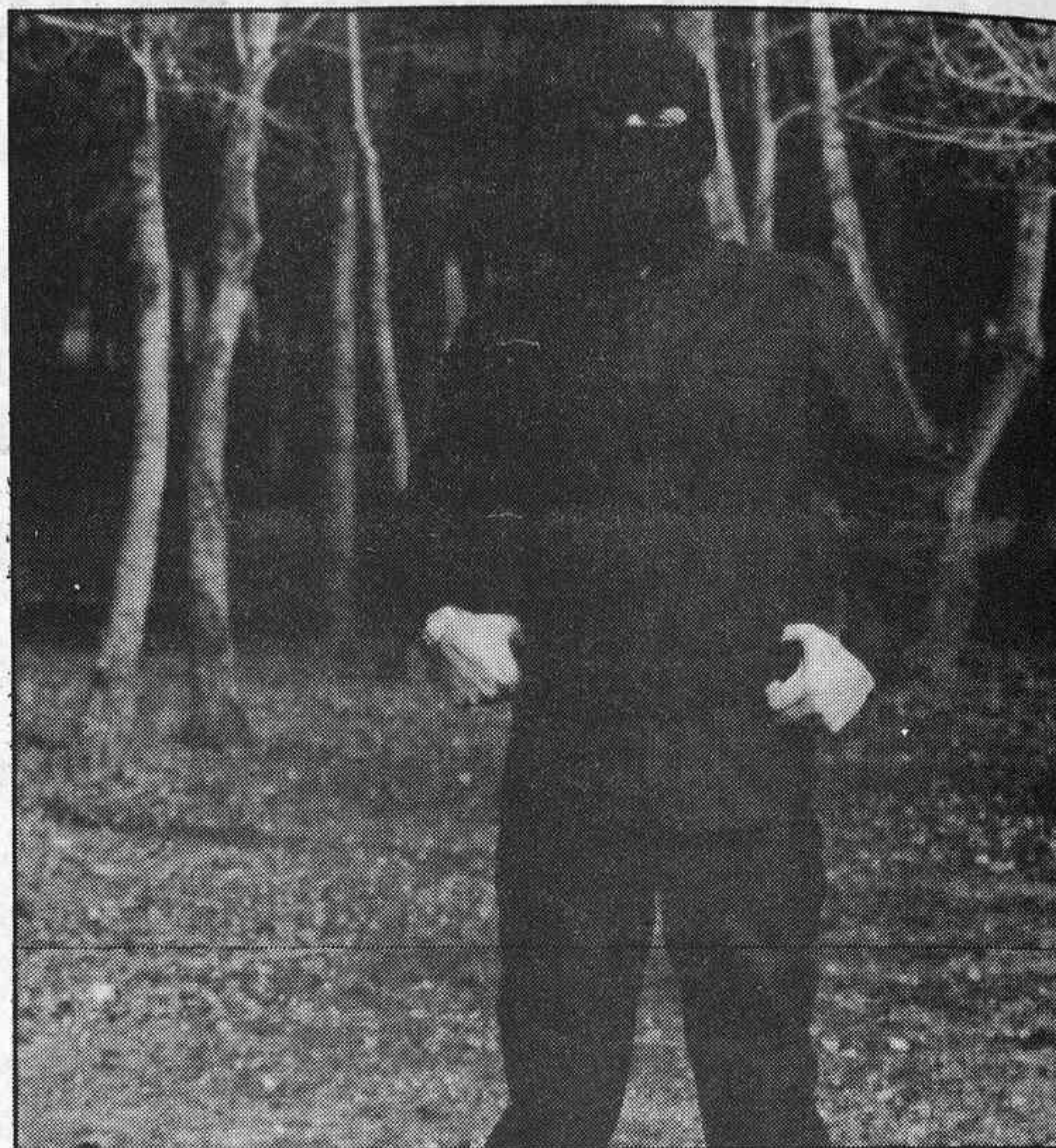
CAMIONES MILITARES

4x4 y 6x6

- POTENTES
- VERSATILES
- MANIOBRABLES
- TODO TERRENO

Empresa Nacional de
Autocamiones, S. A.
División Militar

José Abascal, 2 Tel. 447 5000
Télex 27493 BUSKA E Madrid-3-España



Unidad Especial de Intervención

La Dirección General de la Guardia Civil, ante el aumento progresivo de la delincuencia y el terrorismo, y la sofisticación de los medios que emplean, ha creado la Unidad Especial de Intervención (UEI).

Dependiente para su servicio y empleo de la Dirección General del Cuerpo de la Guardia Civil, la Unidad Especial de Intervención está dirigida fundamentalmente a neutralizar y hacer frente a acciones terroristas localizadas (secuestros aéreos, motines en el interior de establecimientos penitenciarios, toma de rehenes, etcétera), así como misiones de alta seguridad.

Realiza, por tanto, todas aquellas acciones que por su riesgo o complicación no puedan solucionar las unidades normales del Cuerpo con sus propios medios.

Grupo de élite

La Unidad Especial de Intervención (UEI), está mandada por un capitán, y su plantilla se adaptará a lo que en cada momento sea necesario para garantizar la total seguridad en el territorio español.

La capacidad operativa de la Unidad

Especial de Intervención es eficaz y rápida, gracias a la muy especial preparación del personal que la compone.

Los especialistas de la Unidad Especial de Intervención provienen del Centro de Adiestramientos Especiales (CAE). Se encarga esta escuela de seleccionar al personal aspirante a grupos especiales, desarrollando sus actitudes innatas y experimentando el material y medios técnicos que tienen aplicación en unidades operativas.

La excepcional preparación física es complementada con la psíquica y emocional (capacidad de reacción ante imprevistos, etcétera).

Aquellos que obtienen los mejores puestos en el Centro de Adiestramientos Especiales, son destinados a «grupos de élite». El 40 por 100 aproximadamente ingresan en el Grupo Antiterrorista Rural (GAR), y tan sólo un 10 por 100 de los miembros de este grupo logra ingresar en la Unidad Especial de Intervención.

La casi nula publicidad con la que ha contado este grupo, le transforma en desconocido para la gran mayoría, a pesar de haber transcurrido más de dos años desde su creación, en febrero de 1982.

Dedicada al suministro de vestuario de las Fuerzas de Seguridad del Estado

Fábrica Española de Confecciones colabora en la creación de nuevas prendas

En el vestuario de las Fuerzas de Seguridad del Estado se ha podido observar una gran evolución en estos últimos años. Para conocer más de cerca esta evolución nos hemos detenido en Fábrica Española de Confecciones, una empresa que actualmente es, sin duda, la empresa líder en suministros de vestuario.

La Fábrica Española de Confecciones, S. A., se fundó el 25 de agosto de 1934.

Desde sus comienzos, la empresa estuvo dedicada a los suministros de vestuario para la Administración. Don Juan Lerín Butragueño, consejero delegado de la empresa, nos comenta: «En un principio, nuestra actividad se centraba en la Administración Pública y en la empresa Estatal y Paraestatal (Renfe, Telefónica, Iberia, etcétera)».

«En el transcurrir del tiempo, y debido a la evolución en aumento de la empresa, nues-

tra producción se fue derivando a otros mercados de mayor volumen en capacidad adquisitiva, tal y como en el sector industrial de la gran empresa, en cuyo campo llegamos a conseguir una cuota muy elevada del Mercado Nacional.

Veinte años suministrando a las Fuerzas de Seguridad

Más tarde, al ir creciendo la Compañía, se planteó la necesi-

dad de acudir a nuevos mercados, tales como los suministros a las Fuerzas Armadas.

Este campo no era nada nuevo para ellos, dada la experiencia que de años atrás venían teniendo al trabajar con la Administración, aunque fuera en otras fuentes.

En cuanto a esta etapa de trabajo al lado de las Fuerzas de Seguridad, don Juan Lorín nos dice: «Han pasado ya veinte años desde que empezamos a suministrarles, y hoy en día podemos asegurar que Fábrica Española de Confecciones tiene como principal actividad el suministro de vestuario militar a las Fuerzas Armadas y de Seguridad en todos sus cuerpos (Ejército de Tierra, Mar y Aire, Guardia Civil, Policía Nacional, Cuerpos Especiales, etc.)».

Aun así, Fábrica Española

de Confecciones no sólo se limita a suministrar el vestuario a las Fuerzas de Seguridad del Estado y Fuerzas Armadas, sino que colabora activamente en la creación y desarrollo de nuevos prototipos de prendas, de acuerdo en la mayoría de los casos, con las normas actualmente en uso en el Cuartel General de la OTAN.

Esta colaboración queda patente en los uniformes de nueva creación, como los trajes contra la guerra química, contra la visión nocturna, etcétera.

Como podemos ver, Fábrica Española de Confecciones trabaja en estrecha colaboración con las Fuerzas de Seguridad del Estado, y al mismo tiempo colaborando a la seguridad de todos los ciudadanos de este país.

STAR BONIFACIO ECHEVERRIA, S. A.

APARTADO, 10
EIBAR (ESPAÑA)



MODELO PD
ARMAZON EN ALEACION LIGERA
Cal. 45 ACP



PISTOLA SEMIAUTOMATICA "STAR"
MODELO 30 M Doble Acción
15 + 1 cartuchos
Cal. 9 mm. PARABELLUM



MODELO BM
ARMAZON DE ACERO
MODELO BKM
ARMAZON DE ALEACION LIGERA
Cal. 9 mm PARABELLUM



MODELO DKL
Cal. 9 mm. corto
(.380 auto)



MODELO FR
FR-SPORT
FR-TARGET
Cal. .22 Long Rifle

La tecnología al servicio de la seguridad

En las presentes circunstancias que concurren en todo lo que pueda afectar a la seguridad ciudadana en su sentido más amplio, se plantea como una necesidad imperiosa una correcta adecuación de las fuerzas de seguridad en su conjunto, de modo que puedan hacer frente con las máximas garantías a las personas, grupos y organizaciones que elevan día a día nuestro grado de inseguridad.

Para conseguir este objetivo, uno de los factores que afectan de modo muy directo y a veces decisivo al logro de aquél es el de las dotaciones materiales y equipamiento de las fuerzas encargadas de mantener el orden.

Cuando llega el momento de la acción directa, ésta se plantea en cualquier momento del día o de la noche, a veces planeada de antemano, a veces como respuesta inmediata a una acción inesperada.

La operatividad, por tanto, de las fuerzas de seguridad debe mantenerse a lo largo de las veinticuatro horas del día y no debe ser afectada por circunstancias ambientales, tales como la falta de luz. El período natural de oscuridad es del 50 por 100 como promedio y el no estar preparado para actuar en ella es perder, de antemano, la mitad de la batalla.

Con esta idea, muy clara, dentro del planteamiento general de sus ac-

tuaciones a medio y largo plazo, la Empresa Nacional de Óptica, perteneciente a la División de Electrónica e Informática del Instituto Nacional de Industria, se planteó hace unos años la necesidad del suministro, por su parte, a los correspondientes organismos de seguridad, de los diferentes equipos ópticos, para poder hacer frente a las necesidades que esta época tecnológica demanda.

De ahí se derivó un importante programa de desarrollos con tecnología propia y adquisición de licencias que dio lugar, hasta el presente, a una serie de instrumentos ópticos de alta tecnología y que puede decirse que ya cubren las necesidades mencionadas.

Instrumentos de alta tecnología

El primer desarrollo que se efectuó con el objeto ya explicado fue el de un alza telescópica diurna, para puntería de armas ligeras. Este visor, llamado *alza telescópica ENOSA, modelo E*, está diseñado y fabricado cumpliendo con las más estrictas normas militares. Es el elemento imprescindible para los tiradores de élite, pues adaptado y correctamente posicionado respecto al fusil permite obtener



una visión aumentada del blanco, un nítido enfoque por corrección dióptrica del ocular, así como el desplazamiento reticular según la distancia a que aquél se encuentre.

Posteriormente se abordó el desarrollo de los visores nocturnos con objeto de hacer operativas a las fuerzas de seguridad durante las horas nocturnas. Este proyecto era de mayor ambición y abordaba la tecnología de vanguardia de Óptica, con la utilización de tubos intensificadores de imagen de segunda generación.

Los instrumentos de visión nocturna basados en esta tecnología están idealmente formados por un objetivo que forma la imagen que se desea ver, sobre la ventana de entrada de un intensificador, el cual, por procedimientos electrónicos, la invierte y aumenta su nivel luminoso, y un ocular que permite su observación.

Para darnos una idea de las posibilidades de este sistema, diremos que la intensidad de la luz puede ser aumentada en unas cincuenta mil veces, lo que permite, por ejemplo, en una noche sin luna, sólo con la luz de las estrellas y estando nublado, ver un vehículo o una persona a varios cientos de metros de distancia.

El GOGGLE o gafa nocturna

Dentro de esta línea de instrumentos, y aparte de otros de utilización típicamente militar como puede ser, por ejemplo, un visor para cañón sin retroceso o para puntería de vehículos

acorazados, con destino a las fuerzas de seguridad, hay un determinado número de aquellos que se comentan a continuación.

Por un lado existe el visor nocturno para armas ligeras. Digamos que es la versión para noche del ya descrito anteriormente. Su denominación es el visor VNP-00. Es muy ligero de peso (menos de un kilogramo), utiliza un objetivo catadióptrico (formado por lentes y espejos) y un tubo intensificador de doble proximidad para eliminar peso.

Por otro lado existe el GOGGLE o gafa nocturna. Siguiendo la misma tecnología del anterior, éste es un prismático con un solo objetivo y un solo tubo, pero con dos oculares. Podríamos decir que es una visión tipo CICLOPE. Adaptado al rostro por medio de una máscara permite una magnífica visión en noches oscuras, dejando en libertad las manos para cualquier cometido, como conducir, etc. Al tener aumento unidad y gran campo de visión, salvo en el color de la escena, la sensación de realismo en la observación es absoluta. Dispone además de un diodo emisor de infrarrojos, con el que se puede iluminar las cercanías del observador, permitiendo lectura de planos, reparación de motores o cualquier otra actividad en la oscuridad más absoluta.

Aparte de éstos, hay otra serie de instrumentos optoelectrónicos, fabricados asimismo por ENOSA (periscopios de observación, conducción y puntería, telémetros láser, etc.), que por ser de uso únicamente militar no son objeto del presente artículo.

Línea de afeitado Nivea

Piel joven y fresca.

Especial fuerzas de seguridad

INFORMACION Y COORDINACION: José Luis Muñoz y Alberto Marín.

COLABORAN: Jesús M. Avalos, Yolanda Serrano, José M. de Mendoza, Isabel Santiago y Rosa Laura Rubio.

UNIFORMES DE FUERZAS DE SEGURIDAD DEL ESTADO



FABRICA ESPAÑOLA DE CONFECCIONES, S. A.

Acacias, 3. SAN SEBASTIAN DE LOS REYES (Madrid)
Teléfonos 652 34 00 - 652 35 44 - 652 35 11.

Rincón neutral

Sistema financiero

Bajo la presidencia del secretario de Estado de Economía y el gobernador del Banco de España, y en un foro tan idóneo como la Bolsa de Madrid, el profesor Fuentes Quintana ha presentado conjuntamente dos números de «Papeles de Economía Española», la revista que edita el Fondo para la Investigación de las Cajas de Ahorros Confederadas.

Los dos volúmenes — 18 y 19 de la serie trimestral iniciada en 1979— tienen un tema común, el sistema financiero, pero contemplado desde una doble perspectiva: lo que es y lo que puede ser. La actualidad y trascendencia de esta problemática, en una coyuntura adversa cuyo fin no se adivina inmediato, es algo que a pocos puede escapar. Cada día, en las páginas de los periódicos, se encuentran hechos y noticias que tienen como sustrato las necesidades de financiación de nuestra economía y la capacidad de los agentes, con inclusión, por supuesto, de la Administración, para realizar una cobertura ortodoxa no sólo de las necesidades estatales, sino también del sector privado, sin provocar nuevos desequilibrios.

Lógicamente son muchas las cuestiones que en este campo se plantean y diversas las opciones que se ofrecen. En este sentido, el número 18 de «Papeles» hace un balance del camino recorrido desde hace diez años, en que se inició con timidez el proceso de liberalización del sistema financiero. Pero siendo válido y de interés este análisis, resultaría incompleto si no fuera acompañado de una exposición de los objetivos hacia los que debería orientarse y, sobre todo, de la necesaria acomodación de las vigentes estructuras a las exigencias de una sociedad moderna. A este propósito responde el número 19.

Como en anteriores ocasiones, trata la revista de situarse en el fiel de la balanza, ofreciendo al lector un abanico de opiniones tan amplio que conduzca necesariamente a conclusiones objetivas. De aquí que la nómina de colaboradores sea nutrida y plural, con la apreciada incorporación de trabajos de destacados expertos extranjeros, como el profesor Benjamín Friedman, de Harvard, ponente principal del Seminario sobre «Tendencias actuales de los mercados financieros», organizado en colaboración con la Caja de Ahorros de Madrid.

Andrés TRAVESI

«Papeles de Economía Española» ante el sistema financiero español y el futuro

Sigue vigente la reforma financiera iniciada en los años setenta

Uno de los últimos actos que ha presidido José Ramón Alvarez de Rendueles como gobernador del Banco de España —la sucesión está a punto, para los primeros días de julio, en la persona de Mariano Rubio— ha sido la presentación en la Bolsa de Madrid de los dos últimos números de la revista «Papeles de Economía Española», editada por la Fundación Fondo para la Investigación Económica y Social de las Cajas de Ahorros Confederadas (CECA), y que abarca dos grandes temas: «Balance del sistema financiero español» y «El sistema financiero del futuro».

En el momento presente, según se desprende del número dedicado al «Balance del sistema financiero español», son dos las conclusiones que destacan en el momento económico de nuestro país: en primer lugar, que sigue vigente la reforma financiera iniciada en los años setenta, apoyada en una triple orientación:

— Adoptar una política monetaria beligerante.

— Liberalizar el sistema financiero.

— Aumentar y completar las facultades de inspección del Banco de España.

En segundo lugar, destaca el peligro que para el funcionamiento del sistema financiero supone el grave déficit público español, ya que tiende a bloquear los impulsos liberalizadores y a transformar el sistema financiero en un mecanismo de financiación propia.

En el número 19 de «Papeles», dedicado a «El sistema financiero del futuro», se señala que **«la variación de hábitos financieros, las posibilidades abiertas por la informática y las comunicaciones, y la internacionalización de la actividad financiera son los vectores que han provocado el profundo cambio experimentado por la mayoría de los sistemas financieros occidentales».**

Se señala igualmente en dicha publicación que el sistema financiero español, a partir del año

■ **Friedman: en los años ochenta se ha ido a un notable endeudamiento en los Estados Unidos.**

■ **Para Miguel Boyer es «absolutamente imprescindible reducir el déficit público».**

1977, mediante el cambio de las normas correspondientes, ha introducido innovaciones importantes en los instrumentos, en el desarrollo de los mercados y en el funcionamiento de las entidades de depósito, que le han permitido generar cuotas de libertad y, consecuentemente, de mercado.

España, en Occidente

Incluida como está desde siempre España en el mundo occidental, dentro de la denominada economía de mercado, consagrada por la propia Constitución española, nuestro país no es ni puede ser ajeno a lo que ocurra en ese gigante que son hoy los Estados Unidos. Y, precisamente, es el profesor Benjamín Friedman, de la Universidad de Harvard, quien abre dicho número de «Papeles» analizando la evolución reciente de los mercados financieros de los Estados Unidos, que «vienen atravesando un continuo proceso de cambio, impulsado unas veces por las nuevas necesidades de la economía no financiera, otras por la variación de la política económica del Gobierno y otras por la búsqueda de nuevas oportuni-

dades por parte del sector privado».

A juicio de Friedman, la política de carácter restrictivo aplicada en los últimos años ha dado lugar, desde 1979 hacia acá, a un claro aumento de inestabilidad en precios y rentabilidades de activos y puesto en marcha un cambio en el comportamiento de inversiones e instituciones. La política fiscal —señala—, tampoco ha sido ajena a este cambio, como lo revela el hecho de que, a comienzos de los ochenta, se haya producido una variación notable de la situación tradicional —reducida deuda pública federal y elevado endeudamiento público— para dar paso a un notable endeudamiento público, cuyas repercusiones sobre la estructura del sistema financiero son de todos conocidas.

Un tercer factor explicativo de este proceso lo constituyen, a juicio del profesor Friedman, las nuevas modalidades de intermediación: en los mercados financieros norteamericanos se observa hoy la importancia creciente de los intermediarios no bancarios —compañías de seguros, cajas de pensiones del sector privado, etcétera—, que se han ido convirtiendo en una importante fuente de crédito para el mundo empresarial.

La magnitud de la economía norteamericana como motor de la economía occidental no necesita una mayor demostración. Valga como dato uno de los muchos que Friedman aporta: el relacionado con el mundo de las pensiones. **«A finales de 1982 —dice Friedman—, las reservas para pensiones constituirían más de las dos quintas partes del pasivo total de las empresas de seguros de vida de los Estados Unidos; la proporción correspondiente a los primeros años de la posguerra fue de una décima parte.»**

La máquina financiera norteamericana es como un gigantesco pulpo que mueve, de alguna forma a voluntad, los resortes de la economía occidental, mundial en

definitiva, y, dentro de ella, en la parte proporcional, la economía española: no podemos olvidar, por ejemplo, que el enorme crecimiento de las exportaciones españolas en los últimos doce meses lo ha sido en gran parte, y en definitiva, por voluntad propia norteamericana.

Los puntos de vista españoles

El número en cuestión de «Papeles de Economía» concluye al final con una serie de opiniones de personalidades de la economía española, que analizan desde distintas vertientes el futuro financiero español.

Miguel Boyer, ministro de Economía: «El horizonte a medio plazo del sistema financiero español está muy determinado por la evolución del déficit público. El PSOE, como partido de oposición, defendía un cierto nivel de déficit para sostener la actividad económica. Un déficit como el promedio en la zona de la OCDE —el 4,5 por 100 del PIB— parecía inevitable y sostenedor de la actividad en tiempos de crisis. Esa posición del partido, cuando el Gobierno de la UCD planeaba un déficit del 3,5 por 100 del PIB, tuvo que variar cuando vimos que, en 1982, el déficit se situaba no en el 3,5 por 100, sino casi en el 6 por 100. En ese nivel, las alternativas estaban claras: o recurrir a la

máquina de los billetes, relanzando la inflación y el deterioro de la balanza de pagos —lo que habría conducido inevitablemente a un plan de estabilización— u optar por una política monetaria que contuviese los precios y enderezase la balanza de pagos, financiando el déficit con deuda pública a corto o a largo plazo. Como es sabido, este Gobierno optó por el segundo camino, y con buenos resultados».

Boyer añade: «**Es absolutamente imprescindible reducir el déficit, porque, si no, se colapsará la inversión privada, ahora que puede recuperarse, o se relanzará la inflación, lo que a corto plazo conduciría a un plan de estabilización, a un frenazo de la**

economía, como ha quedado bien claro en la experiencia del Gobierno francés».

Para **José Joaquín Sancho Dronda**, presidente de la Confederación Española de Cajas de Ahorros, el punto más importante que nos separa de los sistemas financieros modernos «es la persistencia —el incremento más bien en el último año— de los coeficientes de inversión de bancos y cajas». Y más adelante apunta una vez más un gran tema de futuro: «**Se echa en falta en España la aparición de los fondos de pensiones, un instrumento que tendrá un gran impacto sobre el conjunto del sistema financiero».**

Juan MOLINA



BANCO CENTRAL, S. A.

Pago dividendo complementario

En virtud de las resoluciones adoptadas por la Junta General ordinaria de accionistas de este Banco, celebrada el día 16 de junio actual, el Consejo de Administración ha acordado que, a partir del día 1 de julio próximo, se haga efectivo un tercer dividendo activo, complementario, número 109, por los beneficios del Ejercicio de 1983, de 10 pesetas, a las acciones en circulación comprendidas entre los números 1 y 63.752.373, y de 5 pesetas, a las acciones números 63.752.374 al 70.127.391, con lo que el dividendo total distribuido con cargo al citado ejercicio a cada una de las acciones es el siguiente:

	Nominal	Retención	Líquido
Agosto de 1983			
A las acciones en circulación comprendidas entre los números 1 y 63.752.373	50,—	8,—	42,10
Febrero de 1984			
A las acciones en circulación comprendidas entre los números 1 y 70.127.391	50,—	9,—	41,—
Julio de 1984			
A las acciones en circulación comprendidas entre los números 1 y 63.752.373	10,—	1,80	8,20
A las acciones en circulación comprendidas entre los números 63.752.374 y 70.127.391	5,—	0,90	4,10

Por tanto, el dividendo total asciende a 110,— pesetas para las acciones antiguas, y a 55,— pesetas para las emitidas en junio de 1983, equivalente al 22 por 100 de su valor nominal, en proporción al tiempo de desembolso.

El dividendo activo complementario acordado se hará efectivo a partir de la fecha indicada, contra presentación de los correspondientes Extractos de Inscripción, en las Oficinas Centrales y en todas las Sucursales y Agencias de la Entidad.

En virtud del Real Decreto-Ley 24/1982, de 29 de diciembre, el tipo general de retención en la fuente de los rendimientos procedentes del capital mobiliario es del 16 por 100 de su importe en los percibidos en el año 1983 y del 18 por 100 en los abonados en 1984, según Ley 44/1983, de 28 de diciembre.

Madrid, 19 de junio de 1984
EL SECRETARIO GENERAL
JUAN BULE HOMBRE

Junta General

**SE CELEBRARA
EN SEGUNDA CONVOCATORIA
El viernes día 29, a las 12 horas
de la mañana**

No habiéndose solicitado tarjetas suficientes que permitan alcanzar el "quorum" que determina el artículo 51 de la Ley de Sociedades Anónimas y el 18 de los Estatutos, para la celebración de la Junta General en primera convocatoria, el Consejo de Administración advierte a los señores accionistas que, tal como está previsto, la Junta General se celebrará el próximo día 29 de junio, a las 12 horas de la mañana, en segunda convocatoria, en el Pabellón de Deportes de la Ciudad Deportiva del Real Madrid, P.º de la Castellana, 259.

A los asistentes les será entregada la Memoria anual.

Madrid, 23 de junio de 1984

EL SECRETARIO LETRADO
DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION

**Compañía Telefónica
Nacional de España**

**Actualidad
financiera**

**El Central
pagará
un dividendo
del 22%**

Como es ya tradicional, se celebró el pasado día 12 la reunión de prensa previa a la Junta General del Banco Central, en la cual su presidente, don Alfonso Escámez, dio a conocer los resultados de la entidad en 1983, que calificó como de un gran esfuerzo empresarial. Los depósitos al 31 de diciembre se situaban en 1.689.719 millones de pesetas, con una expansión del 15,47 por 100. El crecimiento en pesetas fue de 200.000 millones, con una tasa del 16,97 por 100. La inversión crediticia aumentó un 15,53 por 100, frente al 9,2 de la gran banca.

La cuota de mercado del Banco Central aumenta sensiblemente en los recursos de clientes al situarse en el 19,64 por 100 entre la gran Banca, el 17,21 entre la gran banca, el 17,21 entre la banca nacional y el 11,54 entre la banca total. También se incrementa la cuota de inversión crediticia al colocarse en el 20,01 sobre la inversión de la gran banca, del 16,56 de la nacional y del 10,12 de la banca total.

Alfonso Escámez trató con gran profundidad el tema de las garantías del Banco Central. De acuerdo con sus datos, los créditos sujetos a mora o litigio o dudoso cobro están cubiertos en un 80 por 100. Además, existen otros fondos de previsión por un total de 32.964 millones de pesetas de carácter genérico, de los que 10.766 millones proceden de los beneficios constituidos en el exterior y pueden ser aplicados a riesgos de esta naturaleza cuando éstos representan sólo 3.702 millones.

En el capítulo de beneficios cabe destacar que el resultado antes de impuestos se elevaban a 17.065 millones, con un avance de 1.557 millones sobre el año anterior, de los cuales se destinarán 7.363 millones a pago de dividendos a los accionistas, con un total del 22 por 100 del valor nominal, similar al año anterior.

**El Banco de C.
Agrícola duplicó
sus beneficios**

Los beneficios obtenidos por el Banco de Crédito Agrícola han aumentado 957 millones en relación al ejercicio anterior, manifestó el presidente de la entidad, José Barea, en rueda de prensa celebrada el pasado día 12. De esta cantidad, 883,4 millones se destinarán a fondo de reservar con objeto de aumentar la financiación agraria; el resto será para el pago de dividendos. Asimismo, el capital social aumentó 5.000 millones, quedándose cifrado en la actualidad a 9.000 millones.

El número total de préstamos durante 1983 fue de 38.000, de los que 13.400 fueron directamente concedidos por el Banco, y el resto, a través de empresas colaboradoras. El importe total de los créditos ascendió a 64.137 millones de pesetas.

Francisco BERMEJO

Fasa-Renault

**JUNTA GENERAL ORDINARIA CELEBRADA EN VALLADOLID EL
DIA 13 DE JUNIO DE 1984**

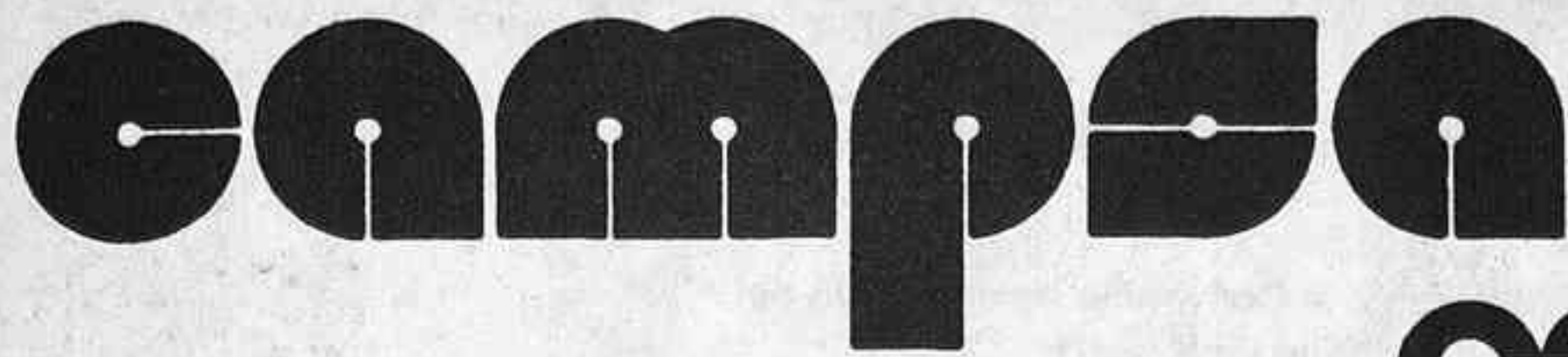
El consejero secretario, don Santiago López González, dio lectura a la memoria, balance y cuentas del ejercicio de 1983, de los que se destacan las siguientes cifras

	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>
● Producción nacional de turismos y furgonetas	921.957	1.009.039	1.224.798
● Producción de Fasa-Renault.....	301.180	325.754	313.827
● Matriculaciones totales en la Península y Baleares.....	517.082	556.706	583.821
● Ventas de Fasa-Renault (incluidas exportaciones).....	291.044	332.426	312.514
● Cifra de negocios de Fasa-Renault (en millones de pesetas).....	134.616	184.432	205.964
● Exportaciones de Fasa-Renault (en millones de pesetas).....	45.745	71.699	75.638
● Cash-flow porcentaje sobre cifra de negocios	11,0	13,1	10,3

Las inversiones efectuadas en 1983 fueron de 18.906,3 millones de pesetas. El dividendo del ejercicio representa un 14 por 100 bruto, igual al de 1982. La Junta aprobó la gestión del Consejo en 1983 y los acuerdos propuestos.

**RESUMEN DEL DISCURSO DEL PRESIDENTE
DON MANUEL GUASCH**

- El mercado español subió en el año 1983 un 4,8 por 100. Esta tendencia se quiebra en los primeros meses del 84, con lo que entramos de nuevo en una baja del mercado.
- Toda la industria española está trabajando con excedentes de capacidad y de personal, con efectos negativos que se palián, en parte, gracias a las fuertes exportaciones del sector, que superan ampliamente el 50 por 100 de los coches producidos.
- Como consecuencia de la especialización de las producciones, en el futuro a nivel europeo, cada vez tendrá mayor importancia la exportación de componentes sobre la de vehículos terminados.
- Fasa-Renault ha hecho un buen ejercicio, con un cash-flow de 21.000 millones de pesetas y unos resultados de 11.000 millones de pesetas.
- No es previsible que puedan repetirse las rentabilidades obtenidas en este ejercicio.
- Fasa-Renault mantuvo sus volúmenes de ventas dentro de la posición de líder del mercado.
- Las inversiones realizadas por Fasa-Renault, en los últimos tres años han sido una media de 15.000 millones de pesetas anuales.
- La inversión prevista para 1984 es de 17.600 millones de pesetas.
- Este fuerte ritmo inversor de los últimos años demuestra la confianza en el futuro de la empresa.
- Ha comenzado en producción la nueva factoría de Sevilla, que producirá 2.500 cajas de cambios, de las que dos tercios serán destinadas a la exportación.
- En el primer trimestre de este año 84 se observa una caída de la demanda interior de automóviles, que hace prever que nuestras cifras de ventas y nuestro parque por habitante seguirán en niveles muy bajos, comparadas con el resto de los países europeos.
- Como consecuencia de esta baja en el mercado, hemos asistido en el primer trimestre del año a una auténtica guerra comercial entre marcas, en detrimento de la rentabilidad de las empresas.



**Compañía Arrendataria del
Monopolio de Petróleos S.A.**



Dividendo activo

Por acuerdo del Consejo de Administración, en ejecución del adoptado por la Junta General Ordinaria de Accionistas, se pone en conocimiento de los señores accionistas de esta Compañía que, a partir del día 27 de junio de 1984, se hará efectivo el dividendo correspondiente a los resultados del ejercicio 1983.

Este dividendo se abonará de la siguiente forma:

La totalidad de las acciones de la Serie A y las de la Serie B números 1 al 19.162.209, ambos inclusive, percibirán un dividendo complementario neto de 31,50 pesetas por acción.

Las acciones de la Serie B números 19.252.210 al 19.931.999, ambos inclusive, correspondientes a la ampliación de capital efectuada del 5 de diciembre de 1983 al 5 de enero de 1984, puesto que participan en los beneficios sociales a partir del día primero de julio de 1983, percibirán un dividendo único neto de 25,75 pesetas por acción.

Los referidos pagos se realizarán previa presentación de los extractos de inscripción, para su estampillado, en las centrales y sucursales de los bancos: Bilbao, Central, Español de Crédito, Exterior de España, Herrero, Hispano Americano, Santander, Urquijo y Vizcaya.

Madrid, 22 de junio de 1984
El secretario del Consejo

UNION ELECTRICA-FENOSA, S.A.

Madrid

PAGO DE INTERESES TITULOS DE RENTA FIJA

Se comunica a los tenedores de títulos de renta fija puestos en circulación por Unión Eléctrica-Fenosa, S.A. y Sociedades Absorbidas, que a partir de las fechas que se indican, se iniciará el pago de los intereses correspondientes a las emisiones que se citan, de conformidad con el siguiente detalle:

Emisión	Clave valor	Fecha vencimiento	N.º de cupón	Importe líquido (Pts.)
UNION ELECTRICA MADRILEÑA, S.A.				
Obligcs. simples convertibles, emisión enero 1966	28138021	20 de julio de 1984	37	25,60
Obligcs. simples convertibles, emisión enero 1970	28138025	28 de julio de 1984	29	35,00
Obligcs. simples convertibles, emisión enero 1967	28138022	31 de julio de 1984	35	31,25
UNION ELECTRICA, S.A.				
Obligcs. simples, emisión julio 1978	28138034	4 de julio de 1984	12	3.000,00
Obligcs. simples, emisión julio 1982	28138041	13 de julio de 1984	4	3.519,75
Obligcs. simples, emisión julio 1974	28138029	26 de julio de 1984	20	2.062,50
UNION ELECTRICA-FENOSA, S.A.				
Bonos simples, primera serie, emisión diciembre 1982 (1)	38138001	14 de julio de 1984	3	333,45
SALTOS DEL ALBERCHE, S.A.				
Obligcs. hipotecarias, emisión enero 1930	28138008	1 de julio de 1984	218	5,125
Obligcs. hipotecarias, emisión febrero 1931	28138009	1 de julio de 1984	214	5,125
Obligcs. simples, emisión mayo 1942	28138010	1 de julio de 1984	85	10,25
HIDROELECTRICA MONCABRIL, S.A.				
Obligcs. simples, emisión marzo 1966	24463002	1 de julio de 1984	37	31,25
FUERZAS ELECTRICAS DEL NOROESTE, S.A.				
Obligcs. hipotecarias, tercera serie, emisión julio 1978	23999024	1 de julio de 1984	12	3.000,00
Obligcs. simples, décima serie, emisión enero 1978	23999023	30 de julio de 1984	13	3.000,00

Estos pagos se harán efectivos en las oficinas centrales y sucursales de las siguientes Entidades: Banco Pastor, Banco Central, Banco Español de Crédito, Banco de Santander, Banco Hispano Americano, Banco Urquijo Unión, Banco de Bilbao, Banco de Vizcaya, Confederación Española de Cajas de Ahorros, Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid y Caja Postal de Ahorros.

(1) El Servicio financiero del empréstito se efectuará a través de Banco de Bilbao, Banco Urquijo Unión, Banco Arabe Español y CONSORBAN (Confederación Española de Cajas de Ahorros, Banca March, Banco Herrero, Banco de Sabadell y Banco Zaragozano).

Madrid, 15 de junio de 1984
EL SECRETARIO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION

El pasado día 20 de junio se celebró en Madrid la Junta General Ordinaria de la **Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, S. A.**, bajo la presidencia de D. José M.^a Amusátegui de la Cierva. Como Accionista mayoritario de CAMPSA, asistió D. Claudio Boada Vilallonga, Presidente del Instituto Nacional de Hidrocarburos (I.N.H.)

**DEL DISCURSO DEL PRESIDENTE
D. JOSE MARIA AMUSATEGUI**

- El Protocolo suscrito el día 8 de julio de 1983, entre el Ministerio de Industria y Energía y los Presidentes del Instituto Nacional de Hidrocarburos, de las Compañías Refinadoras públicas y privadas y de la propia CAMPSA, significa principalmente un compromiso recíproco para reordenar nuestro sector, a fin de permitir su adaptación jurídica y económica a las exigencias formales del Tratado de Roma y a las de eficacia y competitividad indispensables en el Mercado Común.
- Habrán de promulgarse las normas precisas, con rango de ley, y adoptarse las decisiones oportunas por el Gobierno y por las empresas implicadas en las distintas operaciones, para permitir la cumplimentación en sus diversas fases y aspectos de lo establecido en el Protocolo.
- La reducción sustancial del número de accionistas de nuestra Compañía, de más de 31.000 a poco más de 5.000, se debe a la aceptación por una gran mayoría de la Oferta Pública de Adquisición de acciones (O.P.A.), realizada en el pasado mes de septiembre por el Instituto Nacional de Hidrocarburos.
- La adquisición de los bienes integrantes de la Red primaria por CAMPSA se ha demorado algunos meses, debido a la complejidad y dificultad intrínseca de establecer una valoración de estos activos que sea justa y apropiada a las circunstancias del caso.
- La transformación prevista de nuestro accionariado institucional culminará con la incorporación de las compañías refinadoras españolas y de sus propiedades y derechos en la distribución, para consolidar así el carácter de integración vertical del sector.
- La modificación del régimen de las Estaciones de Servicios debe ser tratada y negociada, con buen sentido y recíproca consideración de los intereses en juego, orientada siempre a optimizar el servicio a nuestros usuarios y asegurar los intereses de la industria petrolera nacional.
- En julio del pasado año, se estableció un acuerdo de principio con la C.E.E. sobre el procedimiento de adaptación de nuestro Monopolio, consistente fundamentalmente en la apertura de un sistema de contingentes progresivo, durante un período transitorio de seis años de duración, a partir de la adhesión.
- 1983 pasará a la historia por la decisión tomada por la OPEP, en el mes de marzo, de bajar formalmente el precio del crudo marcador en cinco dólares, junto con otras medidas sobre limitación de producción.
- En el ámbito internacional merece destacarse el aparente término -coincidente con el de la crisis petrolera- de la recesión económica en los países industrializados.
- La marcha de nuestra economía a lo largo del pasado ejercicio ha mostrado los resultados de una política ortodoxa, firmemente aplicada para corregir los desequilibrios más graves, a pesar de los sacrificios que inevitablemente comporta.
- La política de precios responde a criterios coherentes y acertados sobre la base de evitar modificaciones excesivamente frecuentes, trasladar los costes al usuario, sin perjuicio de mantener una política matizada de apoyo a determinadas actividades o consumos, y procurar un estímulo al ahorro energético, que, en términos reales, se está consiguiendo.
- El resultado neto de la actividad de la Compañía como gestora del Monopolio (2.233 millones de pesetas) ha sido menor que el año 1982. En cambio, el mayor rendimiento de

**DE LA INTERVENCION DE
D. CLAUDIO BOADA**

- Analizó el significado de la nueva CAMPSA desde cuatro puntos de vista: el Monopolio, el Mercado Común, la reordenación del sector y el Grupo I.N.H.
- La adquisición por CAMPSA de los activos fijos del Monopolio, afectados a la distribución y comercialización de los productos, permitirá una coordinación más precisa, ágil y flexible de la actividad gestora tradicional de CAMPSA y de la actividad de inversión.
- El Tratado de Roma, que crea y regula el Mercado Común Europeo, no obliga a suprimir los Monopolios comerciales, sino sólo a adaptarlos a los principios y directrices que en el mismo se contienen, conforme vayan siéndolos aplicables.
- La incorporación de las compañías refinadoras, públicas y privadas, como socios de CAMPSA y el establecimiento de un sistema más ágil, flexible y apropiado para la competencia, en las relaciones entre CAMPSA y las estaciones de servicio, que tengan en cuenta justa y equilibradamente los intereses de todos, deben propiciar una unión ordenada de esfuerzos y actuaciones sumamente beneficiosa para el sector y para los intereses nacionales.
- El objeto esencial de CAMPSA como de cualquier empresa es desarrollar una actuación eficiente y, por ello, al mismo tiempo rentable.
- Unos excelentes resultados globalmente considerados, pero también una preocupación creciente por el declive de los ingresos de la Compañía, como gestora del Monopolio, consecuencia principalmente de una política de remuneración de sus servicios (tarifas de distribución) excesivamente restrictiva.

nuestras inversiones financieras y de los yacimientos petrolíferos en que participamos han compensado ampliamente la cuenta total de beneficios, ofreciendo un resultado global de 6.885 millones de pesetas, cerca de 2.000 millones más que en el ejercicio anterior.

- 1984 será un año crucial en nuestra historia, ya que todo el proceso de cambio, para mejora, modernización y eficacia de nuestro dispositivo petrolero, se centra fundamentalmente en esta Compañía antigua, bien conocida y prestigiosa, a cuyo servicio nos hemos entregado sin reservas: LA CAMPSA.

**DEL INFORME DEL VICEPRESIDENTE
EJECUTIVO, D. DIONISIO FERNANDEZ**

- La gestión de la Compañía a lo largo de 1983 ha continuado contemplando, como objetivo básico y prioritario, la reducción de los costes de explotación. De la eficacia de esta política a lo largo de los últimos años, el mejor testimonio son los resultados obtenidos, a pesar del marco poco favorable en que se desarrolla nuestra actividad, como consecuencia del descenso de la demanda y de incrementos de tarifas sensiblemente inferiores al Índice de Precios al Consumo.
- No obstante, una vez concluida esta primera etapa de acciones encaminadas a ahorros importantes, se está abordando otra serie de medidas, menos espectaculares en sus resultados, con un mayor grado de dificultad en su puesta en práctica, y cuyos beneficios económicos, en algunos casos, tardará más tiempo en recogerse, pero absolutamente necesarias para lograr una reducción progresiva de nuestros costes y un incremento en la eficiencia de nuestra actividad.
- A medio y largo plazo, se va a continuar con los planes de automatización y modernización de las instalaciones de almacenamiento, se proseguirá con el desarrollo de la red de oleoductos, de acuerdo con la evolución prevista para la demanda de productos petrolíferos, en favor de los productos ligeros, así como los de expansión y mejora de la red de ventas y de informatización de la gestión en sus distintas parcelas.
- En este último ejercicio, el incremento del IPC alcanzó un 12,2 por ciento, nuestros gastos por la administración del Monopolio subieron en un 9,2 por ciento, y la revisión de Tarifa de Distribución aprobada fue de sólo el 6,0 por ciento.
- Las inversiones financieras han producido un rendimiento neto de 4.097 millones de pesetas, incluyendo las inversiones temporales y los resultados de CHC, lo que supone casi el 60 por ciento del Beneficio Distribuible y 1.607 millones de incremento -64,5 por ciento- respecto al año anterior, siendo éste el primer ejercicio en que superan a los resultados por administración del Monopolio.
- La explotación de yacimientos ha generado, como consecuencia de la mayor producción de crudos, un beneficio neto de 537 millones de pesetas -cerca del 8 por ciento de Beneficio Distribuible-, frente al resultado negativo de 1.364 millones registrado el año anterior.

DATOS MAS SIGNIFICATIVOS DEL EJERCICIO

CONCEPTOS	UNIDADES	Año 1983	Año 1982
Ventas de productos	Miles Tm.	28.300	29.990
Ingresos por ventas	Millones Ptas.	1.299.713	1.094.685
Estaciones de servicio	N.º	3.512	3.502
Tonelaje de buques-tanque	T.P.M.	393.289	402.700
Longitud de oleoductos en servicio	Km.	1.739	1.671
Capacidad de almacenamiento en instal.	Miles m. ³	6.580	6.619
Plantilla total de personal	N.º Personas	8.908	9.236
Capital social	Millones Ptas.	9.626	9.626
Reservas	Millones Ptas.	21.640	10.499
Total beneficio distribuible	Millones Ptas.	6.885	4.890

motor

prueba

Peugeot 205 GTI

Ford Fiesta 1.6 Diesel



Volkswagen Polo, fabricado en España

NUEVOS FORD DIESEL

DESDE **3,8** L./100 Kms.



Un nuevo motor Diesel tan ágil como económico.

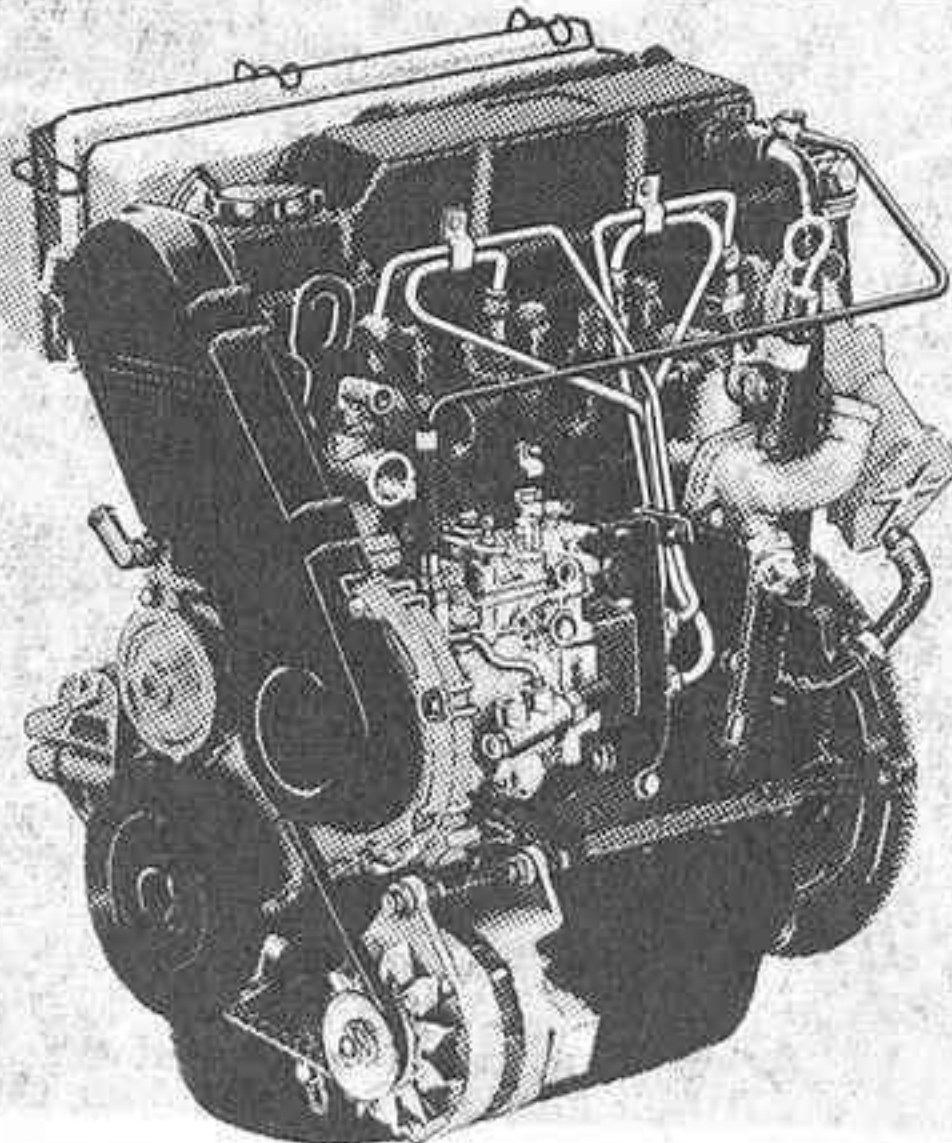
Con el nuevo motor Diesel 1.6, Ford ha dado un paso gigante en la tecnología del automóvil.

Este motor de 4 cilindros en línea, 1.600 cc. y 54 CV (DIN), ha sido creado expresamente para uso con gasóleo. Es decir, no sigue la práctica habitual de reconvertir, o "dieselizar," un motor de gasolina.

Por eso, es hoy uno de los motores de serie más económicos del mundo: el nuevo Fiesta Diesel, por ejemplo, sólo consume 3,8 litros a los 100 kilómetros.* Pero el haber roto, por fin, la mítica barrera de los 4 litros no es la única novedad del Diesel de Ford.

Gracias a su par máximo de 94 Nm a 3.000 r.p.m., y a su sistema de inyección especialmente calibrado, este motor es tan elástico como uno de gasolina. El Fiesta Diesel va de 0 a 100 en 17,3 segundos, y tiene una velocidad punta de 148 km/h.

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



Otra diferencia de este motor con respecto a los Diesel convencionales es el bajísimo nivel de ruidos y vibraciones, logrado por medio de materiales especialmente diseñados.

Pero la mejor forma de conocer este revolucionario motor y de apreciar la sensación de "motor de gasolina" que produce, es conducir un Fiesta, un Escort o un Orion Diesel. En todos el consumo es muy económico, y se ofrecen con diferentes niveles de equipamiento.

Venga a probar el Diesel más avanzado de Europa en cualquiera de los 400 Puntos de Venta y Servicio Ford en toda España.

Recuerde: Ford Credit. Pague su Ford con dinero de Ford. Garantía de 12 meses, y de 6 años contra la perforación por corrosión.

FORD DIESEL



Diseño y Calidad.

La empresa líder en producción y ventas del mercado nacional

Manuel Guasch Molins, presidente de FASA-Renault

Desde principios del año 1979, Manuel Guasch Molins, presidente del Consejo de Administración de FASA-Renault, empresa líder en la fabricación y venta de automóviles en nuestro mercado interior, con una cifra muy importante en la exportación de vehículos completos, componentes y piezas, que cuenta, para la fabricación de una amplia y diversificada gama de modelos, con mecanizaciones bien diferenciadas entre sí, con modernas instalaciones fabriles en Valladolid, Villa Muriel de Cerrato (Palencia) y una de las más modernas fábricas de cajas de cambio del mundo en Sevilla.

El señor Guasch cuenta en su haber con las titulaciones de licenciado en Derecho por la Universidad de Valladolid, Ciencias Económicas por la de Deusto y con la especialización en Economía Internacional por la London School of Economics. En 1966 ingresó por oposición en el Cuerpo de Técnicos Comerciales del Estado. Desde esa fecha, en la que fue destinado a la Dirección General de Política Arancelaria e Importación del Ministerio de Comercio, entre otros, desempeñó cargos tan importantes como, en 1972, el de jefe del Gabinete Técnico del Ministro de Comercio. En 1976 pasa a ser director del Consejo Superior de las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de España para, en 1979, ser nombrado presidente del Consejo de Administración de Fabricación de Automóviles Renault de España, S. A. (FASA-Renault), cargo que desempeña en la actualidad.

Abriendo esta entrevista que ha tenido la amabilidad de concedernos, para satisfacer la curiosidad de nuestros lectores y la nuestra propia, preguntamos al señor Guasch:

P.—¿A qué se debe el éxito que tienen en el mercado interior los modelos fabricados por FASA-Renault? ¿Responde realmente la calidad y fiabilidad de estos productos a su demanda actual?



Manuel Guasch Molins, presidente de FASA-Renault.



El Renault-11, a la espera de nuevas motorizaciones.

R.—Fasa-Renault tiene la más amplia y diversificada gama de productos que se ofrecen en el mercado español, lo que le permite responder a cualquier necesidad de motorización. Por otra parte, tanto en su proceso de fabricación, así como en la tecnología que incorpora, ofrece un alto grado de calidad y satisfacción a la clientela. A esto debemos agregar que contamos con la más extensa red de servicios a nuestros usuarios.

P.—La renovación del parque va muy lenta y las matriculaciones no se producen al ritmo previsto por los fabricantes hace algunos años. ¿Cómo afecta esto al sector y, sobre todo, a los constructores de automóviles de mayor antigüedad en el país?

■ FASA-Renault cuenta con la gama más amplia y diversificada de productos a la vez que con la más extensa red de servicios.

■ La excesiva fiscalidad y el actual estado de la red viaria frenan, en parte, las ventas de nuevos productos.

■ Renault tiene proyectos en avanzado estado en todas las cilindradas.

R.—El conjunto del mercado español se está moviendo en cifras anuales muy bajas, teniendo en cuenta el grado de motorización de nuestro país. Las causas de este fenómeno son múltiples, destacando entre las mismas la marcha general de nuestra economía, la fiscalidad excesiva, red viaria, etcétera. Como consecuencia de esto, los fabricantes se encuentran en este momento con un exceso de capacidad de producción que tratamos de compensar con la exportación.

P.—¿De qué forma cree usted que puede ayudar la Administración a reactivar las ventas del mercado de automóviles nuevos?

R.—Para mejorar el mercado, las vías más directas se-

rán la disminución de la fiscalidad y la mejora de la red viaria.

P.—¿Cuál es su opinión acerca de la actual política comercial de ventas de los vehículos de turismo de fabricación nacional?

R.—La fuerte competencia existente en el mercado puede inducir a practicar operaciones difícilmente asumibles en una buena gestión. Nuestra política comercial es transparente y se basa en el principio de ofertar una gama de vehículos de tecnología moderna, especificaciones muy completas de fabricación y precios muy ajustados.

P.—¿Hasta qué punto es interesante el hacerse cargo del modelo usado, valorándolo en ocasiones más que su cotización



Nuevo Renault-25 comercializado en nuestro mercado interior con motorizaciones de gasolina dos litros, 2.2 gasolina inyección, Diesel 2.068 c.c. con 64 CV. y la versión Diesel turbo con potencia máxima de 85 CV. y velocidad punta de 162 km/h.

real, para lograr así la venta de uno nuevo?

R.—La recompra de V.O. como parte de pago de un vehículo nuevo es una operación frecuente y que debe desarrollarse dentro de los cauces de precios reales del mercado.

P.—¿Cuenta con un sustituto a corto plazo el ya legendario Renault-5? ¿Existe en avanzado proyecto un pequeño utilitario?

R.—El Renault-5 es un vehículo muy apreciado en el mercado español, dentro del cual ha sufrido duras competencias, imponiéndose siempre por sus cualidades. Próximamente incorporaremos una nueva versión que consideramos especialmente competitiva en este sector. Respecto a su otra pregunta, he de señalarle que Renault tiene continuamente proyectos en avanzado estado en todas las cilindradas.

P.—¿Para cuándo están previstas una versión dieselizada y la turboalimentada para el Renault-11?

R.—Estas dos versiones, que consideramos interesantes para el mercado español, están en fase de adaptación de nuestras fábricas para su producción en el futuro.

P.—¿Espera fasa-Renault una significativa penetración en el mercado de los turismos de importación con la oferta del nuevo Renault-25?

R.—Creemos que el Renault-25 va a tener una buena acogida en el mercado, tanto por su tecnología como por las cuatro versiones (dos de gasolina, GTS y GTX, y dos Diesel, GTD y turbo-Diesel)

■ La buena acogida del nuevo Renault-25 se basa en su avanzada tecnología y en el amplio abanico de posibilidades que cubre con las distintas motorizaciones.

que se comercializan, ya que cubre un amplio abanico de posibilidades en este sector.

P.—¿Qué importancia tiene la exportación para FASA-Renault?

R.—Nuestra cifra de exportaciones es muy importante y está constituida por dos vertientes: una, la exportación de vehículos complementos y conjuntos CKD, y por otro lado, un contingente importante de piezas y completos.

P.—¿Están los fabricantes de automóviles españoles preparados para competir en calidad y precios con los europeos cuando nos integremos en el Mercado Común?

R.—Venimos trabajando en esa dirección desde hace años. Actualmente tenemos unos standings de calidad semejantes, dando buena prueba de ello las exportaciones que estamos efectuando. En cuanto a precios, estamos inmersos en un proceso de integración internacional que nos conduce a ese objetivo.

Jose Luis GANCHEGUI

En Pamplona

Volkswagen Polo fabricado por Seat

El pasado lunes día 11 dimos un pequeño adelanto de las principales características que reúne el modelo VW Polo que, fabricado por Seat en Pamplona, ha comenzado su comercialización en nuestro mercado interior el día 22 de este mes de junio. Ahora ampliamos datos a nuestros lectores de esta interesante versión polivalente, que lleva el sello de garantía de la marca alemana Volkswagen, y que por fabricarse en España su precio venta al público no está gravado con ningún tipo de arancel, como otros modelos de importación de esta marca, u otros similares que existen en el mercado.

Un polivalente tres puertas

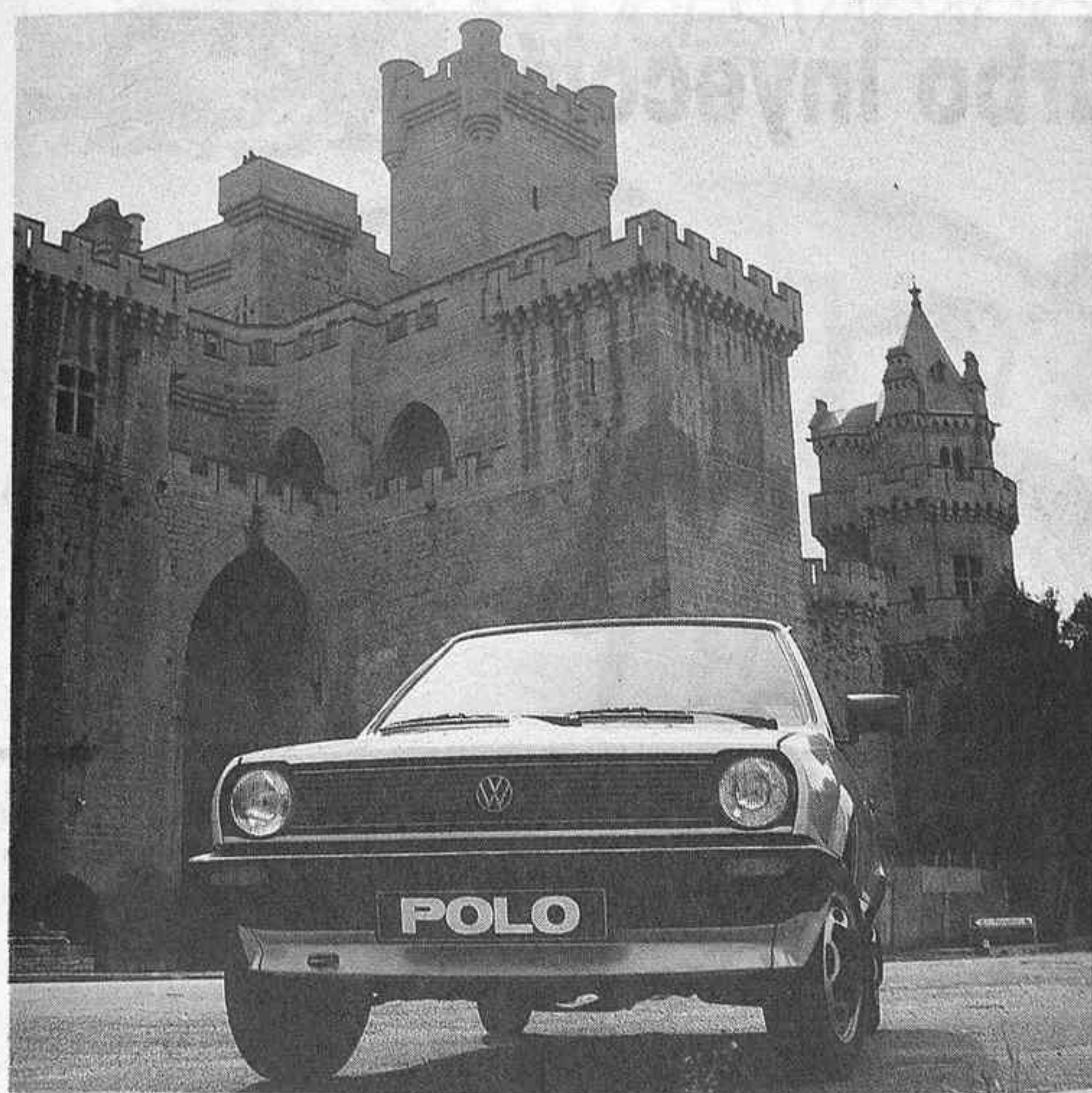
El VW Polo, ahora con nacionalidad española, en principio sale al mercado con carrocería tres puertas, modelo que se ajusta a unas medidas muy precisas, de reducidas dimensiones exteriores, con gran amplitud y muy

diáfano en su interior, que aprovecha al espacio para mayor comodidad de los ocupantes, mayor capacidad para el equipaje, extraordinaria funcionalidad y multiplicidad de uso, ventajas éstas que están muy de acuerdo con las exigencias de vida actuales y que creemos gozará de la preferencia de un gran sector del público, sobre todo joven, que utiliza el automóvil no solamente para su esparcimiento personal, sino como herramienta de trabajo o pequeño familiar.

En principio, el VW Polo sale al mercado con dos niveles de equipamiento y dos cilindradas, para en septiembre ampliar su oferta con una versión juvenil, un tanto más sofisticada, denominada Polo Oxford. Su interior, construido sin ningún tipo de detalles de lujo, como es usual en los coches alemanes, cuenta con una superficie total de ocupación que alcanza los 2,39 metros cuadrados y el espacio destinado al equipaje es de 294 decímetros cúbicos, separado de los asientos traseros por medio del maletero. Este espacio puede verse



Volante, salpicadero y cuadro de mandos del VW Polo.



Volkswagen Polo, que fabricado por Seat en sus factorías de Pamplona se ha presentado en el mercado con motorizaciones de 1.043 y 1.272 c.c.



La carrocería, de dos puertas laterales, cuenta con un amplio portón trasero de apertura total que facilita un cómodo acceso al portaequipajes o al compartimiento de carga con los asientos traseros abatidos.

aumentado colocando más en vertical el asiento posterior, lo que aumenta su capacidad sin sacrificar mucho la comodidad de los ocupantes. Abatiendo los asientos traseros, el volumen aumenta a 645 decímetros cúbicos hasta la línea de ventanillas, y de 1.760 decímetros cúbicos a nivel del techo. Toda esta capacidad la ofrece con unas reducidas medidas externas, como son las de 3,65 metros, que facilita muy sensiblemente las maniobras de aparcamiento y su cómoda utilización en circuito urbano.

Motores Volkswagen de dos cilindradas

La comercialización de esta nueva gama Volkswagen Polo fabricada por Seat se ha iniciado con dos motorizaciones distintas de 1.043 y 1.272 c.c., que en las versiones Polo 40 C y Polo 55 CL alcanzan una potencia máxima, respectivamente, de 40 y 55 CV. Ambos propulsores, con una relación de compresión de 9,5 a 1, utilizan para su funcionamiento gasolina normal de 90 octanos, lo que siempre supone una ventaja. El primero monta carburador simple con estérter termorregulado, y el CL, carburador de

■ Cilindradas de 1.043 y 1.272 c.c. con caja de cambios de cuatro velocidades para las versiones C y CL.

■ Prestaciones de 135 y 153 kilómetros/hora, respectivamente.

■ En septiembre, el Polo Oxford en versión juvenil.

doble cuerpo y estérter automático. Estos motores, al igual que la caja de cambios de cuatro velocidades, están contruidos en su totalidad en Alemania e incorporan el avanzado principio de alta relación de compresión y squish en la cámara de combustión, con lo que consigue una mayor homogeneización de la mezcla de combustible que, resumiendo, facilita una extraordinaria potencia al motor, que en ambas versiones sus 40 y 55 CV. se ven aumentados muy considerablemente a la hora de analizar sus rendimientos con respecto a los conocidos motores «latinos» de mayor potencia y más revolucionados.

En la toma de contacto con el nuevo modelo, tuvimos oportunidad de conducir la versión más alta de la gama, es decir, la de 1.272 c.c. y 55 CV., en cuyo primer contacto nos dio una favorable impresión en lo que a

reprise, potencia y prestaciones se refiere, a pesar de que el vehículo se nos entregó con menos de 100 km. en su cuentakilómetros total. Su conducción es segura y precisa, lo mismo que lo es su facilidad de maniobrabilidad.

La confortabilidad en la conducción se deja notar en la suavidad del volante, fácil y suave manejo de su caja de cambios, así como en su comportamiento noble y seguro, aunque a estos modelos no les vendrían mal unos neumáticos de mayor sección para acentuar más su agarre al firme.

La suspensión delantera es de tipo Mac-Pherson, de ruedas independientes, y la posterior, integrada por montante telescópico, amortiguador hidráulico, muelle helicoidal y brazos acoplados.

Los frenos, de doble circuito independiente en diagonal, son

de disco los anteriores y de tambor los posteriores, que se ayudan con el sistema de servofreno.

Las prestaciones de ambos modelos están cifradas en 135 y 153 km/h., respectivamente.

En cuanto a sus consumos, según catálogo y normas DIN, a 90 km/h. corresponden a 5,6 y 5,4 litros; a 120 km/h., 7,6 y 7,2 litros, y en circuito urbano, 7,6 y 7,7 litros.

El VW Polo, que sale al mercado con la garantía del sello Volkswagen, y que fabricado por Seat en Pamplona cumple sobradamente todos los requisitos de calidad y fiabilidad en su fabricación, creemos va a tener una excelente acogida dentro del segmento de los pequeños polivalentes, pues se comercializa a precios muy interesantes, y aunque su línea en principio no llama la atención por su sofisticada belleza, sí reúne unas excelentes cualidades, como son la multiplicidad de usos, amplitud de habitáculo y una excelente mecánica capaz de asegurar la rentabilidad de este nuevo producto.

Los precios franco fábrica son:
— W Polo 40 C, 547.700 pesetas.

— VW Polo 50 CL, 631.200 pesetas.

J. L. GANCHEGUI

Peugeot 505 Turbo Inyección

Un modelo que cuenta con avanzada tecnología y con los últimos adelantos de la electrónica aplicada al automóvil es el Peugeot 505 Turbo Inyección, de reciente aparición en el mercado y que, como coche importado, se comercializa a través de la red de concesionarios de Peugeot Talbot en nuestro mercado interior. Esta nueva versión, que culmina la gama de los Peugeot 505, está preferentemente dirigida a una clientela que a la vez de inclinarse por los modelos de alta representatividad exige brillantes prestaciones y completo equipamiento. El nuevo modelo aporta importantes novedades, entre las que podemos considerar como principales el extraordinario aumento de potencia de su motor y, dentro de la electrónica aplicada al automóvil, entre otros detalles relevantes, también el sintetizador verbal de múltiples avisos, en lengua francesa.

Motor turbo inyección de 2.155 c.c.

El Peugeot 505 Turbo Inyección está equipado con un motor de 2.2 litros, con cilindrada de 2.155 c.c., que dentro de su segmento se sitúa en competencia con conocidos modelos que cubican de 2.500 a 3.000 c.c., como, por ejemplo, podríamos citar Audi 100 CD, BMW 525i, CX 25 GTi, Rover Vanden Plas, Granada 2.8i, Senator 3.0, Volvo 245 T y el recién aparecido Renault-25 Inyección.

El situarse dentro de este segmento el Peugeot 505 con una cilindrada menor se debe a los altos rendimientos obtenidos en el motor 2.2 litros mediante el sistema turbo inyección y encendido electrónico controlado por microprocesador. La relación de compresión de este motor propulsor es de 8:1. La alimentación la realiza mediante el sistema de inyección Bosch L-Jetronic, a la vez que va equipado con turbocompresor, siendo su potencia máxima de 160 CV. a 5.200 r.p.m. El par máximo de 25 mkg. lo alcanza a 3.000 r.p.m.; la potencia fiscal corresponde a 13,93 CV.

Con estas extraordinarias cualidades mecánicas, la nueva versión Peugeot 505 que monta caja de

Peugeot 505 Turbo Inyección, que culmina la gama, comercializado en nuestro mercado interior como modelo de importación.



cinco velocidades alcanza una velocidad punta de 205 km/h., superada solamente por el Senator 3.0, que logra los 210 km/h., aventajándole también en 30 CV. en la potencia máxima. La aceleración de este modelo de cero a 100 km/h. la logra en 8,6 segundos; los 400 metros, con salida-parada, lo hace en 16,2 segundos, y los 1.000, con salida-parada, en 29,6 segundos.

Sin embargo, según catálogo, se anuncia con discreto consumo, como son: a 90 km/h., 7,7 litros; a 120 km/h., 9,8 litros, y en circuito urbano, 12,5 litros a los 100 kms.

■ Motor 2.2 litros, 160 CV. y velocidad punta de 205 km/h.



Cómodo y espacioso habitáculo, provisto de completo equipamiento y sofisticados detalles en la versión más alta de la gama.

Otras características técnicas

Para la caja de cambios de cinco velocidades, el 505 cuenta con embrague monodisco en seco, con mando hidráulico, siendo el puente trasero con diferencial de deslizamiento limitado.

La dirección, de sistema de cremallera, va asistida hidráulicamente.

La suspensión es a ruedas independientes, que a su vez ha sido un tanto endurecida y cuenta con la opción de una barra estabilizadora trasera más gruesa.

Los frenos son de disco a las cuatro ruedas, con ventilación en los delanteros mediante aberturas radiales y los traseros macizos.

Un completo equipamiento

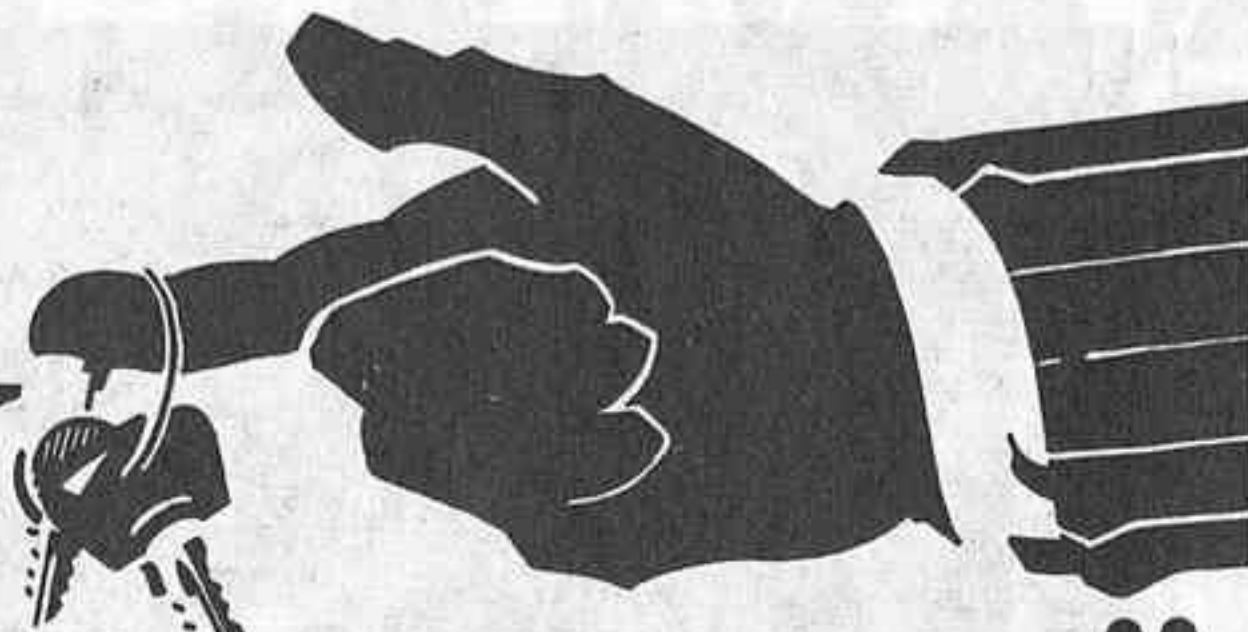
La carrocería corresponde a la ya conocida en otros modelos de diferente cilindrada. Dispone de retrovisores en ambos lados, regulables desde el interior. Monta spoiler delantero con toma de aire y deflector sobre la parte superior del maletero, en la zona trasera. También se dejan notar sus llantas de mayor sección, ahora de seis pulgadas de anchura, provistas de neumáticos de 195 HR/60, que facilitan su mayor agarre y seguridad activa.

Su interior, bien dimensionado y muy confortable, ahora cuenta con un completo equipamiento y la más amplia instrumentación, en su mayoría electrónica, mediante la cual el conductor posee en cualquier momento información exacta del funcionamiento de todas las partes mecánicas del automóvil.

Dentro de las principales características del vehículo, podríamos citar las de cerraduras eléctricas centralizadas y acceso al tapón de gasolina; elevalunas eléctrico; preequipo de radio nivel B; excelente climatización de aire caliente y frío; aire acondicionado; asiento delantero del conductor regulable en altura; apoyacabezas atrás y adelante; cinturones traseros y delanteros enrollables, y así una larga lista de detalles, incluyendo el sintetizador de voz en lengua francesa, que hacen del Peugeot 505 Turbo Inyección un coche deseable a todas luces.



**OPERACION
"FELICES VACACIONES"**



**CON
SU NUEVO CITROËN
LE OFRECEMOS**

50.000

PESETAS

- Le entregamos el coche de inmediato.
- Empieza a pagarlo a los 90 días.
- Se lo financiamos a su medida hasta en 40 letras a través de Seficitroën.
- Valoración de su coche usado en óptimas condiciones.
- Y le damos las 50.000 pesetas, para que usted las utilice como mejor le convenga:
- Como sobrevaloración de la tasación de su vehículo usado.
- Para reducir los intereses de la operación.
- Incluir las como parte de pago.
- Para personalizar su coche con accesorios Citroën.
- Para disfrutarlas en sus vacaciones.

OFERTA EXCEPCIONAL SOLO HASTA EL 14 DE JULIO

**LES ESPERAMOS EN LOS CONCESIONARIOS DE LA RED CITROËN DE MADRID Y PROVINCIA
INCLUSO SABADO Y DOMINGO**

Citroën Hispania, S.A. Sucursal Madrid. Dr. Esquerdo, 62. Madrid. Comercial Citroën, S.A. Sucursal Madrid. Avda. de la Paz, 16 - López de Hoyos, 66. Madrid. Comercial Citroën, S.A. Sucursal Madrid. Llodio, 5 - Centro Comercial Madrid 2. Monforte de Lemos, c/v Ginzo de Limia. (La Vaguada). Madrid. José Jurado Carnicero. Vizconde de Matamala, 11 - Marqués de Zafra, 21 - Alcalá, 187. Madrid. José García Alonso. Jacinto Verdaguer, 8 - Salaverry, 52. Madrid. Automóviles Montalvo, S.A. General Ricardos, 150 - Luis Muñoz, 3. Madrid. De la Osa, S.A. Cristobal Bordiú, 13 - Alenza, 7 - Pº Castellana, 148. Madrid. Dominguez Ortega, S.A. Puerto Alcolea, 4, 6 y 8 - Avda. Albufera, 46 - Felipe Fraile, 5. Madrid. Talleres Sol, S.L. Fernández de los Ríos, 78 - Blasco de Garay, 37. Madrid. Antonio Jiménez Manchón. "Garaje Las Flores". Gaztambide, 14. Madrid. Enrique Rasche Rodríguez. Ctra. Andalucía, km. 43,800 - Avda. Infantas, 4. Aranjuez. Tracto Móvil, S.A. Ctra. Alcorcón-Plasencia, km. 0,5. Alcorcón. Comercial Citroën, S.A. Sucursal Móstoles. Ctra. Extremadura, km. 21,400. Móstoles.

Y EN TODA SU RED DE AGENTES EN: MADRID - ARGANDA DEL REY - COSLADA - PERALES DE TAJUÑA - ALCALA DE HENARES - TORREJON DE ARDOZ - MEJORADA DEL CAMPO - SAN SEBASTIAN DE LOS REYES - COLMENAR VIEJO - SAN LORENZO DE EL ESCORIAL - LAS ROZAS - GUADARRAMA - LA CABRERA - POZUELO DE ALARCON - TORRELAGUNA - VALDEMORILLO - LAS MATAS - CERCEDILLA - COLLADO MEDIANO - ALCOBENDAS - VALDEMORO - CIEMPOZUELOS - OCAÑA (TOLEDO) - LEGANES - PARLA - NAVALCARNERO - FUENLABRADA - SAN MARTIN DE VALDEIGLESIAS - VILLAVICIOSA DE ODON - NAVAS DEL REY - VILLA DEL PRADO - MOSTOLES - GETAFE

CITROËN

Cada Día Más

Oferta válida para los pedidos que se realicen entre el 13 de Junio y el 14 de Julio de 1984, sobre vehículos que se hallen disponibles para su entrega entre dichas fechas. Se excluyen de esta promoción los CX y C 25.

BMW «M» 635 CSi

El conocido modelo BMW 635 CSi de la serie 6, que agrupa a los modelos coupé de la firma alemana después de anunciarse en los salones de Francfort y Ginebra, ha sido presentado recientemente a nivel europeo en la nueva versión «M», que como novedad importantísima aporta la de su nuevo motor «M» de 6 cilindros en línea, de 3,5 litros, que colocado en posición delantero-longitudinal, con cuatro válvulas por cilindro, dos de admisión y dos de escape, y provisto de dos árboles de levas situados en la parte superior, cubica una cilindrada efectiva de 3.453 c.c., que le facilitan una potencia máxima de 286 CV. a 6.500 r.p.m. El par máximo de 340 Nm lo consigne a 4.500 r.p.m. Este fabuloso propulsor, con una relación de compresión de 10,5 a 1, para su alimentación cuenta ahora con la incorporación de un sistema de inyección electrónica digital del motor y provisto de caja de cambios manual de 5 velocidades de tipo deportivo, de cortos desarrollos en las tres primeras y un tanto más largos en la cuarta y quinta marcha, alcanza una velocidad punta de 255 km/h.

La aceleración de cero a 100 km/h. la consigue en 6,4 segundos y su recuperación de 80 a 120 km/h. en quinta velocidad la alcanza en 10,7 segundos.

Con estos valores puede apreciarse que nos encontramos ante un fabuloso modelo deportivo, el más rápido del mundo de los fabricados hasta ahora en serie. Al igual que la



BMW «M» 635 Coupé, que con sus 255 km/h. pasa a ser el coche más rápido del mundo de los fabricados en serie.

mayoría de los modelos que como nuevos salen al mercado, el BMW 635 CSi, además de su extraordinaria potencia y velocidad punta única, da cifras de consumo muy bajas, aunque a decir verdad creemos que este detalle poco le importa al cliente que es capaz de gastarse los millones que suponen la compra de este modelo, ya que su precio F.F., sin impuestos ni seguros es de 7.650.000 pesetas.

Sus consumos, según catálogo, son de 7,8 litros a los 100 km. a

90 km/h.; de 9,7 litros a 120 km/h.; de 16,5 litros en zona urbana y, como promedio, de 11,3 litros a los 100 km.

Otras características técnicas

Para lograr una buena seguridad activa al BMW 635 CSi se le ha dotado de un eje elástico con articulación doble en el tren delantero

■ Extraordinario motor de 3,5 litros con 286 CV., que le da prestaciones de 255 km/h.

y suspensión independiente a cada rueda con brazos vibradores en el tren trasero. El sistema de frenos, de disco a las cuatro ruedas, va provisto con cuatro émbolos y ventilados. Las dimensiones de los discos cuentan con un diámetro de 30 mm. de espesor de pared. También son mayores los émbolos de las pinzas flotantes de los discos. El freno de mano va provisto de tambor. Cuenta además con la incorporación del sistema de frenos antibloqueante ABS. La dirección es asistida.

Para su agarre y adherencia al firme de la carretera incorpora llantas de aleación ligera y neumáticos Michelin TRX 220/55 VR 390. En lo que respecta a su carrocería y habitáculo, esta nueva versión es idéntica a la ya conocida y comercializada en nuestro mercado interior, de la que en su día cuando le efectuamos la prueba dimos una amplia información alabando, entre otras cosas, su elegancia de línea frontal, de gran agresividad, así como su extraordinario confort y completísimo equipamiento, en el que nada se echa en falta.

Comercializado en España

BMW 316 con cilindrada de 1.800 c.c. y 90 CV.

Desde finales del pasado mes de mayo BMW Ibérica ha comenzado la comercialización en nuestro mercado interior de su modelo BMW 316 de la Serie 3.

Este modelo, que monta el propulsor de 1.800 c.c., como características comunes a sus hermanos de gama, el 318i, 320i y el 323i, cuenta con la misma carrocería, habitabilidad, confort y seguridad. Como características propias combina las cualidades de un automóvil deportivo, juvenil y versátil con las buenas prestaciones de un motor de 1.800 c.c. de avanzado diseño que lleva a gala su economía de consumo. A su vez el BMW 316 se distingue por su funcionalidad, confort, ligereza, muy apto para conducción rápida y dinámica propia de los automóviles de la marca alemana.

Velocidad punta de 175 km/h.

Respecto a su predecesor, el BMW 316 tiene, como los otros mode-

los de la nueva serie, la carrocería más reducida en dimensiones y extensiones que la anterior, con mayor amplitud en su habitáculo. Cuenta con una mejor aceleración y una velocidad punta más elevada, así como con un consumo sensiblemente inferior. Ofrece ya de serie un equipamiento bastante completo y dispone de las opciones habituales de la marca.

Características técnicas

Como características técnicas están las siguientes: motor de 4 cilindros de 1.776 c.c., que le proporcionan una potencia de 90 CV. a 5.500 r.p.m. Va provisto de carburador de control electrónico «Pierburg» 2 BE, con automatismo total para el arranque y corte de alimentación de combustible en deceleración. A su vez, incorpora encendido transistorizado.

Montacaja de cambios manual de 5 velocidades.



Con la moderna carrocería, de elegante línea, correspondiente a la nueva Serie 3, el BMW 316, equipando el motor 1,8 litros, ya está a la venta en nuestro mercado interior.

Para su mejor comportamiento y mayor seguridad va provisto de suspensión independiente en las ruedas traseras, con brazos inclinados en 15°.

Por último está su precio, que

franco-frontera es de 1.650.000 pesetas. La opción de la caja de cambios automática es de 150.000 pesetas, y solicitado con carrocería de 4 puertas el precio aumenta en 100.000 pesetas.

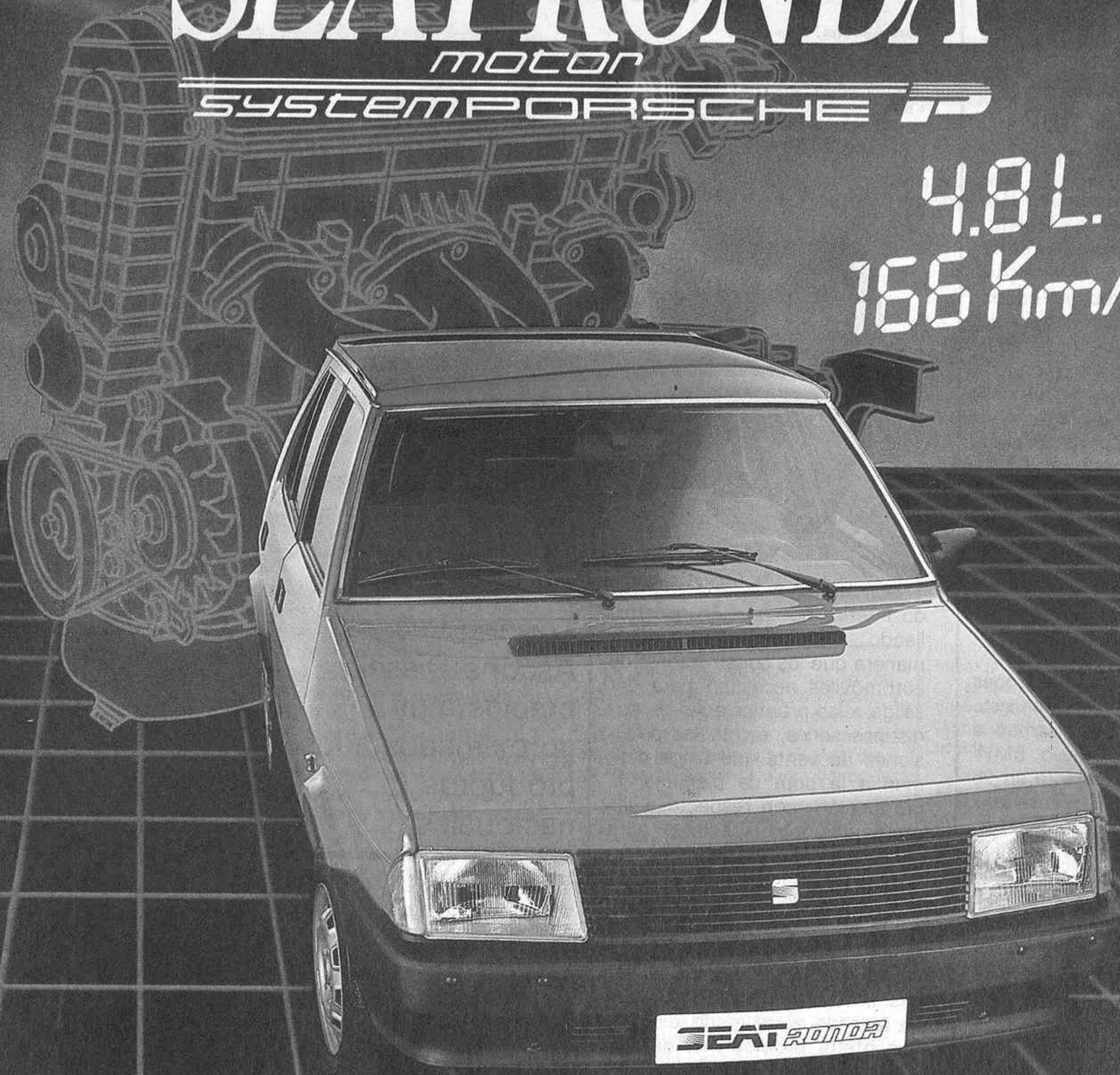
LA NUEVA TECNOLOGIA SEAT

SEAT RONDA

MOTOR

SYSTEM PORSCHE

4.8 l.
166 Km/h.



El SEAT RONDA MOTOR SYSTEM PORSCHE presenta el motor más avanzado. Su alta calidad técnica se traduce en una precisión admirable. Su diseño compacto, en una extremada suavidad de funcionamiento. Sus innovadoras soluciones, en un aprovechamiento integral de la energía sin precedentes.

Un nuevo sistema de encendido electrónico. Unas nuevas cámaras de combustión (sistema TOP). Y una nueva caja de cambios, proporcionan al conjunto una relación potencia/consumo impensable hasta ahora. 4,8 l. a los 100 Kms. con 85 CV de potencia. Y una velocidad impresionante: 166 Kms/h.

El SEAT RONDA MOTOR SYSTEM PORSCHE es el resultado de una inteligente utilización de la tecnología. De una gran imaginación en el desarrollo mecánico. Y de una filosofía que busca nuevas soluciones más precisas, más eficaces y más avanzadas.

El SEAT RONDA MOTOR SYSTEM PORSCHE no sólo es la vanguardia

Motores	1.2	1.5
Consumo*	4,9	4,8
Vel. máxima	148 Km/h.	166 Km/h.
Gasolina	90 NO	96 NO

*A 90 Kms/h. según normas INTA.

mecánica, es también la vanguardia en equipamiento. Un completo equipo instrumental pone a su alcance todos los elementos necesarios para facilitar su conducción. Infórmese en su concesionario. La gama RONDA le ofrece también versiones Diesel y la deportiva CRONO 2.0

1 año de garantía total
6 años de garantía anticorrosión
Más de 1.000 puntos de asistencia técnica

Desde 692.500 Ptas. F.F.

SEAT Audi VW

Audi 200 Avant Turbo

■ Un potente familiar con 182 CV. y 238 km/h.

Otro de los potentes y rápidos modelos que se encuentra en vías de aparecer próximamente en el mercado es el Audi 200 Avant Turbo, que corresponde a la versión familiar del conocido Audi 200 y que, equipando el potentísimo motor de 182 CV. de gasolina turboalimentado, figura a la cabeza de los coches de tipo break o familiar, con una velocidad punta de 238 km/h., lo que a su vez lo convierte en el coche de su estilo más rápido del mundo. Como coches de los fabricados en serie, hasta hace muy poco como el más rápido estaba considerado su hermano de serie el Audi berlina 200 Turbo, que ofrece unas prestaciones de 230 km/h. Ahora, en este mismo número, publicamos la información del nuevo BMW CSi, que supera a éste en 25 km/h.; es decir, alcanza una velocidad punta de 255 km/h. Y ahora con tracción delantera aparece el Audi 200 Avant (familiar), que con el motor turboalimentado da unas prestaciones de 238 km/h. Como puede observarse, los más prestigiosos constructores de automóviles de turismo no solamente investigan en la reducción de consumos en sus propulsores, sino que a su vez dotan a éstos de mayor potencia en sus motores, consiguiendo velocidades punta en coches de serie que hace muy pocos años nos resultaría difícil de admitir. Todo ello gracias a los nuevos sistemas de inyección transistorizados, inyección digital electrónica, los nuevos y sofisticados encendidos y la adopción de los turbocompresores, que además de imprimir «increíbles» velocidades a los coches de serie, logran éstas con muy reducidos consumos en el caso de estos tres modelos citados con combustión de gasolina, pero que también se están alcanzando velocidades punta extraordinarias en motores Diesel turboalimentados.

Versiones de promoción

Opel Ascona, ahora con versiones especiales Diesel 1.6 litros y Touring con motor de gasolina 1.600.



Las ventas en nuestro mercado interior no se están desarrollando, ni mucho menos, de la manera que los constructores de automóviles necesitan para dar salida a las producciones de sus distintas series, según las previsiones de venta que éstos estiman a la hora de planificar la producción, con respecto a las matriculaciones previstas para cada ejercicio.

Para conseguir un incremento en las ventas están realizando en la actualidad diferentes fórmulas promocionales, y en este caso, General Motors España, desde el pasado día 7 de junio, ha lanzado al mercado español una oferta promocional de dos nuevas versiones de edición limitada de la gama Opel Ascona: el Ascona Base Diesel y el Ascona Touring. Ambos vehículos van orientados a captar al comprador que busca el equipamiento de un vehículo importado a precio de un vehículo nacional.

Ascona Diesel 1.6

La oferta del Ascona Base Diesel se hace sobre la motorización del actual modelo Diesel de 1.6 litros, con variaciones en cuanto a su equipamiento. A pesar de que todos los modelos alemanes de serie pecan de austeridad en su equipamiento, a este modelo, igual que al de versión gasolina, el Touring, los detalles tanto en

■ Opel Ascona Touring y Opel Ascona Diesel a precios muy aproximados a los productos nacionales.

el interior como en el exterior se ven un tanto reducidos para poderlos ofertar a menor precio. Por su parte, esta versión monta el motor de 1.598 c.c., con potencia de 54 CV. Se ofrece con caja de cuatro velocidades y, en opción, de cinco. Su velocidad máxima es de 140 km/h. La carrocería tres volúmenes, berlina cuatro puertas, monta neumáticos de sección 165 SR 13 sobre llantas de acero de 5 J x 13.

Los frenos, de disco los delanteros y de tambor los traseros, van provistos de doble circuito cruzado con compensador de frenada y servofreno.

La dirección, de cremallera, cuenta con la opción de dirección asistida.

Ascona Touring 1.6 S.

El modelo Touring ve realzada su carrocería, dos volúme-

nes, cinco puertas, por sus tapacubos de rueda completa y su denominación en las aletas delanteras. En su interior dispone de correcta instrumentación, incluyendo cuentarrevoluciones, amperímetro y manómetro de aceite. La tapicería es velour a tono con el salpicadero y la moqueta.

Equipa el motor transversal delantero de cuatro cilindros en línea y 1.598 c.c., que le dan una potencia máxima de 90 CV. a 5.800 r.p.m. Este propulsor cuenta con encendido electrónico y su alimentación la realiza a través de carburador de dos cuerpos. De serie monta la caja de cuatro velocidades y su velocidad máxima es de 170 km/h. El sistema de frenos corresponde al mismo del modelo anterior, así como el tipo de dirección.

Los neumáticos, sobre llantas de acero de 5,5 pulgadas, son en medidas 185/70 SR 13.

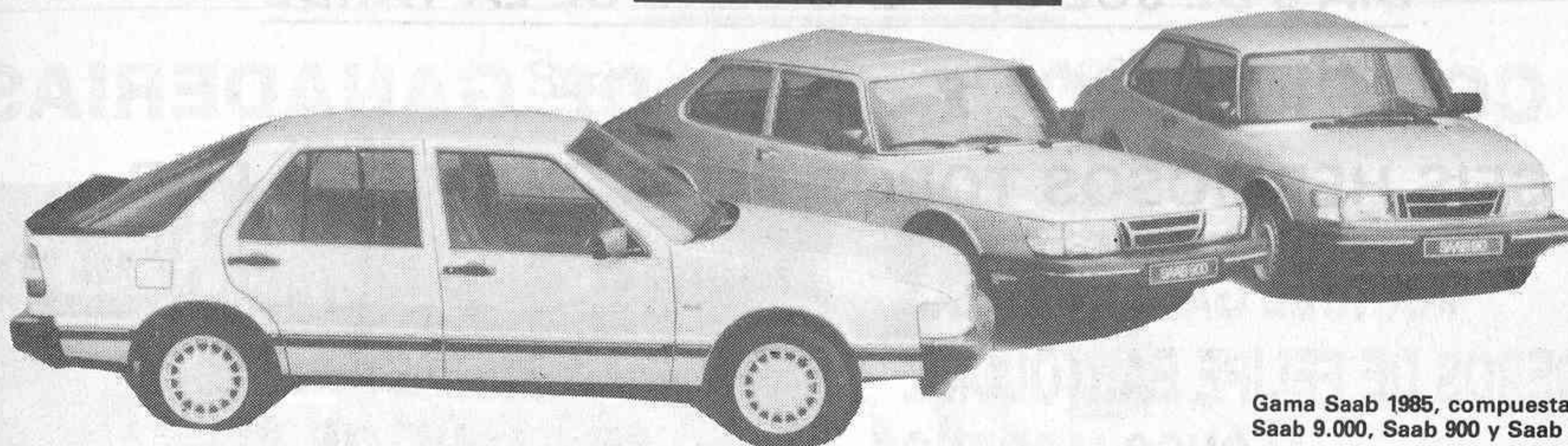
En opción puede solicitarse con caja manual de cinco velocidades y automática, así como con dirección asistida.

Los precios son los siguientes:

Opel Ascona Touring cuatro puertas: franco frontera, 1.165.600; PVP, 1.475.871.

Opel Ascona Touring cinco puertas: franco frontera, 1.214.200; PVP, 1.536.434.

Opel Ascona Diesel cuatro puertas: franco frontera, 1.123.500; PVP, 1.419.595.



Gama Saab 1985, compuesta por las series Saab 9.000, Saab 900 y Saab 90.

Gama Saab para 1985

La oferta de la firma sueca de su gama Saab 900 para 1985 se ha simplificado de forma que contiene sólo cuatro grupos: Saab 900, 900i, 900 Turbo 8 y Turbo 16, todos ellos presentados en versiones de tres, cuatro y cinco puertas, con la salvedad de que el 900i cuenta además con otra versión sedán de dos puertas.

Saab 900

Los modelos denominados Saab 900 van equipados con un motor cuya alimentación, obtenida a través de carburador, desarrolla una potencia de 100 CV. DIN. Monta caja manual de cinco velocidades o cambio automático de tres velocidades.

Saab 900i

La versión 900i, una de las más sofisticadas de la gama Saab, equipa un motor con inyección de combustible que desarrolla 118 CV. De serie monta la caja de cambios manual de cinco velocidades y, a excepción de la versión dos puertas, puede solicitarse con cambio automático. En la mayoría de los mercados este modelo se oferta con un equipamiento especial, entre cuyos detalles más importantes figuran los de llantas de diseño especial de 5,5 pulgadas, techo practicable, consola frontal,

bloqueo de puertas centralizado, dirección asistida, etcétera.

Saab 900 Turbo 8 y Turbo 16

Los modelos turboalimentados que comprenden las series Saab 900 Turbo 8 y Turbo 16 corresponden a las siguientes características de motor: el primero incorpora un motor con potencia de 145 CV. que monta a su vez caja de cinco velocidades. Como opción mecánica, dispone de cambio automático de tres velocidades.

Por su parte, el 900 Turbo 16, que dispone de un nivel de equipamiento de lujo ya de serie, que es opcional para el modelo anterior. Incluye en él, entre otros detalles, la tapicería de cuero o en velour de lujo de diseño especial. Su carrocería va provista de techo corredizo que se acciona eléctricamente, antena de accionamiento eléctrico y sistema de altavoces con conductos para hilos de los altavoces traseros. Equipa un nuevo motor dotado de 16 válvulas, turboalimentado, que a su vez va provisto de un interrefrigerador y caja de cambios manual de cinco velocidades, lo que le proporciona una potencia máxima de 175 CV.

En esta motorización existe una versión tres puertas que cuenta con un diseño aerodinámico especial.

Todos estos modelos, que de serie cuentan con un buen equipamiento y, según los deseos del cliente, puede completarse con equipos opcionales entre los que se incluye aire acondicionado, control de velocidad, elevallas y espejos de accionamiento eléctrico, techo practicable, bloqueo centralizado de puertas, dirección asistida, antena de accionamiento eléctrico, etcétera.

El Saab 99 se convierte en el Saab 90

La otra oferta de Saab, que se centra en el modelo básico de la gama y que se oferta a partir del próximo otoño, es el Saab 90, que tras su modernización ha cambiado sus siglas, desapareciendo las hasta ahora conocidas como Saab 99.

Como principales novedades introducidas en este modelo, además de un maletero más espacioso y un depósito de combustible más amplio, están la nueva suspensión trasera, ruedas de nuevo diseño, amortiguadores con gas de baja presión, así como asientos de válvulas más duros que permiten que el motor funcione con combustible sin plomo.

Esta nueva versión básica corresponderá a un berlina dos puertas que montará el motor Saab dos litros con alimen-

tación mediante carburador simple, desarrollando una potencia máxima de 100 CV., y según deseo puede adquirirse con caja de cambios manual de cuatro o cinco velocidades.

Versión cinco velocidades

La versión con caja de cinco velocidades aporta desarrollos más cortos, lo que supone que le imprime a este modelo un carácter más alegre y deportivo. A su vez, va equipado ya de serie con un deflector delantero que contribuye a darle una imagen deportiva.

También esta versión monta neumáticos de bajo perfil y baja resistencia. Como opción, dispone de techo practicable.

Equipo básico

Como detalles a señalar dentro de su equipo básico para ambas versiones, están la inclusión de cinturones de seguridad en la parte trasera, dos espejos retrovisores exteriores ajustables desde dentro, limpiaparosoles y asientos delanteros con calefacción eléctrica.

Común para ambos también está el nuevo volante de diseño deportivo, ahora con inclinación de 29°, con lo que se logra una posición de conducción más confortable.

El Lancia Thema, para noviembre

El prestigioso constructor italiano de los automóviles Lancia anuncia con bastante antelación el nombre de su nuevo modelo de clase superior, hasta ahora conocido como Tipo 4, con la denominación de Lancia Thema, que a su vez será comercializado en el próximo mes de noviembre coincidiendo con el Salón de Turín.

El Thema, que corresponde a una berlina tres volúmenes de 4,60 metros de largo, que está inspirado en el prestigioso modelo Prisma y también mayormente dimensionado que éste, aparecerá como un tracción delantera con mecánica montada en posición transversal.

Dentro de la lujosa serie, el Thema se ofertará en diferentes versiones, con distintos grados de terminación y con cinco diferenciadas motorizaciones, entre las que podemos destacar: una versión turbo-gasolina, otra también de gasolina de seis cilindros de inyección y un turbo-Diesel.



La nueva clase superior del Lancia ya tiene nombre: el nuevo Lancia Thema se comercializará en noviembre, coincidiendo con el Salón de Turín.

DIA 5 DE JULIO, A LAS SIETE DE LA TARDE

VI CORRIDA CONCURSO DE GANADERIAS

SEIS HERMOSOS TOROS SELECCIONADOS POR

**MANUEL GARCIA-ALEAS
HEREDEROS DE FELIPE BARTOLOME
ALONSO MORENO**

**TORRESTRELLA (ALVARO DOMEQ)
MARQUES DE ALBASERRADA
JOAQUIN MANUEL MURTEIRA**

PARA

MANOLO ARRUZA - PACO ALCALDE - MORENITO DE MARACAY

**QUE LIDIARAN, CON LOS MEJORES SUBALTERNOS
DE ESPAÑA, UNA CORRIDA ESPECTACULAR SIN
PRECEDENTES EN LA HISTORIA DEL TOREO**

PRECIOS DE LAS LOCALIDADES

Tendidos	Sombra	Sol y sombra	Sol
PREFERENTE:			
Barreras	4.750		
Contrabarreras	4.300		
Filas 1. ^a a 5. ^a	2.150		
Filas 6. ^a a 11. ^a	1.875		
Barreras	5.000	4.000	2.450
Contrabarreras	4.600	3.500	2.150
Delanteras Bajas	4.200	3.000	1.900
Delanteras Altas	1.575	1.300	725
Balconillos Bajos	2.300	1.800	925
Balconillos Altos	1.000	725	450
Sobrepuestas	2.300	1.800	925
Fila 1. ^a	2.750	2.025	1.275
Fila 2. ^a	2.600	1.950	1.150
Fila 3. ^a	2.450	1.875	1.000
Fila 4. ^a	2.300	1.800	925
Filas 5. ^a y 6. ^a	2.150	1.725	850
Filas 7. ^a y 8. ^a	2.025	1.600	775
Filas 9. ^a y 10. ^a	1.875	1.475	775
Filas 11. ^a y 12. ^a	1.725	1.350	725
Filas 13. ^a y 14. ^a	1.575	1.225	725
Filas 15. ^a y 16. ^a	1.425	1.100	625
Filas 17. ^a y 18. ^a	1.300	1.000	625
Filas 19. ^a y 20. ^a	1.225	1.000	550
Filas 21. ^a y 22. ^a	1.150	850	550
Filas 23. ^a y 24. ^a	1.075	850	500
Filas 25. ^a , 26. ^a y 27. ^a	1.000	725	450
GRADAS			
Delanteras	1.150	775	500
Filas 1. ^a a 7. ^a	775	500	360
ANDANADAS			
Delanteras	550	360	250
Filas 1. ^a a 7. ^a y Balconillos	300	250	175

DESPACHO OFICIAL DE LA EMPRESA

Calle de la Victoria, 3

ABONADOS: Día 29 de junio, de DIEZ a UNA, por la mañana, y de CINCO a NUEVE, por la tarde, y día 30 de junio, de DIEZ a UNA de la mañana.

PUBLICO EN GENERAL: Días 2, 3 y 4 de julio, de DIEZ a UNA, por la mañana, y de CINCO a NUEVE, por la tarde. Día 5 de julio, de DIEZ de la mañana a DOS de la tarde.

TAQUILLAS DE LA PLAZA DE TOROS

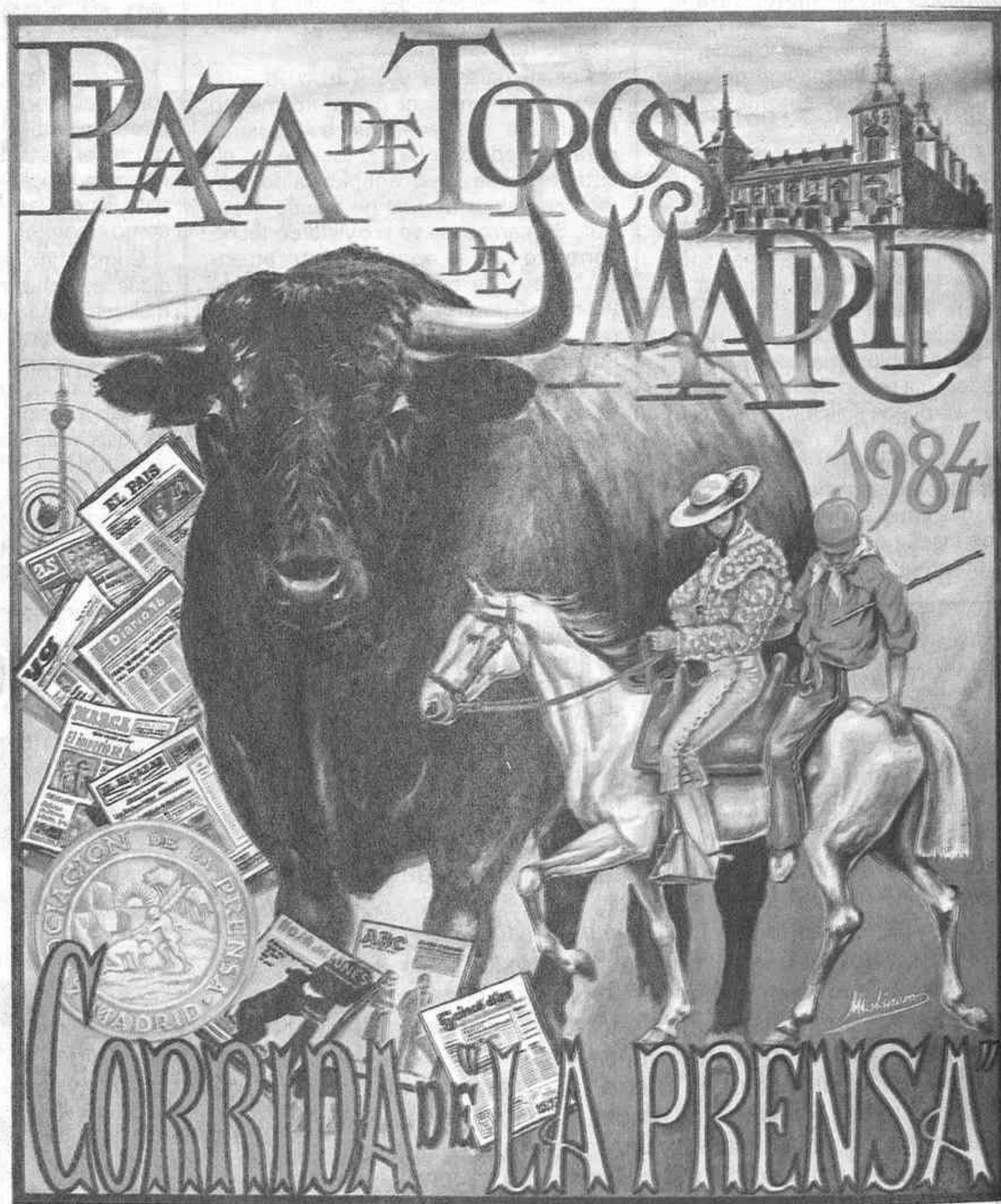
Calle de Alcalá, 237

El jueves 5 de julio, de DIEZ de la mañana a DOS de la tarde, y de CUATRO Y MEDIA en adelante, caso de que todavía hubiere localidades.

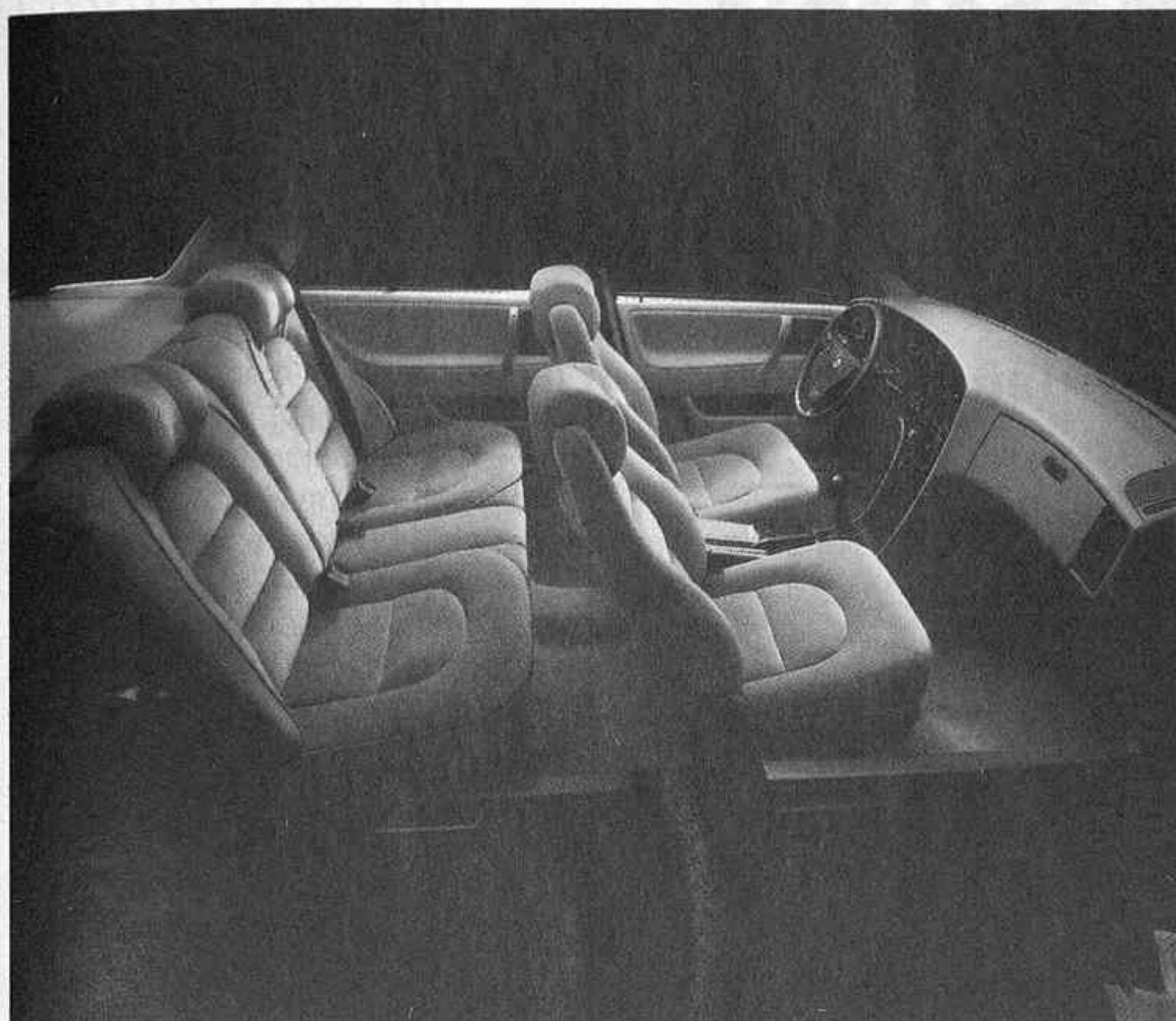
DESPACHO DE BILLETES EN EL PALACIO DE LA PRENSA

Plaza del Callao, 4

Días 2, 3 y 4 de julio, de DIEZ a UNA, por la mañana y de CINCO a OCHO, por la tarde.



Serie Saab 9.000 para 1985



El Saab 9.000 corresponde al modelo cumbre de la marca sueca. Le podemos considerar como un espacioso break o familiar, de auténticas prestaciones deportivas.



Lujoso habitáculo, de excelente terminación, en el que el puesto de conducción está inspirado en el que utiliza el piloto en un avión.

Modelo familiar de elegante línea

■ El puesto de conducción está inspirado en el que utiliza el piloto en un avión.

Con bastante antelación, el fabricante de automóviles suecos Saab ha presentado la gama de tres series de modelos que, a partir de 1985, vienen destinadas a cubrir un amplio sector cada una dentro de su segmento. Los actuales Saab 99 pasarán a denominarse Saab 90. La Serie 900, que ya ocupa una fuerte posición en el mercado, se verá simplificada a cuatro grupos, y la novedad es la aparición del Saab 9.000, que corresponde a un automóvil familiar de elegante línea con prestaciones deportivas.

Berlina 5 puertas

Comenzando por su parte externa, el Saab 9.000 corresponde a un diseño producto de la cooperación italo-sueca, en cuya carrocería ha trabajado en estrecha colaboración con el Departamento de Estilo Saab el prestigioso diseñador de automóviles Giorgio Giugiaro, cuyos excelentes resultados se han visto culminados en el logro de una berlina dos volúmenes y medio, cinco puertas, provisto en su habitáculo de un amplio espacio para cinco pasajeros y completo equipaje.

La carrocería, de moderno y perdurable estilo, con nuevas líneas redondeadas, posee una estudiada aerodinámica de 0,34 CX, de excelente penetración al aire, gracias a la cual aumenta sus prestaciones y reduce sensiblemente los consumos de los

diferentes motores con que va equipada. La parte trasera, que recuerda un tanto al nuevo Renault-25, ha sido estudiada para, con la apertura total mediante el portón trasero, dar cabida a voluminosos objetos o un amplio equipaje. Para su mejor definición, podríamos considerar a este modelo como un espacioso break, con elegantes líneas de una berlina. La versatilidad y capacidad del maletero puede variar desde 625 a 1.500 litros. Con el asiento trasero abatido, la profundidad del maletero puede llegar hasta 164,5 centímetros. Este asiento puede plegarse parcial o totalmente y se halla dividido en la proporción de 60/40.

Espacioso habitáculo

La longitud interior del habitáculo es de 189 centímetros. Los asientos delanteros, que obedecen a un diseño totalmente nuevo, han sido estudiados para ofrecer la mayor comodidad. El asiento del conductor dispone de reglaje de altura según la talla del conductor, inclinación regulable, y ambos asientos disponen de un dispositivo de calefacción eléctrica. El puesto del conductor, salpicadero y mandos están inspirados en el que utiliza un piloto en el avión. El asiento posterior, capaz para tres cómodas plazas, dispone a su vez de

un brazo central abatible y amplio espacio para estirar las piernas y viajar cómodamente. La consola central, integrada en el salpicadero, dispone de varios dispositivos extra para intercambiar con éste, según los deseos del conductor, la radio, los altavoces, cenicero, etcétera. Va provisto de un completo y sofisticado equipamiento, comparable con los modelos de gran lujo de los que se construyen actualmente en el mercado mundial. Opcionalmente puede solicitarse con equipo extra de sistema de aire acondicionado o de un sistema de climatización totalmente automático que permite al conductor fijar por anticipado la temperatura deseada, regulándose luego automáticamente el flujo de calor y de aire.

Características técnicas

Monta el propulsor de cuatro cilindros en línea, con cuatro válvulas por cilindro, cuya cilindrada total de 1.985 c.c. le proporciona una potencia de 175 CV. a 5.300 r.p.m. La alimentación la realiza mediante doble bomba de carburación eléctrica e inyección de combustible con control electrónico Bosch L-Jetronic. Incorpora a su vez turbocompresor Garrett T3. El sistema de encendido es electrónico.

Este motor cuenta con la ventaja de poder utilizar gasolina de 90 a 98 octanos con o sin plomo. La gran autonomía se la proporciona su depósito de combustible, con capacidad para 68 litros.

El potente propulsor utiliza caja de cambios manual de cinco velocidades montada transversalmente a la izquierda del motor.

Los frenos son de disco a las cuatro ruedas, ventilados los delanteros. Las ruedas van provistas de llantas de aluminio de seis pulgadas, con neumáticos de 195/60 R15 86 V.

La dirección es de cremallera, provista de asistencia. Las prestaciones de este modelo son de 220 km/h. En síntesis, podríamos decir que la nueva serie Saab 9.000 está pensada para satisfacer a los automovilistas que desean las prestaciones de un automóvil deportivo, pero que a su vez necesitan de un habitáculo más espacioso. En ese sentido, el Saab 9.000, modelo familiar con prestaciones deportivas, ha sido clasificado en la categoría de «automóvil grande» de acuerdo con las normas EPA de los EE.UU. Esta serie, según la información facilitada por el constructor, sobrepasará a los modelos actuales más exclusivos, tanto respecto al espacio y confort como en comportamiento y equipamiento.

J. L. GANCHEGUI

Peugeot 205 GT

Agil y muy manejable, de buena estabilidad y comportamiento en ruta

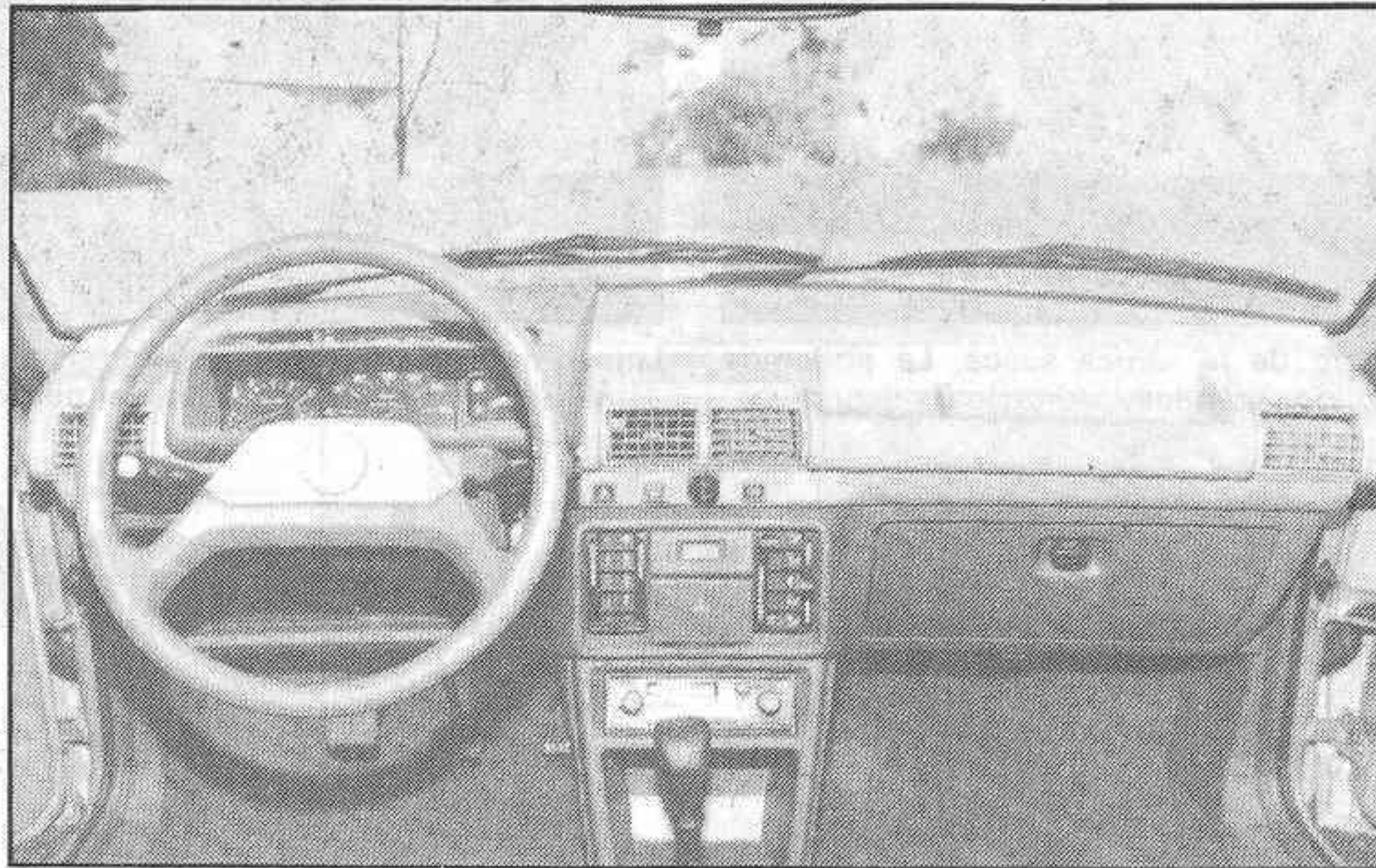
Desde su presentación oficial a los medios de comunicación, en estas mismas páginas auguramos una excelente acogida al Peugeot 205 que, fabricado por el grupo PSA en las factorías de Automóviles Talbot de Villaverde, se comercializa, en un principio, en tres versiones gasolina con diferenciadas cilindradas y potencias de motor. Próximamente saldrá al mercado una nueva versión fabricada en Francia, de la que también hemos dado amplia información: el 205 GTI, que aporta una realización totalmente nueva en algunas partes mecánicas, cuya imagen dinámica y deportiva supera con creces todo lo esperado, ya que corresponde a un sensacional modelo deportivo, capaz de apabullar a cualquier modelo similar de la competencia. Posteriormente, para el mes de septiembre, está prevista la presentación de la nueva versión 205 Diesel, que con la mecánica suya desde un principio, que ahora monta el Citroën Visa Diesel, culminará sobradamente los deseos de los

usuarios que se inclinan por las «pequeñas versiones» dieselizadas, ya que en prestaciones, comportamiento, bajos consumos y economía de mantenimiento son cualidades muy difíciles de superar en los coches de la competencia que actualmente se encuentran en el mercado.

Pequeño león con garra

De las tres versiones que se comercializan en la actualidad, hoy traemos a nuestras páginas un comentario sobre la prueba que efectuamos a la que monta la

mecánica de mayor potencia, es decir, el Peugeot 205 GT, sobre cuya implantación del grupo motopropulsor, muy conocido en nuestro mercado, es decir, el motor Simca de 1.442 c.c., hubo serias dudas por parte de PSA, que se inclinaba por la comercialización en España del motor que montan los coches franceses en esta misma versión. A decir verdad, creemos ha sido un acierto la decisión por parte de Automóviles Talbot en equipar a este modelo con el experimentado motor Simca, que ayudado por unos desarrollos muy estudiados en su caja de cambios, le proporciona a la versión GT un excelente aire deportivo y extraordinarias prestaciones que hacen la delicia de los amantes de la conducción rápida y segura, sin que por ello el consumo se dispare.



En el puesto de conducción, el 205 ofrece todos los mandos al alcance de la mano, así como la fácil lectura de los indicadores. Su consola central da servicio al compartimento para el aparato de radio, un amplio hueco para cintas cassette u otros pequeños objetos y, en la parte superior, van situados los mandos de su eficaz climatización y aireación, así como un reloj digital y el cenicero. La guantera en este modelo va provista de tapa y cerradura con llave.

83 CV. y 172 km/h.

Durante la prueba, en todo momento tanto en tramos de autopista como en carreteras de todo tipo, el 205 GT nos dio prueba de que su potencia de 83 CV. es más que suficiente para demostrar la fuerza de este pequeño león, con una elasticidad en su motor digna de elogio. Cuando se pisa a fondo saca sus potentes garras y alcanza con facilidad la velocidad anunciada en catálogo de 172 km/h.

Este extraordinario comportamiento del conocido motor Simca de 1.442 c.c., que a su vez se monta también en otros modelos de la gama Talbot, está favorablemente ayudado por los buenos desarrollos con que cuenta su precisa caja de cambios de cinco velocidades, de cómodo y fácil manejo. Tira muy bien en cualquier circunstancia, tanto en la baja como en la alta. En lo que respecta a sus consumos, éstos son muy bajos, aunque siempre van en función de la carga del coche y de las prestaciones que uno quiera obtener.



La amplia carrocería del 205, mediante su cuatro puertas laterales, facilita el perfecto acceso a su interior. La parte posterior, provista de un amplio portón, ayuda a conferirle una mayor polivalencia de uso.

■ Excelente conjunto motor-caja de cambios, con elevadas prestaciones.

Excelente comportamiento

Con un intachable comportamiento de su mecánica, que, como anteriormente señalamos, posee increíbles recuperaciones, el 205 GT cuenta con una extraordinaria estabilidad, a través de una conducción ágil y muy manejable. Las suspensiones delanteras y traseras, así como la amortiguación, responden a la perfección a una conducción rápida y deportiva, con excelente comportamiento en curvas y extraordinario agarre aun en maniobras rápidas y un tanto bruscas, lo que da gran confianza para aprovechar todas las buenas cualidades que ofrece su grupo motriz. El agarre se ve ayudado por sus bien dimensionados neumáticos.

La dirección es muy suave y cuenta con una buena precisión.

Corto en dimensiones y cómodo habitáculo

Del comportamiento de los frenos diremos que en todo momento respondieron con eficacia. Su



El Peugeot 205 GT corresponde al de mayor cilindrada de la serie que se fabrica en España. Equipa el conocido motor Simca de 1.442 c.c., que le proporciona unas prestaciones de 172 km/h.

doble circuito en diagonal garantiza su seguridad activa y la asistencia le proporciona mayor comodidad a la hora de utilización.

En lo que respecta a su carrocería, de diseño moderno y muy juvenil, por sus reducidas dimensiones de 3,7 metros, a simple vista no da la idea de la buena comodidad que proporciona su bien dimensionado habitáculo. Cumple a la perfección su objetivo de un cuatro cómodas plazas. El confort en orden de marcha es francamente bueno, dentro de lo que se le puede pedir a un coche de estas características. Los asientos delanteros, bien diseñados anatómicamente, recogen a la perfección, aunque no le vendría nada mal que la banqueta

fuese un tanto más dimensionada.

En lo tocante a su equipamiento, esta versión, que es la más potenciada de las tres, va provista de todos los elementos necesarios de confort. Su cuadro de instrumentación, de original y moderno diseño, da fácil lectura en todos los relojes e indicadores. Los mandos clásicos de los modelos Peugeot están todos ellos muy al alcance de la mano y son de muy fácil y simplificada utilización.

Algo que objetar es su reducido maletero, pero en coches de esta categoría es difícil encontrar un espacioso compartimiento destinado al portaequipajes. En su favor está la ampliación de éste

con el abatimiento indistintamente del asiento posterior en dos secciones.

En resumen, el Peugeot 205 GT es un coche de estupendas cualidades, muy cómodo y manejable para su utilización en ciudad y con extraordinarios rendimientos y altas velocidades crucero para utilizarlo en carretera. Un buen rutero, alegre y de muy fácil manejabilidad, capaz de convencer a todo aquel conductor que dentro de la categoría de los polivalentes busque un coche para utilizarlo dando servicio a la familia, a la vez que en la utilización individual guste al sacarle todo el rendimiento que ofrece un deportivo.

J. L. GANCHEGUI

"llegan más lejos..."

- EN SEGURIDAD
- EN CONFORT
- EN GAMA
- EN más AGARRE



Firestone



En huellas: Normal, Ancha y Superancha.

Con la velocidad aparece la serenidad.



Renault 25. Especie en vías de aparición.

Gracias a la selección natural, todas las especies evolucionan en el sentido de una mayor adaptación al medio.

Así, el Renault 25 es más eficaz. Aerodinamismo récord y motor a inyección microprocesada, para la velocidad. Alto nivel de equipamiento y utilización masiva de la electrónica para el control integral del vehículo.



El Renault 25 habla.

La voz es un elemento vivo de la seguridad. Un sintetizador electrónico dotado de voz propia y hablando nuestro idioma, le informa con tres niveles de aviso. (Olvido, Prealerta y Alerta). Conduciendo, cuando el Renault 25 hable, escúchele.

TEST OBLIT. REP

GAMA RENAULT 25 - Características: 5 velocidades adelante. Tracción delantera. Arbol de levas en cabeza. Frenos de disco ventilados delanteros y de tambor traseros, con servofreno. Suspensión independiente a las 4 ruedas. Dirección asistida. Capacidad de maletero de 442 a 1.238 dm³. **Equipamiento:** Paragolpes con spoiler. Faros rectangulares con lámparas de iodo, regulables desde el interior. Retrovisor exterior regulable desde el interior. Parabrisas laminado y luneta trasera térmica. Luz interior conectada a las 4 puertas.

Luz de lectura interior orientable. Volante de altura regulable. Reloj y termómetro exterior digital. Cuenta-revoluciones y cuadro control con agujas luminosas. Preequipo de radio. Elevalunas delanteros eléctricos. Cierre electromagnético de puertas, portón maletero y tapa de combustible. Alerón trasero. **RENAULT 25 GTX - Características:** Motor 2.165 cm³. Inyección y encendido electrónicos regulados por microprocesador. 123 CV DIN a 5.250 r.p.m. Velocidad máxima 195 km/h. Consumo por 100 km., según

norma Europea A-70: 6,31 l. a 90 km/h., 7,9 l. a 120 km/h. **Equipamiento:** Alerón trasero color carrocería. Lunas ahumadas. Reposacabezas traseros integrados. Indicador de nivel y presión aceite. Sintetizador con voz (Avisos de olvido, prealerta y alerta). Ordenador de a bordo con 5 funciones y control numérico del nivel de carburante. Regulador velocidad. **RENAULT 25 GTS - Características:** Motor 2 litros. 103 CV DIN a 5.500 r.p.m. Carburador de doble cuerpo. Velocidad máxima 182 km/h. Consumo por 100 km.,

según norma Europea A-70: 5,7 l. a 90 km/h., 7,6 l. a 120 km/h. **Equipamiento:** Indicador del nivel de aceite. Alarma sonora de olvido apagado faros.

Más de 1.400 puntos de asistencia en toda España. Financiación: Hasta 3 años con Renault Financiaciones. Leasing: Hasta 3 años con Renault Leasing.

Ford Fiesta 1.6 Diesel

Suavidad en los mandos para una conducción confortable y ligera

En los últimos años, las matriculaciones de modelos equipados con motores Diesel han experimentado un elevado crecimiento en nuestro mercado interior, que ahora, sin duda, se verán potenciadas con la comercialización de nuevos modelos en el segmento de los «polivalentes», como son: el Visa Diesel; el modelo que hoy nos ocupa, el Fiesta Diesel; el Fiat Uno (modelo de importación), a los que el próximo otoño se les unirá el Peugeot 205 Diesel.

También hay que contar con la reciente aparición en el mercado de los modelos Ford Escort y Orion, que equipan el mismo motor 1.6 que monta a su vez el Fiesta Diesel.

El anuncio de bajos consumos

Para incentivar las ventas, los fabricantes se apoyan en los reducidos consumos, que siempre anuncian a velocidad estabilizada de 90 km/h., según normas europeas, así como en los bajos costos del carburante y en la rentabilidad que ofrecen los motores Diesel con sus bajos consumos en comparación con los de gasolina. En el caso del Ford Fiesta 1.6 Diesel, dentro de los modelos de su categoría, hemos podido comprobar que el consumo es realmente bajo y ello es atribuible al moderno diseño de su motor y también, conduciéndolo normalmente, influyen los desarrollos excesivamente largos con los que va dotada su caja de cambios. A decir verdad, la cosa cambia, aunque no en exceso, cuando el conductor pretende sacar la máxima prestación, aumentándole la velocidad, que para conseguirla hay que pisar muy a fondo tanto en cuarta como en la quinta marcha.

También este motor se ve penalizado en su consumo por los largos desarrollos de su caja de cambios que, debido a las condi-

ciones de nuestra orografía en cuanto un repecho se hace un poco pronunciado, hay que recurrir inmediatamente al cambio de velocidad y, a veces, según los grados de inclinación de la cuesta a superar, insertarle la tercera velocidad. Estos, sin lugar a dudas, penaliza también un tanto esos reducidos consumos que logra extraordinariamente el nuevo motor 1.6 Diesel.

Motor 1.6 Diesel común para tres modelos

La principal novedad de este modelo está en el equipamiento del nuevo motor Ford Diesel de 4 cilindros en línea, que, montado en la parte delantera en posición transversal vertical, cuenta con una cilindrada de 1.608 c.c. que le dan una potencia máxima de 53 CV. a 4.800 r.p.m. Este nuevo motor, con las mismas características, se monta a su vez en los modelos de la gama Ford Escort y Orion con idéntica transmisión, aunque con distintas relaciones en la caja de velocidades, según la adaptación del peso potencia de cada modelo.

■ Correctas prestaciones con muy reducidos consumos.

El actualizado diseño de la carrocería del Ford Fiesta ahora se beneficia del equipamiento del nuevo motor Ford Diesel 1.6 litros, que incorpora de serie caja de 5 velocidades.

En términos generales, el nuevo motor Diesel fabricado por Ford podemos asegurar que sí nos ha gustado, como ya lo anunciamos el día que tuvimos la primera toma de contacto con él; pero es una pena que la marca no haya pensado en dotarle de una caja de cambios con relaciones más cortas, sobre todo en la cuarta y quinta marcha, para comercializarlo en España, pues aunque los consumos subiesen un poquitín, compensaría de sobra con los que se producen en mayor elevación con la actual caja de cambios cuando se desea sacar la mayor prestación de la potencia máxima del motor. Sobre este aspecto sabemos que los fabricantes tienen muy estudiadas su producciones, ya que Ford España en Valencia no solamente fabrica las versiones dieselizadas de estos modelos para nuestro mercado nacional, sino que en una gran parte este modelo se exporta a distintos países europeos y que en Alemania se construye con idénticas características que en España, punto este que nos parece muy lógico en cuanto a los desarrollos un tanto largos que para algunos países europeos, de llana geografía, donde además abundan las buenas carreteras y muchas autopistas, las relaciones dadas a esta caja de cambios pueden ser correctas.

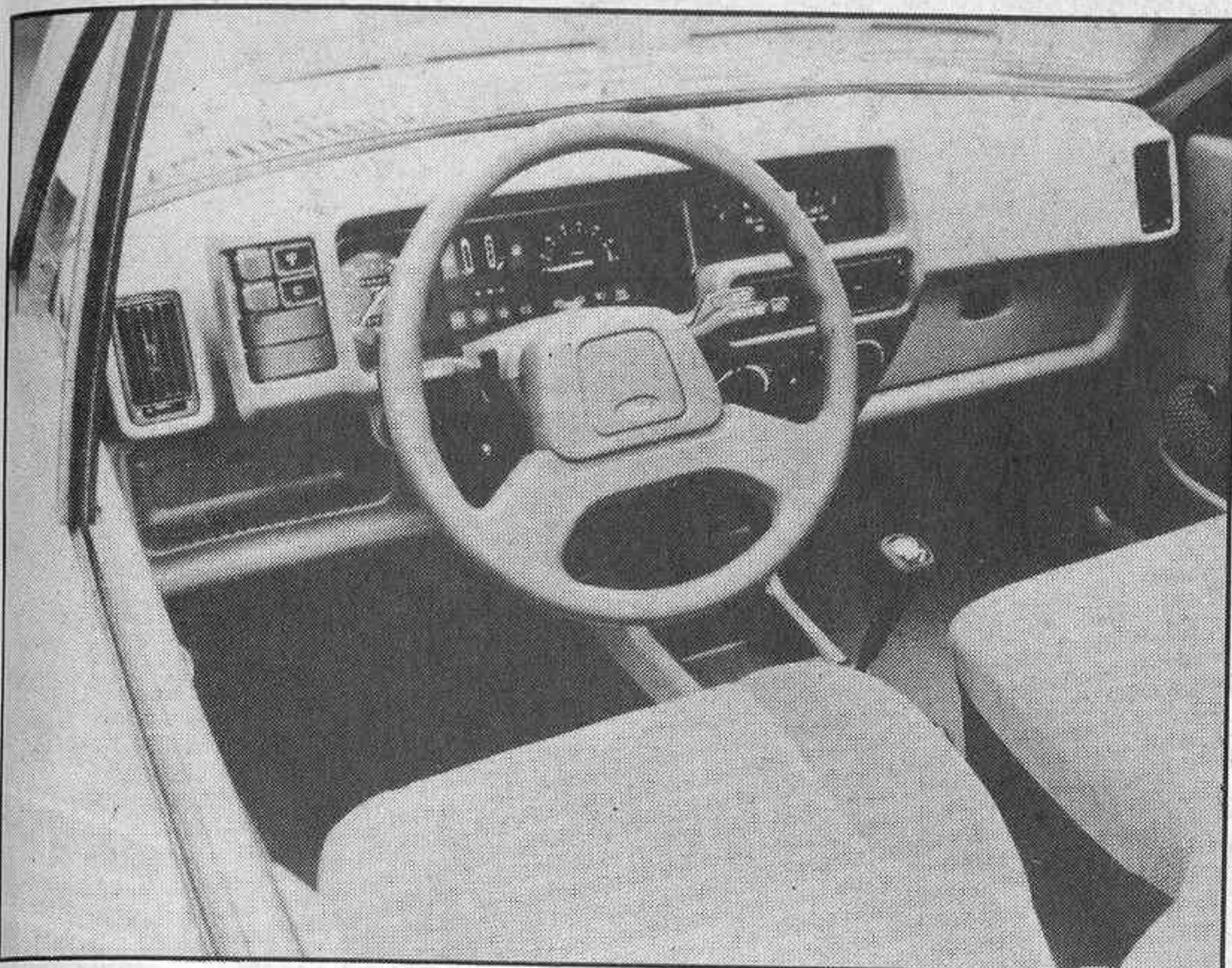
Conducción suave y muy fácil

La confortabilidad en el habitáculo, en el modelo Fiesta es francamente buena, pues el acierto de este motor se nota, además de en la obtención de su potencia y buena elasticidad, en lo poco o casi nada ruidoso que supone su funcionamiento para el habitáculo. El compartimiento del motor, así como el del capot, cuenta con una buena insonorización lograda a base de revestimientos especiales que impiden en gran parte la salida de los ruidos inevitables de un Diesel, tanto hacia el exterior como en la penetración de éstos al interior, bien sea a través de las ventanillas o por el piso del vehículo, que a su vez también está debidamente preparado. En marcha normal apenas si se nota que uno conduce un coche de gasolina o Diesel.

Algo digno de alabar en el Fiesta Diesel es la suavidad de funcionamiento de su caja de cambios, así como la confortable, fácil y suave conducción que proporciona la dirección, de manejo muy sencillo y preciso, que no cansa en absoluto, aunque se esté largas horas al volante. Su comportamiento en general es también francamente bueno, proporcionado por su mejorada



El actualizado diseño de la carrocería del Ford Fiesta ahora se beneficia del equipamiento del nuevo motor Ford Diesel 1.6 litros, que incorpora de serie caja de 5 velocidades.



Detalle del puesto de conducción, en el que el volante, salpicadero y cuadro de instrumentación corresponden al nuevo diseño que actualmente ha sido introducido en la gama Ford Fiesta.

suspensión delantera y el mayor agarre que le otorgan sus neumáticos de bajo perfil 155/70, que montados en llantas de 5 pulgadas contribuyen muy eficazmente a controlar la deriva. A nuestro juicio, debemos ob-

jetar que este buen comportamiento queda un tanto mermado por la imprecisión que se nota en la salida de curvas y maniobras rápidas que uno se ve obligado a efectuar, y esto creemos es debido no solamente a que el

Fiesta monta el tren trasero de eje rígido, sino que éste aún no ha sido del todo mejorado para que el coche obtenga la precisión deseada, sobre todo en conducción un tanto rápida.

Los frenos, a pesar del aumento de peso en esta versión dieselizada, responden francamente bien, aunque no le habría venido mal un mayor aumento en el diámetro del disco, pues sobre la parte delantera del Ford Fiesta gravitan del orden de 600 kg. de peso, aproximadamente.

Carrocería de línea rediseñada

En conjunto, el Ford Fiesta 1.6 Diesel, al igual que sus hermanos de gama, creemos ha ganado muchos puntos con su completo rediseño de la carrocería y en una serie de detalles que se han incluido en la construcción de su habitáculo. Exteriormente su línea, dentro de un modelo polivalente, es muy alegre, dinámica y, sobre todo, muy actualizada.

En su interior, los asientos delanteros son dignos de elogio por su extraordinaria confortabilidad

y lo bien que sujetan, proporcionando una conducción muy descansada. Los posteriores, un tanto escasos en espacio para estirar las piernas, cuando los viajeros son altos, están contruidos también con delicadeza y esmero.

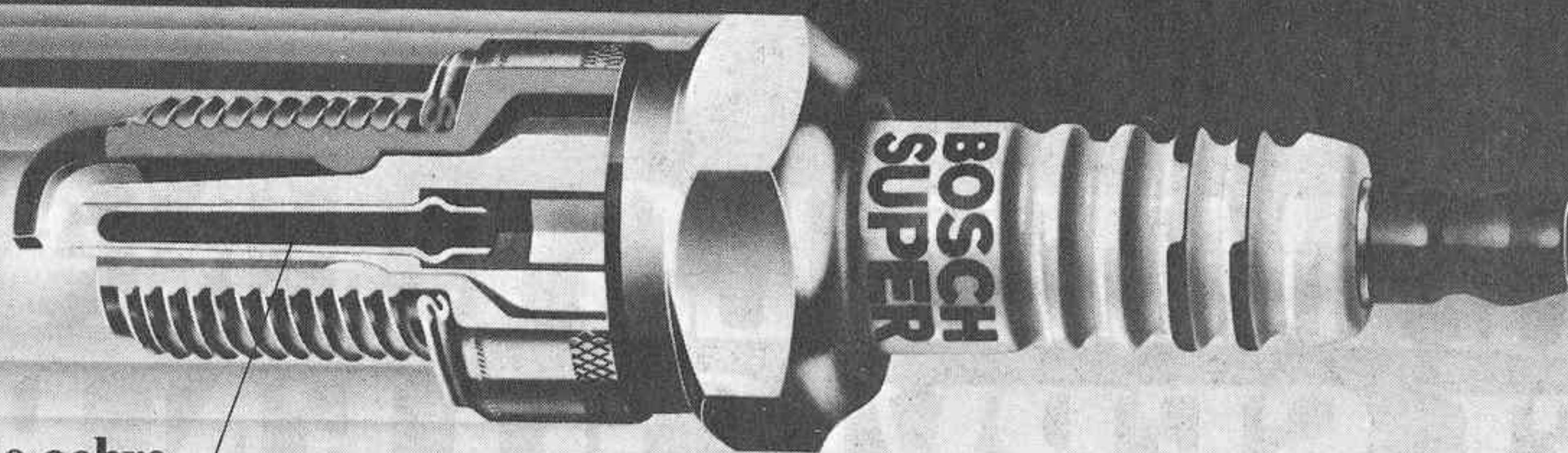
En lo que respecta a su terminación, el Fiesta cuenta con un excelente acabado ya de serie, que se puede mejorar según versiones a gusto del consumidor, equipándole con todo aquello que se oferta en opción.

En resumen, a nuestro juicio, el Ford Fiesta es un coche muy válido para todos aquellos que se inclinan por la compra de modelos dieselizados. Su agradable conducción, prestaciones y la baza que juega a favor de su reducido consumo, no dudamos influirán a la hora de su aceptación en un mercado que cada día se hace más competitivo. Pero Ford sabe dar una terminación idónea a todos sus modelos y esto es muy importante a la hora de la compra, pues el coche, además de sus buenas cualidades mecánicas, tiene que entrar también por los ojos.

J. L. GANCHEGUI

SUPER BUJIA BOSCH

Más kilómetros con menos litros.



Núcleo de cobre

Bosch ha desarrollado una bujía pensando en los tiempos que corren. Una bujía capaz de recorrer kilómetros y kilómetros con el mínimo de litros. Una bujía capaz de ahorrar gasolina desde el principio, desde el arranque.

Porque su núcleo de cobre en el electrodo central alcanza en menos tiempo la temperatura óptima de servicio. Sin fallos en el encendido, con menos desgaste del motor. Es la Super Bujía Bosch. Para ganar potencia y hacer más kilómetros con menos litros.



BOSCH
Así de seguro.



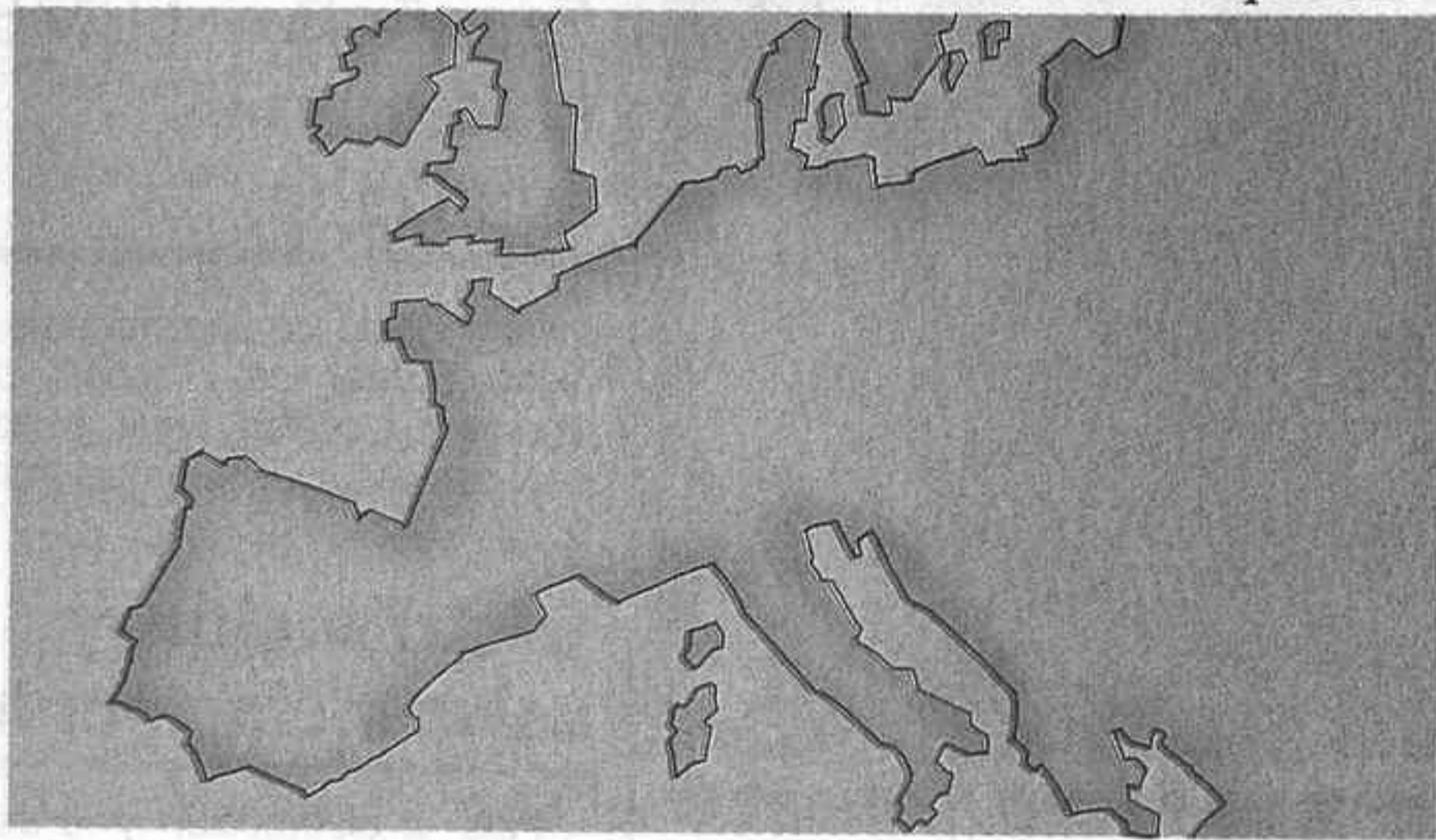
CAMIONES RENAULT EL SERVICIO EN RUTA

UNA RED TAN FUERTE EN ESPAÑA COMO EN TODA EUROPA.

Más de 1.200 puntos de asistencia en todas las rutas europeas.

Hay que ser fabricante nacional de camiones para ofrecer una importante red de servicio en nuestro país. Como RENAULT.

Pero, además, hay que tener mucho peso y prestigio a nivel internacional para ofrecer más de 1.200 puntos

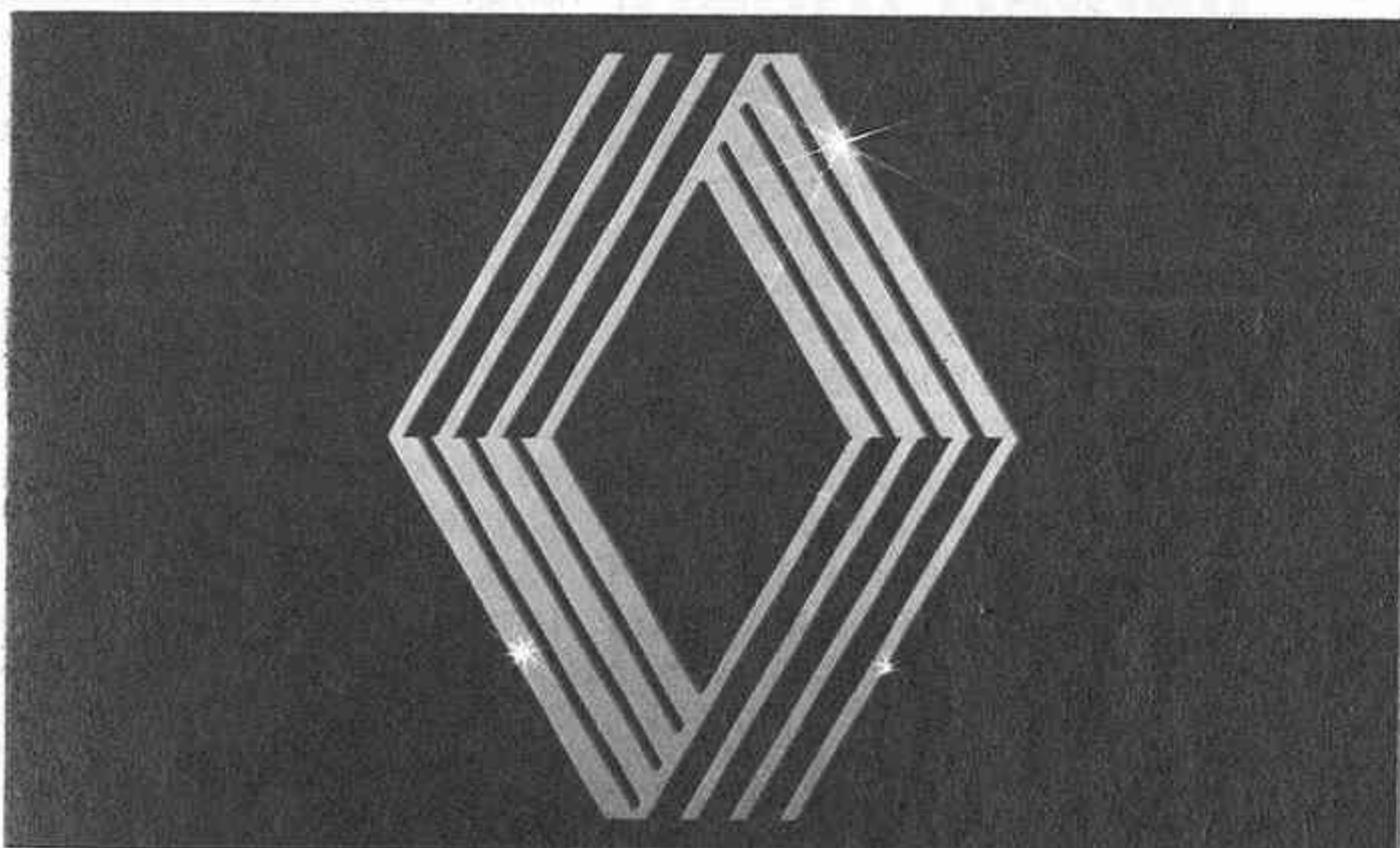


de asistencia a lo largo de todas las rutas europeas.

Así es la red de servicio RENAULT.

Un servicio rápido y eficaz en todo momento.

Garantizado, 24 horas al día. 365 días al año. Y avalado por el excelente nivel técnico de nuestros equipos especializados.



Renault, Fabricante Nacional de Camiones y Autocares.

E RENAULT VEHICULOS INDUSTRIALES aporta su experiencia y tecnología al mercado nacional y potencia las exportaciones.

Tarjeta de crédito RENAULT. Eficacia inmediata con sólo mover un dedo.

No importa el lugar de Europa en que se encuentre. Basta una simple llamada telefónica y un equipo de especialistas le atenderá en su propio idioma. Sin perder tiempo. Con la tarjeta de crédito RENAULT.

Un servicio que le garantiza una perfecta asistencia técnica sin realizar ningún desembolso inmediato

A cualquier hora del día. Cualquier día del año.



Recambios originales RENAULT. No los cambiamos por nada.

En RENAULT no sólo ponemos a su servicio un equipo técnico fuera de serie. Además, garantizamos cada reparación y utilizamos, exclusivamente, recambios originales. Sea la pieza que sea.

Porque hemos realizado una importante inversión para abastecer nuestra



extensa red de servicio con recambios originales. Para que nunca le falte el suyo.

Para que le saque a su camión RENAULT el máximo rendimiento. Sin correr riesgos.

CAMIONES RENAULT LA FUERZA EN RUTA

RENAULT

Vehículos Industriales



Grupo Bosch en España

El nombre de Robert Bosch, que a nivel mundial está estrechamente relacionado con el automóvil, por tratarse de la firma que dentro de la industria auxiliar en la fabricación de componentes ofrece productos de gran calidad y precisión, lograda a través de las fuertes inversiones que dedica anualmente a la investigación y desarrollo de nuevos productos, recientemente, en una conferencia de prensa ofrecida a distintos medios de información y publicaciones especializadas, dio a conocer los amplios proyectos que Bosch tiene para España, donde cuenta con dos empresas dedicadas a la fabricación de equipos y productos para la automoción: Robert Bosch Española, fundada en 1976 como fabricante, ya que en el mercado español lleva cincuenta y ocho años, y FEMSA, fundada en 1940 y absorbida por el Grupo Bosch en 1978, fecha en que adquirió la mayoría de las acciones.

Robert Bosch Española.

Cuando el Grupo Bosch decidió venir a España, lo hizo pensando en las amplias perspectivas de mercado que tiene nuestro país, así como teniendo en cuenta a su vez que para la fabricación de algunos de sus productos España era el lugar idóneo para comercializar éstos a nivel internacional y más aún cuando llegue el momento de nuestra integración en la Comunidad Económica Europea.

En un principio, Robert Bosch Española, como fabricante, surgió de otra empresa denominada CEESA (Constructora Eléctrica Española, S. A.). En la actualidad, Bosch cuenta con dos centros de fabricación situados en Madrid y Alcalá de Henares, centrando su línea de producción en equipos eléctricos para vehículos, como son: motores de arranque, alternadores, reguladores eléctricos, relés, bujías, filtros de combustible, válvulas electromagnéticas, así como grupos electrogénos.

Fabricación conjunta

A través de FEMSA dispone de nueve fábricas situadas en distintos puntos de nuestra geografía, con un programa de fabricación más extenso, produciendo, además de los ya reseñados fabricados por Robert Bosch Española, elementos y componentes para el automóvil como son baterías, limpiaparabrisas, motoventiladores, distribuidores de encendido, bobinas, minirrelés y equipos eléctricos para



Completa gama de medidores y comprobadores para el taller de la marca Bosch, que fueron exhibidos en el Expomóvil de este año.

motocicletas.

Durante varios años ambas firmas fabricaban indistintamente, lo que esta multiplicidad de modelos, originada por las dos diferentes líneas de productos, implicaba una serie de gastos adicionales como los de homologación por parte de los clientes, por lo que ahora el Grupo Bosch ha decidido la unificación de las dos gamas de productos, para de esta forma conseguir un flujo de intercambio mundial de productos y componentes. Con ello, indudablemente, los primeros beneficiados son los clientes, que recibirán en el futuro solamente una gama de productos, en lugar de las dos anteriores Robert Bosch y FEMSA.

Para la fabricación de los productos principales, excepto baterías, se seguirán las normas de Robert Bosch, con el fin de asegurar una conexión directa y continua con el alto grado de desarrollo y tecnología de la marca, con lo que a su vez se reducirán considerablemente los gastos de homologación y la diversidad de tipos, a la vez que se consigue que una homologación realizada en Alemania no necesite ser repetida en España.

Centralización de la producción

Esta unificación en la producción conjunta supone la centralización de la fabricación de productos, para alcanzar de esta forma cantidades mayores de grandes series para la exportación adicional a Robert Bosch alemana, todo ello basado en la construcción de nuevas líneas de fabricación según la más moderna tecnología, para alcanzar una mayor competitividad internacional.

En la actualidad, Robert Bosch Española trabaja con un índice de exportación del 45% de la facturación total, mientras que el de FEMSA asciende al de un 20%.

tación del 45% de la facturación total, mientras que el de FEMSA asciende al de un 20%.

Nuevos productos

En España, en la actualidad, Robert Bosch Española fabrica motores de arranque con una potencia de 0,6 a 4,8 Kw. para la aplicación en turismos de todas las cilindradas y para vehículos industriales medianos. Ahora se va a abordar la fabricación de nuevos motores de arranque con reductor EV 2,2 Kw. para motores Diesel. También fabrica reguladores de construcción totalmente nueva que incorporan una tecnología muy avanzada con una notable reducción de volumen, producidos en una línea de fabricación altamente especializada, de los que el 50% son exportados a Alemania.

De dos años a esta parte, Bosch comenzó la fabricación en España de sus baterías totalmente «sin mantenimiento».

Otro punto importante se refiere a la inyección electrónica de gasolina, una alta tecnología desarrollada por Bosch, que no tardando mucho tendrá una importante demanda en nuestro mercado interior.

En resumen, en lo que se refiere a fabricación de nuevos productos, hay en cartera una importante lista, cuyo proceso de producción entrará paulatinamente según vaya avanzando el proceso técnico de reestructuración. En la actualidad ya se están sustituyendo las instalaciones de fabricación y los productos que están anticuados por las más modernas instalaciones de fabricación para los productos más innovadores desde un punto de vista tecnológico. En colaboración con Robert Bosch en Alemania, se están construyendo las instalaciones de productos con tecnología punta, con mi-

La reestructuración de Robert Bosch Española y FEMSA, en fase muy avanzada.

ras al ingreso de España en la Comunidad Económica Europea, para de esta forma poder seguir siendo también competitivos internacionalmente.

Distribución y asistencia técnica

Para la distribución y la asistencia técnica, el Grupo Bosch en España cuenta con dos redes altamente especializadas: Robert Bosch Comercial Española y FEMSA. Por su parte, la primera abarca una amplia gama de productos, entre los que, además de los propios del automóvil, está el de herramientas eléctricas para la industria, construcción y bricolaje, la marca de radios, televisores, vídeos y líneas de sonido Blaupunkt, calentadores y calefacciones a gas Junkers, así como generadores y condensadores para la industria eléctrica. FEMSA cuenta con baterías, componentes eléctricos, equipos de encendido, así como un completo programa de piezas de repuesto de la instalación eléctrica del automóvil.

La venta de los productos para automóviles en España se efectuará bajo las marcas Bosch y FEMSA, a través de dos organizaciones de venta totalmente independientes, aunque dichas actividades comerciales estén bajo una dirección única.

En la actualidad, ambas empresas disponen de 40 mayoristas distribuidores exclusivos, y de 130 no exclusivos, de cuyas empresas en un primer nivel trabajan cerca de 2.000 empleados en la distribución de los productos Bosch en España. En un segundo nivel se encuentran más de 3.000 empleados y no solamente en la venta de productos, sino dedicados al servicio post-venta y de asistencia técnica.

Por último, cabe señalar que el propietario de un automóvil equipado con productos Bosch puede dirigirse actualmente en España a unos 1.100 servicios de asistencia técnica, de los cuales 600 son servicios exclusivos Bosch.

Dentro de dos años, el Grupo Bosch cumplirá cien años, sesenta de los cuales ha estado presente en el mercado español.

J. L. G.

Dr. Horst W. Herke, nuevo presidente de General Motors España, S. A.

El Dr. Horst W. Herke, de cincuenta y dos años, hasta ahora director de Compras de ADAM OPEL AG, ha sido nombrado presidente consejero-delegado de General Motors España, S. A. Sucede a Richard C. Nerod, que dejará Zaragoza en el mes de junio, para asumir nuevas responsabilidades ejecutivas en General Motors de Brasil. El señor Nerod ha estado en España cuatro años, desde casi el comienzo de la construcción de la planta hasta su puesta en marcha y alcance de la producción nominal.

El Dr. Herke entró en OPEL en el año 1958 y pronto fue nombrado manager del Departamento de Análisis Financiero. Después de varios años en OPEL pasó dos en el staff financiero de General Motors Overseas, en Nueva York, y en 1976 fue nombrado asistente al director general



de ADAM OPEL AG. Un año más tarde fue nombrado tesorero de la compañía en Ruesselsheim, y en 1982, director de Compras de Europa.

Nuevo director de la División Comercial Nacional de Motor Ibérica

Tras las importantes acciones desarrolladas en el campo de la renovación tecnológica, el lanzamiento de nuevos productos y la apertura de nuevos mercados, Motor Ibérica efectúa una remodelación de su equipo humano.

Juan F. Cristóbal Alvarez ha sido nombrado director de la División Comercial Nacional, correpondiéndole, por tanto, la gestión comercial y la relación con la red de concesionarios en todo el territorio nacional.

El señor Cristóbal tiene treinta y nueve años y es abogado y licenciado en ciencias empresariales, además de haber obtenido otras titulaciones profesionales en España y fuera del país, en los centros del IESE, la EDI y el International Management Institute de Ginebra. Tiene además una gran experiencia en el sector de automoción, donde ha prestado sus servicios los últimos diecisiete años. Anteriormente



trabajaba en otra prestigiosa firma del sector, donde desempeñó, entre otros, los puestos de director de Márketing y de director de Mercado Interior.

Georg Heinelt, director de Calidad de Seat

Georg Heinelt, cuarenta y dos años, de nacionalidad alemana, acaba de ser contratado por Seat como director de Calidad. Desde su nuevo puesto en la factoría de Barcelona, el señor Heinelt dirigirá la dirección de calidad, que integra todos los centros operativos de la empresa, formando parte, como miembro, del Comité Directivo de Seat.

Georg Heinelt es ingeniero industrial y desde 1967 ha desempeñado diversas funciones de dirección en la empresa alemana Volkswagen. Experto en el campo del control de calidad, ha desarrollado múltiples ac-

tividades en esta especialidad en el complejo fabril de Wolfsburg.

Durante el período de 1973-1979 pasó a la empresa Solex Carburator, con sede en Pierburg (RFA), donde se responsabilizó de la Dirección de Control de Calidad.

En 1980 se incorpora de nuevo a Volkswagen, también como director general de Calidad en la filial brasileña de V.W., en São Bernardo do Campo. Desde 1983 ha ocupado el puesto de director de los Laboratorios de Calidad de V.W. DO BRASIL, S. A.

La incorporación de Georg Heinelt



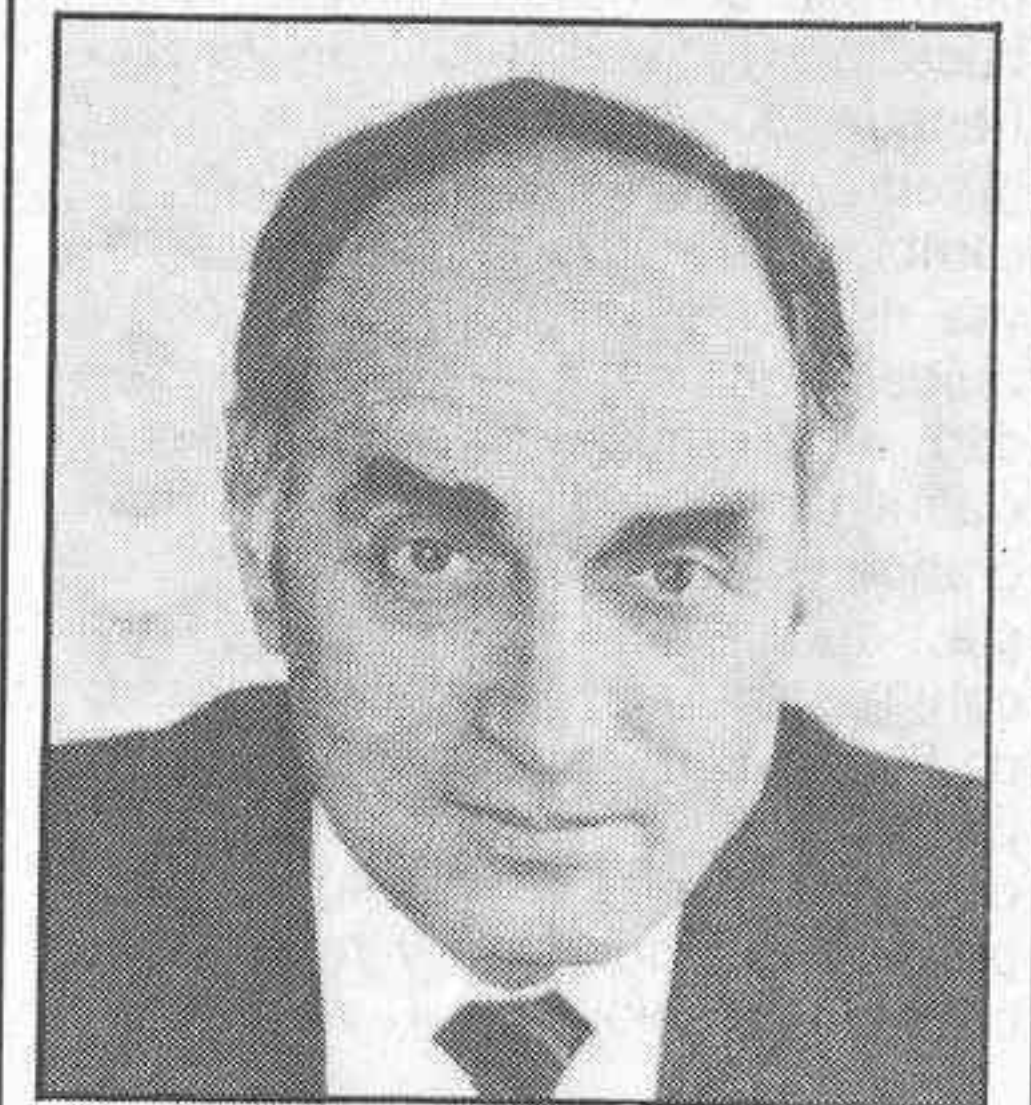
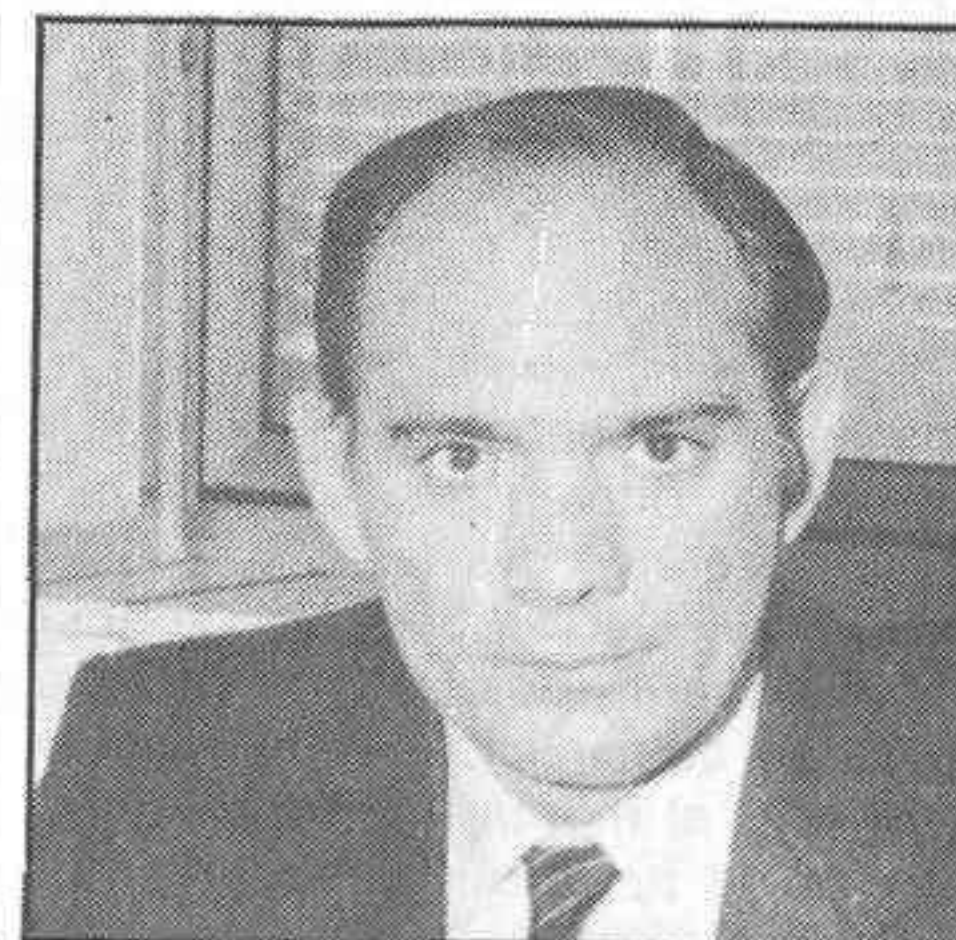
a Seat es otro paso más en la estrecha colaboración que las dos firmas están manteniendo desde que entraron en vigor los Acuerdos de Cooperación Tecnológica y Comercial.

César Serrano, director de Motorcraft

Recientemente, Ford España ha nombrado a César Serrano Fuentes nuevo director del Departamento de Ventas de Recambios y el Programa Motorcraft, sustituyendo a Peter W. Johnson, quien a su vez se ha incorporado a un nuevo puesto de trabajo en Ford Alemania.

El señor Serrano Fuentes, madrileño de cuarenta años, es ingeniero técnico aeronáutico por la Universidad de Madrid, y en su haber cuenta con una dilatada experiencia en el sector, ya que con anterioridad a su

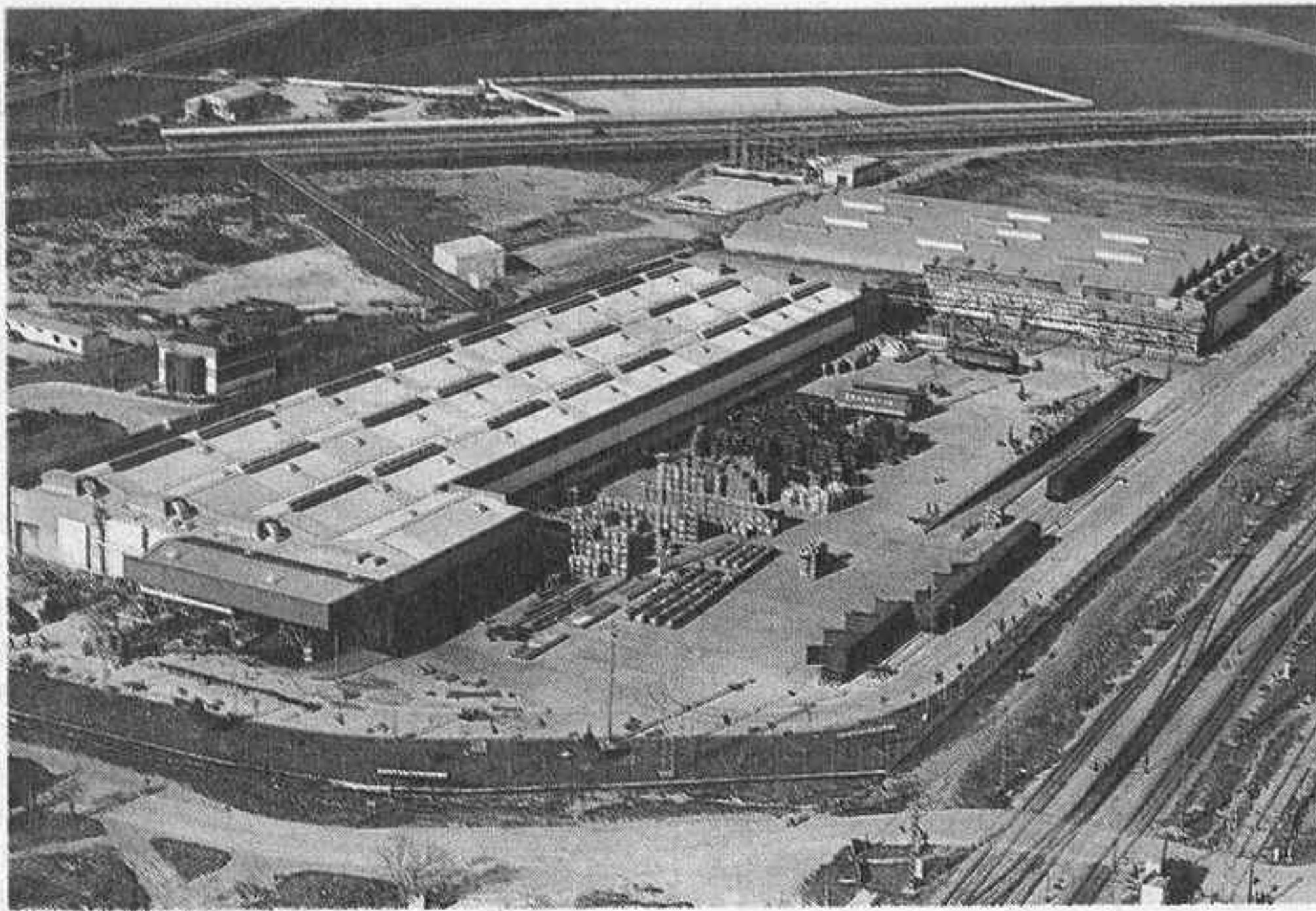
incorporación en Ford España en 1976 ocupó diversos puestos de responsabilidad en las empresas Aeronáutica Industrial, Avia y Motor Ibérica. Ultimamente, en Ford España desempeñaba el cargo de gerente de Operaciones con concesionarios, y con anterioridad, en el Departamento de Ventas de Recambios, ha venido desempeñando diversas tareas que le han supuesto el adquirir una valiosa experiencia en diversas facetas operativas en dicho Departamento.



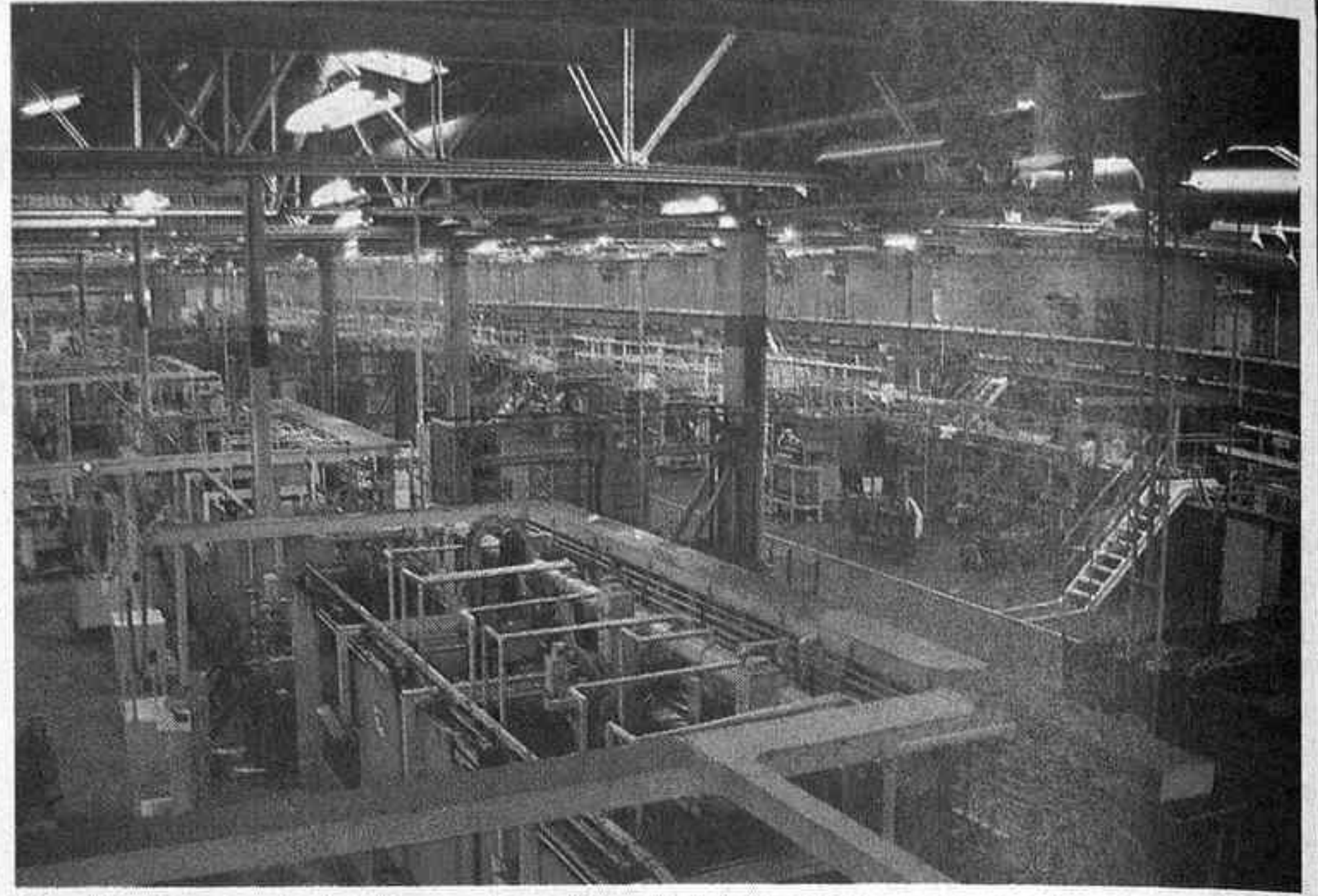
Dr. Rudolf Hörnig, director de Desarrollo de Daimler-Benz AG

El Consejo de Vigilancia de Daimler-Benz AG ha nombrado a primeros de mayo, y con efecto inmediato, miembro de su Junta Directiva al Dr. Rudolf Hörnig.

El Dr. Hörnig pasa a asumir la dirección del Sector de Investigación y Desarrollo, como sucesor del Profesor Breitschwerdt, el cual seguía ocupando la dirección de este sector después de su nombramiento como presidente de la Junta Directiva de Daimler-Benz, el pasado día 1 de diciembre.



Vista aérea de la factoría de FASA-Renault en Sevilla, en la que pueden apreciarse las naves de la moderna ampliación.



Detalle de una de las líneas transfer, de fabricación mecanizada y autocontrol de calidad.

FASA-Renault en Sevilla

■ Alta tecnología y sofisticada maquinaria en sus modernas factorías de cajas de cambio.

El constante deseo de los fabricantes de automóviles de ofrecer mejores productos, dotados de mecánicas más seguras y precisas, les lleva a una permanente investigación y al desarrollo de nuevas técnicas de fabricación. Este es el caso de FASA-Renault, que recientemente ha inaugurado en sus factorías de cajas de cambio, en Sevilla, unas nuevas naves de moderna concepción, construidas con materiales de alta calidad, en las que se ha cuidado especialmente el ambiente laboral, integrando elementos de última tecnología, decoración tradicional y una conjugación de máquinas y procesos de fabricación y montaje que corresponden a los más avanzados de los que actualmente se utilizan en Europa para la fabricación y montaje de cajas de cambio.

Más de 1.800 empleados en su expansión

A partir de 1958, parte de estas instalaciones se dedicaron a la fabricación de las cajas de cambio destinadas al Renault Dauphine. Posteriormente, en 1966 Fasa-Renault adquirió estas factorías, hasta entonces pertenecientes a la Sociedad de Industrias Subsidiarias de Aviación (ISA), y las integró en la recién nacida sociedad en aquel año, junto con un colectivo de 700 operarios.

En la actualidad, las factorías de Fasa-Renault en Sevilla ocupan una superficie de 214.747 metros cuadrados, de los que una gran parte corresponde a las instalaciones de reciente implantación, lo que ha permitido que al cabo de dieciocho años la producción se haya multiplicado por 15, es decir, de 280 cajas de

cambio diarias se ha pasado a disponer en la actualidad de una capacidad de producción de 1.500 cajas de cambio del tipo HA, de arquitectura longitudinal que equipan a los conocidos modelos Renault-4, 5, 6, y 7, a 2.500 unidades diarias de cajas de cambio de tipo JB transversales que montan los modelos Renault-9 y 11, en 4 y 5 velocidades, con distintas relaciones de cambio y diferentes relaciones finales de transmisión.

Más de 20.000 millones de pesetas se han invertido en el proceso de modernización y ampliación de estas instalaciones, que en la actualidad cuentan con una superficie edificada de 85.572 metros cuadrados y que ha permitido un aumento de plantilla hasta 1.811 operarios, lo que, sin lugar a dudas, confirma la dinámica tecnológica y el espíritu emprendedor de Fasa-Renault.

Fabricación de cajas de cambio

Básicamente, el proceso seguido en la fabricación de cajas de cambio comienza por la producción mecanizada de la piñonería, ejes primario y secundario, diferenciales, mecanizado de cárteres, cuya tarea se prosigue en la selección de tratamientos térmicos para, posteriormente, alcanzar su culminación en las naves destinadas al montaje. En todo este proceso de producción mecanizada se llevan a efecto una serie de con-

troles de calidad que en nuestra visita a estas modernas factorías pudimos comprobar personalmente. Una vez montada la caja, pasa a la sección de pruebas unitarias de estanqueidad y funcionamiento, donde se completa el escrupuloso grado de ejecución de los distintos pasos integrantes.

Autocontrol de calidad

Las distintas secciones de que se componen estas factorías han recibido un ingente aporte tecnológico de última hora, contando con una maquinaria muy sofisticada, por lo que a su vez ha exigido un alto grado de adaptación del personal, cuya cualificación técnica en la actualidad es sumamente notable.

Un dato a resaltar de la modernización de esta factoría son sus líneas transfer de mecanizado con mantenimiento automático y autocontrol de calidad que permite modificar las condiciones de corte y mecanizado en los pasos anteriores, en función de las medidas obtenidas por los controles de los autómatas programables de gestión. Básicamente la transferización consiste en la encadenación de unas máquinas especiales en estrecha interconexión entre sí, con una elevada cadencia de fabricación y totalmente automatizadas en el paso de piezas de un puesto a otro.

A través de más de 500 metros de transfer, el personal anteriormente mencionado atiende y centra su labor en las tareas de supervisión general, quienes a su vez son los encargados de la toma de decisiones y cambios de herramientas empleadas.

Calidad y fiabilidad

Además de los rigurosos controles que FASA-Renault establece a sus proveedores en el suministro de materiales, las piezas elaboradas en esta factoría son sometidas a un conjunto de pruebas de control y ensayos que se realizan antes de pasar a las fases de montaje, realizándose con maquinaria de avanzada tecnología que redimen al operario de las labores rutinarias.

De todos estos controles y de la calidad de la fabricación depende la fiabilidad del producto que, en definitiva, al usuario le beneficia en una larga durabilidad de la caja de cambio, así como en su buena precisión y fácil manejo.

Por nuestra parte, y como resumen a la visita efectuada a las nuevas instalaciones de las factorías de cajas de cambio de FASA-Renault en Sevilla, podemos afirmar que en España también se fabrica con alta tecnología y extraordinaria calidad en una de las más modernas instalaciones de este tipo de las que existen en Europa, comprobando a su vez la extraordinaria precisión que existe en el trabajo y en el proceso de modernización tecnológica que se le ha aplicado a la factoría de Sevilla, de la que salen unas cajas de cambio altamente sofisticadas, fabricadas con especial cuidado, casi con mimo, como si de piezas de un gran reloj se tratara.

J. L. G.

MERCEDES 190/190 E



D. Benton & Bowles

El verdadero turismo es un gran deporte.

Un auténtico deportivo con cuatro puertas. Un verdadero turismo compacto con avances técnicos que ni siquiera poseen muchos automóviles de alta competición.

Las cuatro puertas son para dar acceso al confortable interior de una aerodinámica carrocería llena de carácter, con asientos que se adaptan al cuerpo de cada pasajero como el guante a la mano, rodeados de la especial célula de seguridad Mercedes-Benz, tan sólida como el acero alemán con el que está construida.

Con un equipo interior diseñado para servir al conductor, no para distraerle.

Las características técnicas y prestaciones del Mercedes 190/190 E le

sorprenderán en un automóvil de 2 litros: sistema anti-dive del eje delantero y dirección de desmultiplicación variable, pinzas de freno flotantes en ruedas delanteras, corte de la alimentación de combustible en marcha por empuje (5,8 l. a 90 Km/h. con cambio de 5 vel.), motor de 122 CV Din y velocidad punta que roza los 200 Km/h., capaz de acelerar de 0 a 100 Km/h. en sólo 10,5 segundos (190 E) y, además, el revolucionario eje trasero articulado, con cinco brazos de control por cada rueda, sistema exclusivo Mercedes-Benz.

El 190/190 E une a su fuerte temperamento la mayor estabilidad. Es fácil de conducir, ágil y de comportamiento

seguro, incluso en situaciones límite. El automóvil ideal para conductores que buscan el justo equilibrio entre la deportividad y la razón.

Compruébelo: pida una prueba a su concesionario Mercedes y písele fuerte a este coche. No lo va a romper, ni él a Vd.

MERCEDES 190/190 E Turismo Deportivo.



Mercedes-Benz

Su buena estrella en todos los caminos.

MERCEDES-BENZ ESPAÑA, S. A., Ortega y Gasset, 22-24. Madrid. Tel. 431 94 00.

Y toda su red de concesionarios, con más de 300 puntos de venta y servicio.

Fábrica de Seat en Pamplona

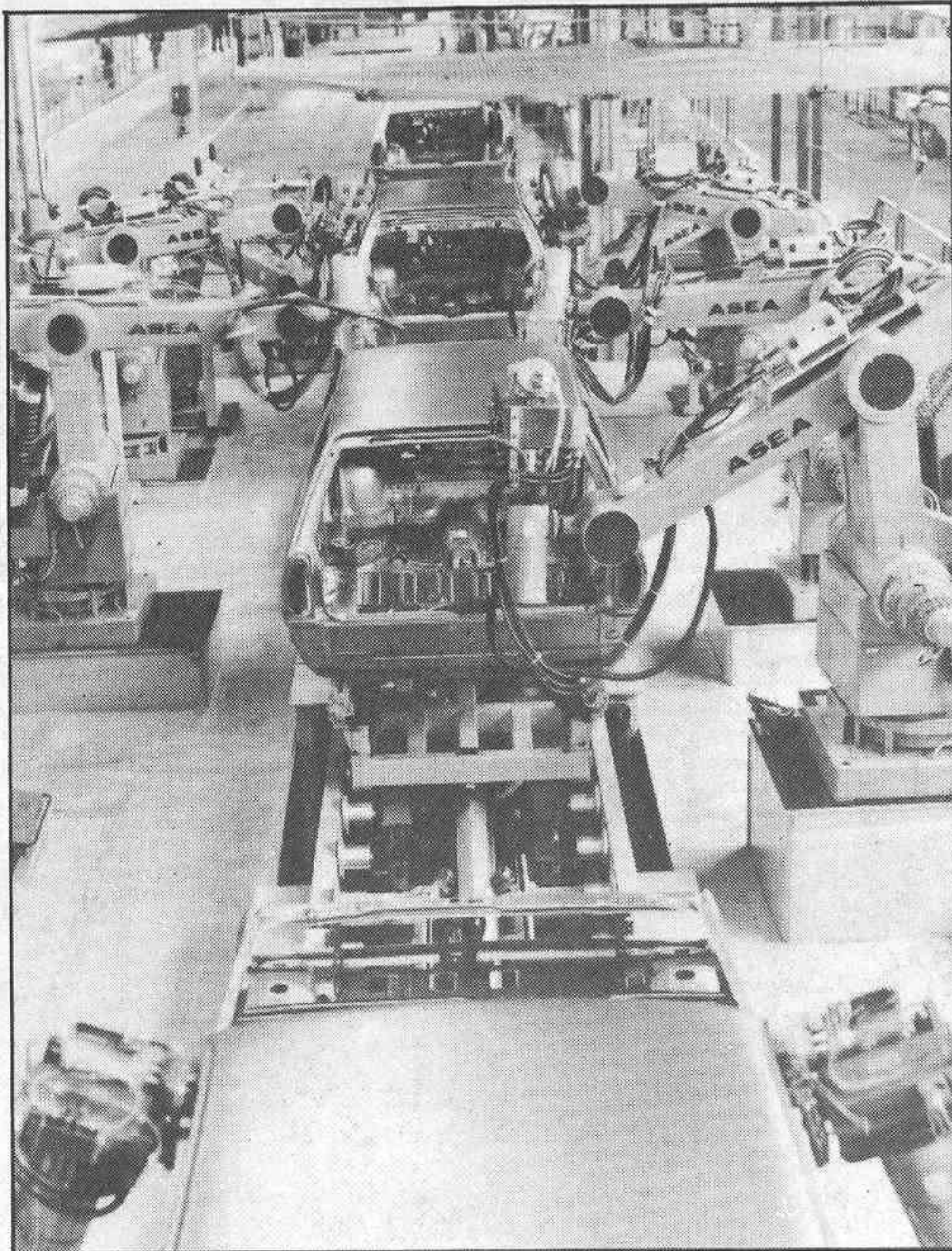
Con motivo de la presentación del Volkswagen Polo, un elevado número de informadores de distintos medios de difusión del país tuvimos ocasión de visitar las nuevas instalaciones de la ampliación de la fábrica Seat en Pamplona, así como la moderna reestructuración de que han sido objeto las líneas de producción, taller de pintura, ensamblaje, etcétera.

Estas instalaciones, que contaban ya con un moderno sistema de fabricación desde que en 1975 Seat las adquiriera a la desaparecida firma Authi, ahora se han visto totalmente reestructuradas, ampliándose a su vez en los terrenos colindantes, ya propiedad de la marca, en los que se han construido las nuevas naves de pintura, montaje, revisión final y expedición. El total de metros cuadrados construidos es de 450.000, cantidad que dobla la que inicialmente tenía la fábrica comprada por Seat. Además del material moderno con el que ya contaba Seat en Pamplona, las nuevas inversiones han sido del orden de 6.000 millones de pesetas, destinados preferentemente a la robotización de los elementos de soldadura en el taller de chapistería, con lo que la automatización en esta sección está conseguida en un 60 por 100. En el taller de pintura la automatización está en un 80 por 100, lo que garantiza una terminación no solamente óptima, sino que a la vez avala la perfecta terminación con protección a la corrosión y el buen estado de la pintura durante seis años como mínimo.

En la factoría de Seat en Pamplona no se ha escatimado ningún esfuerzo para poner al día — tanto en instalaciones como en mano de obra especializada — una de las más avanzadas factorías, que nada tiene que envidiar a las más modernas de Europa y de la que salen de sus líneas de producción los Volkswagen Polo y Classic.

Producción de 45 coches/hombre/año

Esta moderna planta fabril, que inició su producción el pasado mes de abril de 1984, cuenta con un volumen de fabricación a pleno funcionamiento de 90.000 unidades/año y las previsiones de plantilla se han adecuado para conseguir un ratio productivo de 45 coches/hombre/año. La capacidad de producción, trabajando a dos turnos, se doblaría, pasando a ser de 180.000 coches/año, y con una



Modernos robots encargados de administrar los puntos de soldadura necesarios a cada carrocería sin que para ello sea necesaria la presencia humana, nada más que para controlar el funcionamiento de las máquinas por las que están dirigidos.

contratación indirecta de personal si las necesidades lo exigieran, se conseguiría una producción de 800 coches diarios, producción que se lleva a cabo con los más modernos sistemas electrónicos de control que garantizan los índices de calidad exigidos por Volkswagen y superados holgadamente.

Calidad de producción

Los controles de calidad que se llevan a cabo en los distintos procesos de fabricación están minuciosamente estudiados para que el producto obtenga una perfección de proceso y alta calidad que caracteriza a los productos fabricados por Volkswagen en Wolfsburg. Esto se ha conseguido en Pamplona, ya que desde la factoría navarra el 50 por 100 de su producción será destinada a la exportación para la venta en los distintos mercados europeos por la Red Volkswagen, lo que garan-

tiza una vez más la calidad y fiabilidad con la que construye Seat en esta moderna factoría. La cifra anual para la exportación está comprometida en 50.000 coches del modelo Volkswagen Polo.

Taller de chapistería

Lo que más llama la atención es el taller de chapistería, que, construido sobre una extensión total de 19.000 metros cuadrados, cuenta con una automatización y robotización del 60 por 100, en el que a cada modelo se le aplican un total de 2.500 puntos de soldadura, de los que 1.250 son automáticos, llevados a cabo a través de las unidades transferizadas. Las modernas líneas de montaje transferizadas y automatizadas producen los modelos Volkswagen Polo y Classic con una polivalencia de 100 carrocerías por turno.

Maravilla el ver las diferentes líneas de montaje, subconjuntos,

las automatizadas para el ensamblaje del piso con la carrocería, así como la línea robotizada donde actúan 18 robots ASEA, cumpliendo funciones que durante muchos años estábamos acostumbrados en ver cómo el hombre se esforzaba en dar los necesarios puntos de soldadura y en cuyas líneas ahora sólo se aprecia la presencia de las máquinas y muy pocos operarios especializados que desde los armarios electrónicos de programación de trabajo controlan las funciones de éstos mediante cuadros generales que regulan el funcionamiento de todos los robots, que a su vez están programados por cassettes.

Una vez construida la estructura en las líneas mecanizadas, ésta pasa a la línea de montaje de elementos móviles, donde interviene directamente la mano del hombre montando puertas, capots, aletas delanteras y el portón, todo ello con soldadura autógena. Posteriormente está el proceso de lijado, y una vez terminado éste, la carrocería pasa por un minucioso control para seguir el recorrido hacia el taller de pintura.

Modernas instalaciones de pintura

La moderna planta de pintura está prevista para una producción de 800 a 900 carrocerías diarias, con una completa gama de colores del orden de 20 diferentes, que cuenta a su vez con un sistema de pintado alternativo a ritmo de producción, lo que permite no alterar la de las líneas. En este taller las cotas de calidad exigidas por Volkswagen también quedan muy superadas, ya que esta planta está situada, dentro de las de su género, en cabeza de las europeas, por sus instalaciones, amplitud, elementos de control y automatización.

El pintado es automático y a su vez está dotado del moderno sistema de tratamiento de cataforesis, que contribuye a evitar la corrosión y, a su vez, garantiza el perfecto estado de la pintura de seis a diez años. A cada coche se le administran del orden de unos 16 kg. de pintura.

Todas las carrocerías son revisadas y retocadas antes de pasar el riguroso control de calidad. Posteriormente está el proceso de encebado, que se realiza mediante in-



El nuevo Volkswagen Polo, que se construye totalmente en las modernas instalaciones de la factoría Seat en Pamplona.

■ Su alto nivel de automatización le permite una producción de 90.000 coches/año.

yección de cera de flujo a 120 grados de temperatura, inyectando ésta en todos los espacios huecos de la carrocería, para garantizar así el perfecto recubrimiento de todas las zonas críticas.

Taller de montaje

Por último, está el taller de montaje instalado en una nave de 30.000 metros cuadrados, compuesta por tres áreas diferentes. En la distintas cadenas se lleva a cabo el proceso de montaje de motores, órganos mecánicos, tren delantero y trasero, ruedas, cuadros, salpicadero, guarnecido, cristales, etcétera, donde durante todo el proceso existen también variados controles de calidad. En el último tramo de la línea, el coche vuelve a revisarse exhaustivamente por un equipo de Volkswagen, antes de dar la aprobación de salida de esta cadena, para pasar al taller de revisión final. Una vez allí, nuevamente es revisado y aceptado o rechazado por los responsables de cada una de las líneas, comprobando exhaustivamente su calidad y el perfecto funcionamiento de todos los órganos mecánicos.

El control final comprueba y perfecciona el correcto funcionamiento de los componentes fundamentales, como son alineación de ruedas, reglaje de faros, prue-

bas de rodaje en rodillos y prueba de lluvias. Posteriormente, en el control de equipos secos, a través de ordenadores y pantallas se comprueba el consumo idóneo de cada componente, denunciándose en las pantallas cualquier anomalía que se registre fuera del programa previsto en la fabricación y montaje.

En las líneas de revisión final y auditorías se revisa a diario un determinado número de vehículos, comprobando el funcionamiento de todos los órganos.

Como punto final está la prueba de conducción en carretera y en pistas especiales para, una vez rodado el vehículo, de nuevo en fábrica analizar el estado de cada modelo después de la prueba.

Como conclusión final, queremos señalar que nos hemos visto gratamente sorprendidos por los modernos procesos de fabricación que utiliza Seat en la construcción de los modelos Volkswagen en España, que garantizan al máximo la calidad y fiabilidad de estos productos, cualidades que, sin duda, heredarán los próximos modelos nacionales de la marca, el Ibiza y el Málaga, de próxima aparición en el mercado, a través de las cuales no solamente se ganarán la confianza del usuario español, como productos de alta calidad, sino que también contribuirán a obtener una buena penetración en los mercados exteriores.

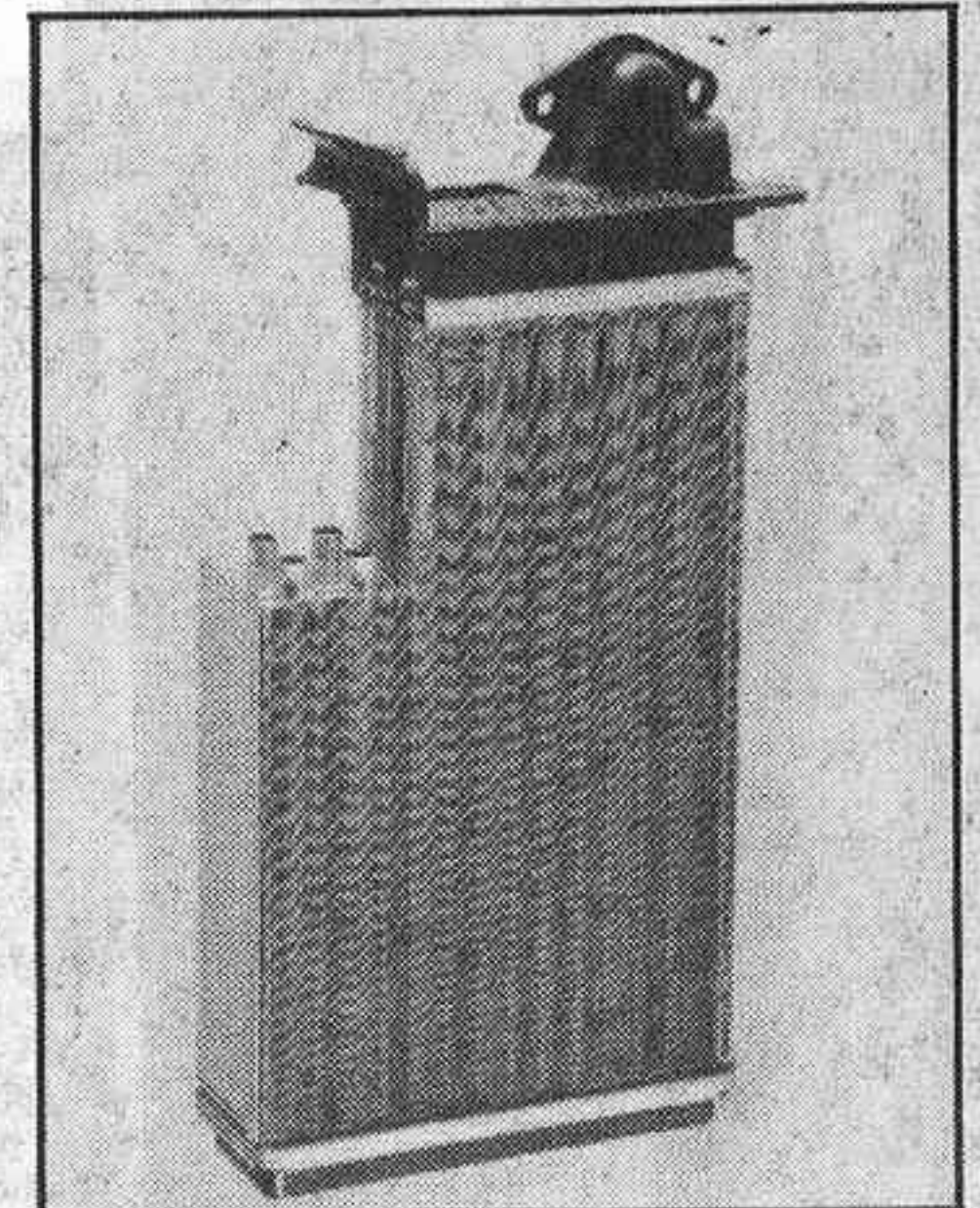
J. L. GANCHEGUI

«La Jornada Técnica del Radiador» organizada por Valeo Distribución

Con ocasión del Expomóvil 84, Valeo Distribución, en colaboración con Faessa Internacional, ha organizado la «Jornada Técnica del Radiador», con la asistencia de los principales especialistas en radiadores de toda España, jornada que se ha llevado a cabo en la moderna factoría de Faessa en Martorelles (Barcelona).

Dentro de esta jornada técnica se ha llevado a cabo un curso técnico sobre componentes técnicos del automóvil en general y del radiador de aluminio en particular, sobre cuyo tema tuvo lugar un amplio debate, así como también se trataron con gran amplitud las ventajas que presenta esta moderna tecnología sobre el radiador tradicional de acero y cobre.

Los especialistas que participaron en este curso tuvieron a su vez ocasión de visitar las instalaciones de Faessa Internacio-



Moderno radiador de aluminio fabricado con avanzada tecnología por Faessa Internacional, empresa que pertenece al Grupo Valeo.

nal, llamándoles poderosamente la atención la innovadora tecnología del producto y la automatización del proceso de fabricación.

Ejercicio anual de Mercedes Benz España

El pasado mes de mayo, Mercedes Benz España, en su Junta General de Accionistas, presentó la Memoria correspondiente al Ejercicio 1983, de la cual recogemos los principales datos.

La facturación total de la Compañía ascendió a 32.000 millones de pesetas, de los cuales un 43,7 por 100 corresponden a los productos fabricados en España y un 56,3 a los vehículos de importación. Las ventas de recambios ascendieron a 2.650 millones de pesetas.

El pasado año, Mercedes Benz España matriculó 8.839 vehículos de su gama MB, que va desde 1.000 hasta 3.000 kg. de carga útil, siendo líder en el sector de furgonetas. La cifra de turismo Mercedes matriculados durante el pasado año ascendió a 3.838 unidades. En vehículos industriales de importación superó las cifras logradas en el año precedente.

Como consecuencia al descenso registrado en el mercado

del sector de furgonetas que se prolonga desde 1977, y a pesar de la favorable incidencia del sector de importación, ha ocasionado que los resultados económicos de la compañía han sido negativos en 3.900 millones de pesetas.

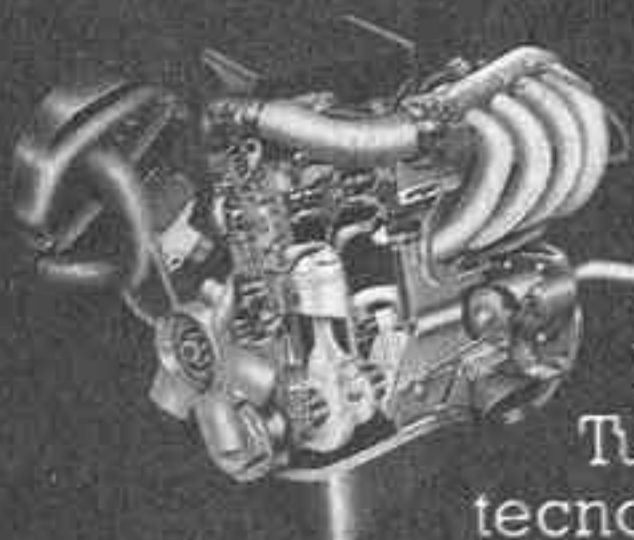
Las innovaciones realizadas destinadas a la racionalización y modernización de sus instalaciones y productos sobrepasan los 700 millones de pesetas.

Asimismo, durante el ejercicio 1983 se ha aprobado un importante plan de inversiones para el período 1984/1988, con destino a la mejora de sus instalaciones y desarrollo de nuevos productos, para lo cual se ha acordado un aumento de capital de 4.009 millones de pesetas, con lo que el capital social ha quedado cifrado en 12.029 millones de pesetas, en el que participan Daimler Benz AG con el 59,19 por 100; INI, 20 por 100; Overseas Lending Corporation, 19,6 por 100, y otros accionistas, 1,75 por 100.

LA 1ª POTENCIA



PEUGEOT 505 TURBO INYECCION



Peugeot presenta en España su **Primera Potencia**: el Peugeot 505 Turbo Inyección. Sólo un alto grado de tecnología y sofisticación permiten hacer un coche como éste. Su motor de inyección, con Turbo refrigerado por aire, desarrolla 160 CV. de potencia, por

lo que esta máquina supera sin dificultad los 200 Km/h. La tecnología Peugeot a plena potencia.

UN EQUIPO FUERA DE SERIE

Computadora a bordo con 10 funciones verbales y 12 numéricas. / Cerraduras de

puertas centralizadas. / Sistema de alimentación: Inyección L Jetronic y turbo-alimentación. / Neumáticos de perfil extrabajo de 195/60 HR, montados sobre llantas de aleación ligera de 6 pulgadas. / Diferencial de deslizamiento limitado (autoblocante). /

4 frenos de disco (autoventilados los delanteros). / Suspensión independiente reforzada a las cuatro ruedas. / Dirección asistida. / Aire acondicionado. / Spoiler delantero y trasero con coeficiente de penetración de 0,37 CX.



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

 CEPSA Lubricantes recomendados 

Precios de automóviles nacionales y de importación (*)

OPEL-G. M.

Paseo de la Castellana, 91.
Tel. 455 90 45. MADRID.

MODELO	Precio total
CORSA TR 1.2 2 p.	751.484
CORSA TR 2 p. Luxe	826.394
CORSA TR 2 p. Luxe 5 vel.	842.131
CORSA TR E p. Berlina 5 vel.	873.189
CORSA 3 p.	700.346
CORSA 3 p. Luxe	776.984
CORSA 3 p. Luxe 5 vel.	794.586
CORSA 3 p. Luxe 1.25	813.567
CORSA 3 p. Luxe 1.25 5 vel.	830.114
CORSA 3 p. Berlina 1.25 5 vel.	861.316
CORSA TR 2 p. Luxe SR 5 vel.	887.494
CORSA TR 2 p. Berlina SR 5 vel.	911.463
CORSA 3 p. Berlina SR 5 vel.	899.631
CORSA 3 p. SR 5 vel.	915.674

Garantía de 1 año.

OPEL-G. M.-Importación

Importador:
GENERAL MOTORS ESPAÑA, S. A.
Tel. 455 90 45. MADRID.

MODELO	Precio total
KADETT S 1.3 De Luxe 5 p.	1.315.844
KADETT S 1.3 Berlina 5 p.	1.381.940
KADETT S 1.6 Berlina 5 p. 5 vel.	1.429.563
KADETT SR 1.6 3 p.	1.537.876
KADETT Diesel De Luxe 5 p.	1.412.124
KADETT Diesel Berlina 5 p.	1.477.863
KADETT Diesel Berlina 5 p. 5 vel.	1.513.938
KADETT GTE 1.8 E	1.664.873
ASCONA S 1.6 De Luxe 4 p.	1.491.630
ASCONA S 1.6 De Luxe 4 p. 5 vel.	1.528.114
ASCONA S 1.6 De Luxe 4 p. Autom.	1.610.560
ASCONA S 1.6 Berlina 4 p.	1.577.942
ASCONA S 1.6 Berlina 4 p. 5 vel.	1.612.820
ASCONA S 1.6 Berlina 4 p. Autom.	1.695.114
ASCONA S 1.6 De Luxe 5 p.	1.551.204
ASCONA S 1.6 De Luxe 5 p. 5 vel.	1.585.982
ASCONA S 1.6 De Luxe 5 p. Autom.	1.667.722
ASCONA S 1.6 Berlina 5 p.	1.664.620
ASCONA S 1.6 Berlina 5 p. 5 vel.	1.669.822
ASCONA S 1.6 Berlina 5 p. Autom.	1.782.420
ASCONA Diesel De Luxe 1.6 4 p.	1.612.743
ASCONA Diesel De Luxe 1.6 4 p. 5 vel.	1.649.322
ASCONA Diesel De Luxe 1.6 5 p.	1.671.936
ASCONA Diesel De Luxe 1.6 5 p. 5 vel.	1.706.829
ASCONA 1.8 E 4 p. 5 vel.	1.726.320
ASCONA 1.8 E 5 p. 5 vel.	1.814.121
ASCONA 1.8 E 4 p. Autom.	1.809.340
ASCONA 1.8 E 5 p. Autom.	1.896.123
REKORD S De Luxe 2.0 4 p.	1.705.843
REKORD S De Luxe 2.0 4 p. 5 vel.	1.749.932
REKORD S De Luxe 2.0 4 p. Autom.	1.840.113
REKORD E Berlina 2.0 4 p. 5 vel.	2.051.814
REKORD E Berlina 2.0 4 p. Autom.	2.142.103
REKORD Diesel De Luxe 2.3 4 p.	2.065.937
REKORD Diesel De Luxe 2.3 4 p. 5 vel.	2.108.832
REKORD Diesel De Luxe 2.3 4 p. Autom.	2.198.347
MANTA Coupé 2.0 E GT/E	1.720.432
MONZA 3.0 E S 5 vel.	3.261.833
MONZA 3.0 E 5 Autom.	3.389.742
SENATOR 2.5 EC 5 vel.	3.137.702
SENATOR 3.0 EC 5 vel.	3.423.109
SENATOR 3.0 EC Autom.	3.549.683
SENATOR 3.0 E CD Autom.	3.767.938

Garantía de 1 año.

PEUGEOT-TALBOT

AUTOMOVILES TALBOT, S. A.
Carretera Villaverde Alto.
Tel. 217 38 40. MADRID.

MODELO	Precio total
205 GL 5 vel.	804.743
205 GR. Confort.	877.586
205 GT	965.128
595 GL	1.344.831
505 GL 5 vel.	1.390.040
505 GLD	1.542.197
505 GLD 5 vel.	1.587.164
505 GR 5 vel.	1.576.264
505 GRD	1.686.293
505 GRD 5 vel.	1.763.840
505 GTi 5 vel.	1.878.964
505 GRD Turbo 5 vel.	1.868.621
505 GTD Turbo 5 vel.	2.009.143

Garantía de 1 año.

PEUGEOT-Importación

Importador: AUTOMOVILES PEUGEOT.
Tel. 255 65 00. MADRID.

MODELO	Precio total
PEUGEOT 305 GR	1.688.140
PEUGEOT 305 GLD 5 Vel.	1.879.076

PEUGEOT 305 GRD TF	1.966.243
PEUGEOT 305 GLD Break 5 vel.	1.991.142
PEUGEOT 505 Fam.	2.202.986
PEUGEOT 505 GRD Break	2.108.032
PEUGEOT 505 GRD Fam.	2.230.160
PEUGEOT 604 GTi aire acond.	3.332.891
PEUGEOT 604 GTi aire acond. Autom.	3.476.126
PEUGEOT 604 GTD aire acond.	3.418.280
PEUGEOT 604 GTD aire acond. Autom.	3.563.701

Garantía de 1 año.

PORSCHE

Importador: TURBO MOTOR, S. A.
Tel. 672 56 11. MADRID.

MODELO	Precio total
PORSCHE 924	4.239.146
PORSCHE 944	5.463.980
PORSCHE 944 Autom.	5.690.768
PORSCHE 911 SC Coupé	7.689.846
PORSCHE 911 SC Targa	8.052.131
PORSCHE 911 SC Cabriolet	8.541.282
PORSCHE 928 SC	10.472.903
PORSCHE Turbo	12.532.796

Garantía de 1 año.

RENAULT

Carretera de Burgos, Km. 5.500.
Tel. 202 05 40. MADRID.

MODELO	Precio total
R-4	527.842
R-4 TL	591.864
R-5 TL	703.296
R-5 TL 5 p.	734.916
R-5 GTL	797.822
R-5 GTL 5 p. 5 vel.	827.041
R-5 TX	905.840
R-5 Copa Turbo	1.230.826
R-5 Copa Compt.	1.346.124
R-6 GTL	747.280
R-7 GTL	764.841
R-9 GTL 5 vel.	960.894
R-9 GTC	911.641
R-9 TSE	1.049.840
R-9 GTD	1.098.984
R-11 GTL	984.798
R-11 GTS	1.029.642
R-11 TSE	1.074.900
R-12 GTL Fam.	1.014.894
R-14 GTL	922.146
R-14 GTS	1.024.895
R-18 GTS	1.209.740
R-18 GTD	1.401.980
R-18 GTS Fam.	1.271.140
R-18 GTD Fam.	1.465.341
R-18 Turbo	1.440.210

Garantía de 1 año.

RENAULT-Importación

Importador: FASA-RENAULT.
Tel. 769 10 00.

MODELO	Precio total
R-20 TS	1.559.104
R-20 TX	1.719.984
R-20 GTD	1.740.965
R-30 TX	2.270.145
R-FUEGO GTX	1.659.798
R-25 GTS	1.924.642
R-25 GTX	2.260.398
R-25 GTD	2.212.424
R-25 Turbo Diesel	2.493.674

Garantía de 1 año.

ROVER

Importador:
AUSTIN ROVER ESPAÑA, S. A.

MODELO	Precio total
ROVER 2600 S	2.460.146
ROVER 2400 Turbo Diesel	2.562.248
ROVER 3500 Vandeu Plas	3.086.940
ROVER 3500 Vitesse	3.394.863

Garantía de 1 año.

SAAB

Importador:
TURBO MOTOR, S. A.
Tel. 672 56 11.

MODELO	Precio total
SAAB GLI 3 p.	2.383.946
SAAB GLI 4 p.	2.580.860

SAAB 900 Turbo 3 p. 5 vel.	3.517.140
SAAB 900 Turbo SE 3 p. 5 vel.	4.354.084
SAAB 900 Turbo 4 p. 5 vel.	3.746.200
SAAB 900 Turbo SE 4 p. 5 vel.	4.416.220
SAAB 900 Turbo 5 p. 5 vel.	3.584.260
SAAB 900 Turbo SE 5 p. 5 vel.	4.477.321
SAAB 900 Turbo CD 4 p. Autom.	5.042.217

Garantía de 1 año.

SEAT

Paseo de la Castellana, 278.
Tel. 215 33 40. MADRID.

MODELO	Precio total
PANDA 40	530.984
PANDA 40 Techo abatible	577.840
PANDA 40 (Bta. Vel. y Red)	633.124
PANDA 40 Terra	668.043
PANDA Marbella	686.849
PANDA Marbella 5 vel.	647.720
FURA L 3 p.	716.864
FURA CL 3 p.	728.964
FURA DOS CL 3 p.	753.854
FURA CL 5 p.	765.045
FURA Crono	851.764
RONDA 65 CL	906.895
RONDA 75 CL	908.243
RONDA 100 Europa	946.146
RONDA 100 Europa aire acond.	1.030.895
RONDA Crono Europa	1.007.123
RONDA Crono Europa aire acond.	1.104.642
RONDA CLX 100	1.024.189
RONDA Crono	1.084.397
RONDA CLX 100 Cure Acond.	1.109.040
RONDA Crono aire acond.	1.181.324
RONDA Crono 2.0	1.183.220
RONDA Diesel L	963.184
RONDA Diesel CL	1.043.084
RONDA Diesel CLX	1.119.125
131 CL Mirafiori 1600	1.002.980
131 Supermirafiori 1600	1.063.876
131 Supermirafiori 2000	1.556.038
131 Diplomatic	1.351.143
131 Diplomatic Autom.	1.465.869
131 CLD Mirafiori 2500	1.274.546
131 Diesel Supermirafiori 2500	1.371.964
131 Diesel Supermirafiori 2500 aire acond.	1.457.843
131 Panorama Súper 1600	1.135.120
131 Panorama Súper Diesel 2500	1.425.085
VW PASSAT CL	1.281.740
PASSAT CL Diesel 1.6	1.471.132
PASSAT Variant Diesel 1.6	1.548.084
PASSAT CL 1.8	1.336.102
PASSAT CL 1.8 techo abatible	1.385.946

Garantía de 1 año.

SKODA

Importador: MONTALBAN, S. A.
Tel. 252 51 00. MADRID.

MODELO	Precio total
SKODA 120 G Rapid	781.476
SKODA 120 LS	611.120

Garantía de 1 año.

TALBOT

Automóviles TALBOT, S. A.
Carretera Villaverde Alto.
Tel. 217 38 40

MODELO	Precio total
SAMBA LE	647.892
SAMBA LS	690.123
SAMBA GL 5 vel.	752.021
SAMBA S	866.984
SAMBA Rallye	895.136
HORIZON LS	892.435
HORIZON GL	932.146
HORIZON GL Autom.	1.057.248
HORIZON S2	927.936
HORIZON GLS 5 vel.	1.020.216
HORIZON GT	1.083.195
HORIZON LD	1.096.984
HORIZON GLD	1.138.269
HORIZON EXD	1.225.386
TALBOT 150 LS	1.053.142
TALBOT 150 GL	1.111.040
TALBOT 150 GT2	1.193.136
SOLARA LS	1.065.042
SOLARA GL	1.118.826
SOLARA GLS	1.172.425
SOLARA GLS Pullman	1.187.069
SOLARA SX	1.246.320
SOLARA SX Autom.	1.351.693

Garantía de 1 año.

TALBOT-Importación

Importador: AUTOMOVILES TALBOT, S. A.
Tel. 217 38 40. MADRID.

MODELO	Precio total
SAMBA Cabriolet	1.272.463
TAGORA DT	2.454.136
TAGORA SX	2.674.869

Garantía de 1 año.

TRABANT

Importador:
WARTBURG-TRABANT, S. A.
Tel. 447 29 77. MADRID.

MODELO	Precio total
TRABANT Tramp.	501.246

TRIUMPH

Importador:
AUSTIN ROVER ESPAÑA, S. A.
Tel. 676 82 11. MADRID.

MODELO	Precio total
ACCLAIM	1.324.260
ACCLAIM Autom.	1.412.945

Garantía de 1 año.

VOLKSWAGEN

Importador: SEAT.
Tel. 215 31 40.

MODELO	Precio total
GOLF C Diesel	1.585.120
GOLF LX Diesel	1.751.069
GOLF GTD Turbo	1.978.146
GOLF GL Diesel Turbo	1.894.986
GOLF GTI	1.833.164
GOLF Cabriolet GL	2.203.394
GOLF GTi Rabbit	1.540.270
SIROCCO GTS	1.823.740
SANTANA LX 2i	1.903.639
SANTANA Turbo Diesel	1.965.496

Garantía de 1 año.

VOLVO

Importador:
VOLVO CONCESIONARIOS, S. A.
Tel. 262 22 07. MADRID.

MODELO	Precio total
VOLVO 340 L	1.433.892
VOLVO 340 GL	1.658.143
VOLVO 340 GL 5 p.	1.740.362
VOLVO 360 GLT	2.277.937
VOLVO 360 GLT 5 p.	2.377.890
VOLVO 360 GLS 5 p.	2.000.071
VOLVO 360 GLE	2.393.964
VOLVO 244 GL	2.304.986
VOLVO 244 GL Diesel	2.628.103
VOLVO 244 GTL	2.738.263
VOLVO 244 Turbo	3.188.261
VOLVO 245 GL	2.472.354
VOLVO 245 GL Diesel	3.022.297
VOLVO 245 Turbo	3.355.289
VOLVO 760 GLE Turbo Intercooler	4.577.280
VOLVO 760 GLE	4.076.032
VOLVO 760 GLE Turbo Diesel	4.315.501

Garantía de 1 año.

WARTBURG

Importador:
WARTBURG TRABANT ESPAÑOLA, S. A.
Tel. 447 29 77. MADRID.

MODELO	Precio total
WARTBURG Berlina	621.032
WARTBURG Familiar	671.984

(*) Estos precios son totales y en ellos no se incluye ningún tipo de seguros.

COBRE POR LA CAJA.

Su sueldo da
más de sí.

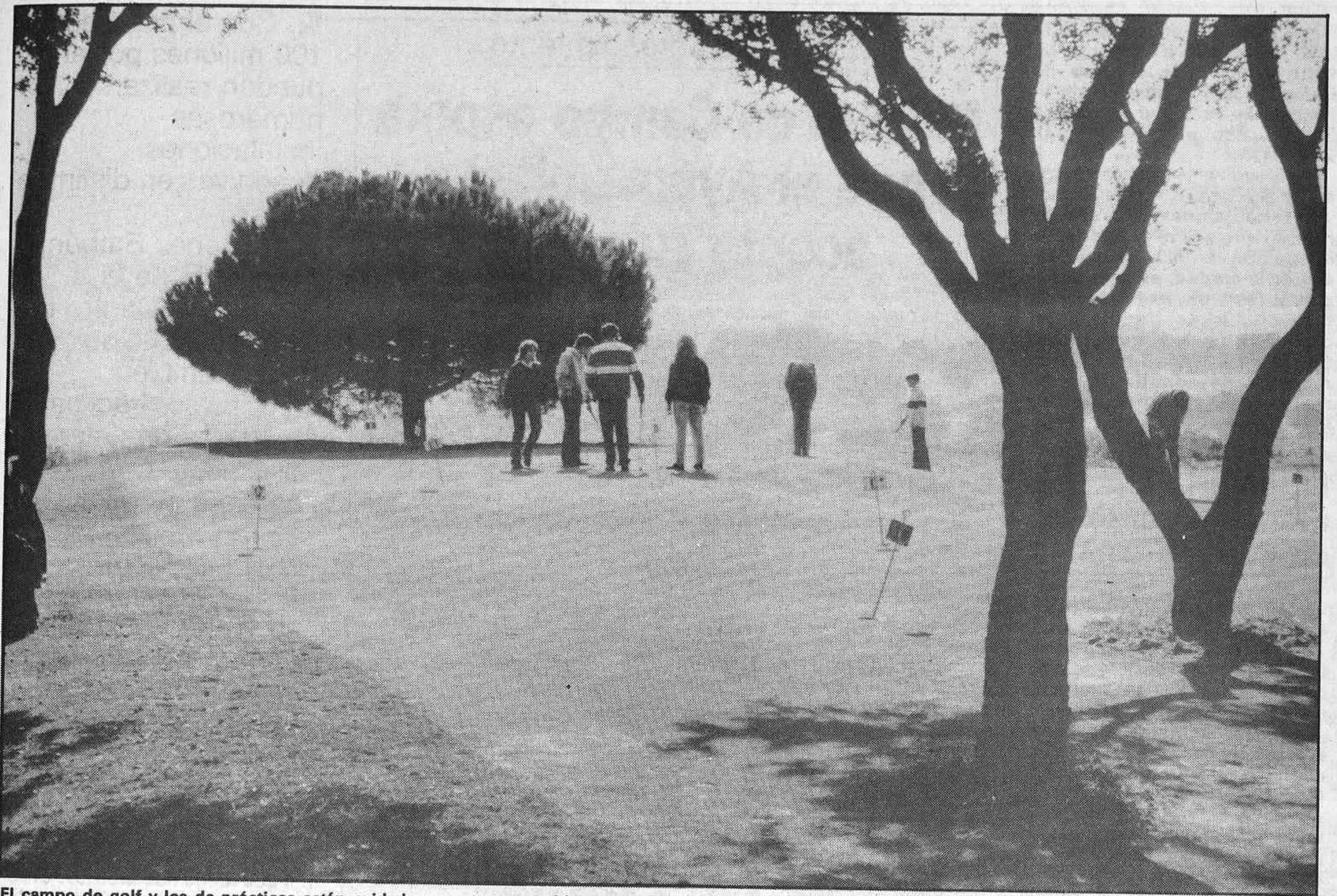


A.B.E. 0204-84



servicionómina
CAJA DE AHORROS Y MONTE DE PIEDAD DE MADRID

cajamadrid



El campo de golf y los de prácticas están cuidadosamente mantenidos, como fácilmente se puede comprobar. Una utilización excesiva y desordenada podrían acabar con todo lo conseguido hasta ahora.

La oferta de mil millones en diez años puede ser la solución para el Ayuntamiento

El Club de Campo propone continuar en régimen de alquiler

Prácticamente se están dando los últimos pasos en cuanto a la concesión por el Ayuntamiento de Madrid de los terrenos que ocupa desde 1941 la Real Sociedad Hípica Española Club de Campo. La pasada semana la junta directiva de esta Sociedad ha hecho una propuesta de arrendamiento por diez años, con un pago anual de cien millones de pesetas, que podría llegar a ser la solución del tema, puesto que además se contempla la posibilidad de admisión de 6.000 nuevos abonados (que pagarían 20.000 pesetas de cuota al año) y la apertura al público previo

pago de tarifas de entrada de 800 pesetas los días laborables, y el doble los sábados y festivos. Parece que la fórmula ofrece casi todas las soluciones posibles y, entre ellas, la de utilización pública que tanto preocupa a la Corporación madrileña, que sabe muy bien lo costoso que resultaría el mantener este club en las condiciones actuales. Por nuestra parte, que ya dedicamos al tema un amplio informe el pasado 12 de marzo, seguimos la problemática situación planteada, ahora desde el puro aspecto deportivo de utilización.

Sin duda, una de las secciones deportivas de más prestigio en el Club de Campo es la del golf, ya que sus «links» se encuentran prácticamente metidos en esta gran ciudad y allí acuden diariamente unos cuatrocientos jugadores de golf desde las nueve de

la mañana hasta el anochecer. Es, junto con las instalaciones de tenis y squash, la que cuenta con tal afluencia de aficionados que puede asegurarse que no «dan para más». De ahí que requiriéramos la opinión del presidente de la Federación Centro de Golf, Mi-

guel Angel Ximénez Embún, buen conocedor de todo lo que pueda desarrollarse en el aspecto deportivo, quien, además, entró de lleno en el planteamiento que le hicimos:

— Este campo de golf de la RSHECC — nos dijo Ximénez Em-



Miguel Angel Ximénez Embún, presidente de la Federación Centro de Golf, desea que se acepte la propuesta hecha al Ayuntamiento.

bún— tiene una ocupación muy alta; ha llegado a su punto de saturación, pues el Club de Campo dobla el número de licencias de cualquier campo de España, con más de dos mil licencias.

—¿Es normal tan alta ocupación en los alrededores de una ciudad?

—Si hablamos de España, es normal que sea muy intensa la ocupación en las proximidades de la ciudad, pero en sábados y festivos; entre semana baja muchísimo, por lo que en casi todos los que están próximos a Madrid hay disponibilidad de admitir un buen número de jugadores en días laborables.

El mejor mantenimiento de Europa

—Se ha escrito mucho sobre el mantenimiento...

—Es un punto muy importante, y yo puedo decir que este campo goza de un mantenimiento de los mejores de Europa, orgullo de Madrid y España, además de ser para nuestra Federación una verdadera satisfacción proclamarlo. Nosotros sabemos bien que el mantenimiento se consigue gracias al pago de los usuarios y de aquellas personas que tienen capacidad de ser socios, pagan sus cuotas, sin llegar a utilizar sus instalaciones, o lo hacen de tarde en tarde. Con una cuota razonable ellos sufragar estos elevados costos de mantenimiento del campo, que es estupendo.

El riesgo de las bajas

—Si el Club de Campo está bien mantenido y perfectamente ocupado, ¿cómo puede verse el planteamiento municipal?

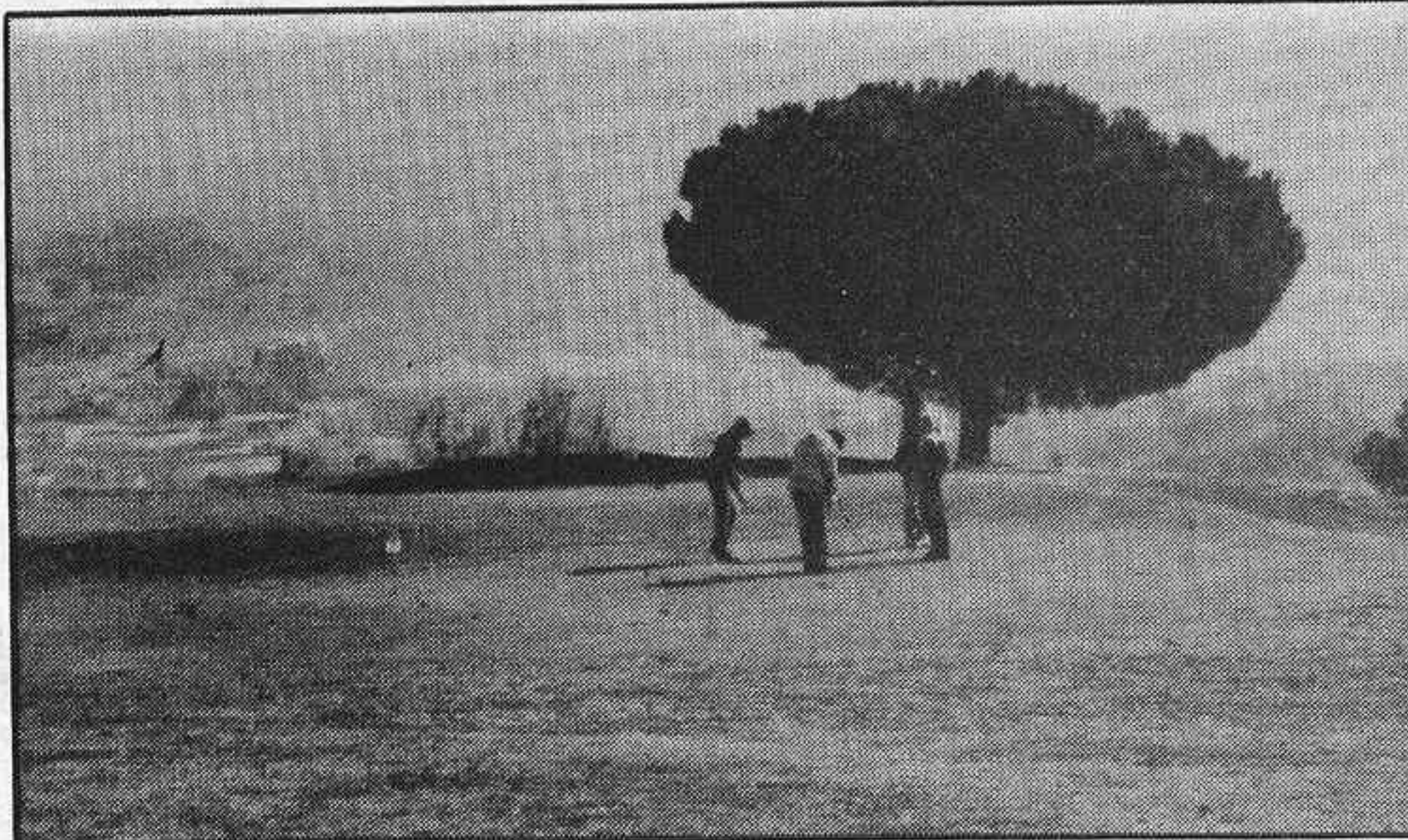
—Tal y como lo plantea el Ayuntamiento, pudiera ocurrir que muchos socios se dieran de baja, sobre todo los que no son habituales en la utilización normal de las instalaciones. Esto sería perjudicar al club y muy malo para el mantenimiento del campo, al reducirse considerablemente los ingresos fijos. Además, si lo que hay que pagar por cada vez que se juega es muy alto, se pierde la finalidad perseguida por el Ayuntamiento. Cualquiera que sea la medida que se pueda tomar en el futuro, de hecho se llegaría al mismo sitio que la de la utilización de los socios actual: la saturación.

En vías de entendimiento

El Club de Campo espera que el Ayuntamiento acepte su oferta

Una oferta de mil millones de pesetas, aunque esté fraccionada en los próximos diez años, es como para tenerla en cuenta a la hora de resolver el tema de la ocupación de los terrenos cedidos por el Ayuntamiento de Madrid a la Real Sociedad Hípica Española Club de Campo. Al menos así lo piensa el portavoz de la comisión negociadora del Club ante el Ayuntamiento, que se apresuró a confirmar a este periódico no sólo la cuantía del alquiler a 100 millones por año; sino también la aceptación de que se utilicen las instalaciones por nuevos abonados, calculada en unas 70.000 personas al año. El ofrecimiento de los 100 millones anuales lleva consigo el compromiso de una colaboración técnica del Club de Campo a la hora de realizar las pistas de tenis y piscinas en diferentes barriadas. Además, y de ello no se ha dicho nada todavía, cabe la posibilidad de la incorporación a las secciones deportivas del Club de Campo de todos los jóvenes que destaquen en las diferentes escuelas y centros municipales, con los que se llegaría a un acuerdo para que estos muchachos pudieran practicar su deporte preferido con el asesoramiento de profesores y entrenadores del Club de Campo y en sus instalaciones.

Todo queda pendiente del próximo pleno del Ayuntamiento, pues la prórroga en concepto de alquiler se ha pedido para el día 1 de julio y esta fecha ya está encima.



Cualquier jugador de golf emplea mucho tiempo en ensayar su golpe con el «putt» para perfeccionarlo. En el Club de Campo estos golfistas gozan de una maravillosa vista panorámica de Madrid.

El alquiler de cien millones

—¿La solución del alquiler de cien millones por diez años...?

—La propuesta planteada por la Sociedad Club de Campo yo la negociaría con mucho cuidado, dado el precio del alquiler y lo que se ofrece al socio. Tampoco el Ayuntamiento puede asfixiar con alquileres desproporcionados. Considero que es malo despersonalizar las cosas, y el mantenimiento de las instalaciones no es fácil si se quiere

hacer bien, y nadie es responsable. De ahí que sea mejor el que el Club de Campo siga en régimen de alquiler para que todo o una buena parte siga bien cuidado y controlado en su uso.

—¿Este dinero, ¿será bien empleado?

—Según parece, se ofrece al Ayuntamiento para instalaciones en las barriadas, y me parece muy bien que proliferen las pistas de tenis y las piscinas, pero también se podrían hacer canchas de prácticas de golf. No se trata de hacer nuevos

■ Con el pago de 100 millones por año pueden realizarse numerosas instalaciones deportivas en distintos barrios.

■ Ximénez Embún, presidente de la Federación Centro de Golf, pide que se hagan también campos de prácticas.

■ Afirma que el golf del Club de Campo ha llegado a su punto de saturación y es uno de los que tiene mejor mantenimiento de Europa.

■ Además, considera que el pago de la entrada pública no debe ser alto.

campos de golf por el Ayuntamiento, pues para eso ahí está el de la Herrería, en El Escorial, del que luego hablaremos. Creo que antes de hacer campos de golf públicos, es conveniente ofrecer canchas de prácticas, imprescindibles para salir al campo.

—El alcalde ya hizo un ofrecimiento en firme...

—Cuando estuvo Severiano Ballesteros en el Estadio Bernabéu hubo frases muy agradables del alcalde, que además lo dijo en más de una ocasión. Pero inisto en que el golf se conformaría con disponer de canchas de prácticas, donde poder dar un cubo de cien bolas y tener un profesor al lado que le enseñe cómo hacerlo.

Entrada libre en La Herrería

—Volvamos al campo de golf de La Herrería...

—La Herrería nunca tuvo socios, y dispone de un campo a cincuenta kilómetros de Madrid con libre acceso para cualquiera que esté en posesión de su licencia federativa. El jugador paga su cuota diaria o semanal, y sin necesidad de autorización o ir acompañado por un socio (como es preceptivo en los clubs privados) sale a



Aquí, en una de las entradas al club, está todo el problema planteado. Si la apertura al público es total y sin atender a la capacidad de las instalaciones, sobraría el «stop» y el guarda que controla el acceso, pero en perjuicio de todos.

jugar al campo. Cualquiera que guste del golf puede acercarse a El Escorial y practicarle a sus anchas.

—Tengo entendido que en Tokio hay un edificio de varias plantas para canchas de prácticas...

—**Yo lo he visto, y estas canchas de entrenamiento están ocupadas día y noche. Es un estadio de entrenamiento fantástico, pero lógico, ya que allí es donde realmente se aprende a dar bolas, y muchos aficionados se pasan años sólo practicando en este sitio. Desde luego, nadie sale a un campo de golf sin estar debidamente aleccionado. Aquí, en España, lo hacemos a través de la licencia federativa, pues aunque existe la licencia independiente, siempre conocemos el comportamiento del jugador.**

—Volvemos a las instalaciones del Club de Campo...

—**Yo quisiera que la Sociedad, que tiene una experiencia demostrada, continuara y que no se improvisara algo nuevo. No me preocupa quién mande siempre que goce del derecho de decisión. Hay que tener en cuenta que el Club de Campo cuenta con 20.000 socios, y se está confundiendo el golf como un deporte para una clase superprivilegiada cuando la mayoría que lo practica es de la clase media acomodada.**

Once campos en Madrid

—¿La Federación Centro de Golf está contenta con el rendimiento de sus jugadores?

—**Claro que sí, pero nos preocupamos mucho de la promoción y de nuestros juniors. Tenemos la fortuna de contar con once campos de golf próximos a Madrid, aunque algunos de ellos no estén a tope de ocupación. Además de La Herrería de El Escorial, donde hay entrada libre al público, como queda dicho, todavía pueden admitir socios el Real Club Deportivo Lomas-Bosque de Villaviciosa de Odón, y Valdeáguila, en Alcalá de Henares, con unas cuotas de ingreso realmente aceptables. En estos once campos o clubs se cuida mucho al junior. Así, en los dos años anteriores el equipo junir de Castilla se proclamó campeón de España.**

—¿Cuántas licencias reúne la Federación Centro?

—**Prácticamente un tercio de todas las licencias de España, y seguimos creciendo.**

Poca ayuda a los juniors

—¿Se les ayuda suficientemente a los juniors para salir al extranjero?

—**Las ayudas económicas las da la Federación Española de Golf, y no suele ser suficiente para un desplazamiento al extranjero de una semana. Nosotros lo más que hacemos es alentarlos con bolsas en los propios clubs y facilitadas por los mismos socios. Pero en juniors tenemos muy buenos jugadores, como Orazábal (que normalmente se pasará a profesional) de una calidad excepcional, los hermanos Beamonte (Alvaro y Yago), Angel Sartorius, Luis Montojo, Nacho Gervás y otros más, que nos proporcionan excelentes resultados. Todos ellos tienen que invertir su propio dinero para salir a torneos internacionales y, previamente, pasar el torneo de preselección, que se disputa en La Manga. Normalmente el aficionado no pasa a profesional, sino que éste se hace por motivos familiares y porque le ha dedicado mucho tiempo antes de que llegue a cumplir los quince años.**

Como se ve claramente, nada se improvisa, y en golf mucho menos. No se trata de que quien quiera pueda jugar al golf. Este es un deporte difícil y muy sacrificado.

La mayoría lo practican por afición, pero el llegar al campo profesional es otro cantar y de alta escuela.

V. R.

Vuelve el tenis femenino

El Don Carlos Classic, en Marbella

Del 23 al 29 del próximo mes de julio se va a disputar en el centro de tenis del Hotel Don Carlos, de Marbella, el primer gran campeonato del circuito mundial femenino de tenis bajo la denominación oficial de «Don Carlos Classic», prueba del Circuito Mundial de la Serie Virginia Slims, dotado con 19 millones de pesetas en premios. La ganadora de individuales percibirá 22.000 dólares y las finalistas 11.000. En dobles, las vencedoras cobrarán 8.500 dólares y las finalistas 4.250. Hay que destacar que en este torneo tenístico, que se pretende tenga continuidad en los años próximos con una excepcional participación, todas las jugadoras de la fase previa también recibirán premios en metálico, suficiente como para atender a los gastos de su desplazamiento y estancia en España.

Se han transformado tres pistas rápidas para convertirlas en modernas pistas de tierra batida, dotándose a la pista principal de gradas con capacidad de 1.500 espectadores.

La organización de este torneo costará 60 millones de pesetas.

Golf para periodistas

HOJA DEL LUNES, tercera en «El Corte Inglés»

Con un buen número de equipos se celebró en el Campo de Golf del Real Automóvil Club de España el III Torneo El Corte Inglés para periodistas, del que resultó vencedor el formado por Televisión Española (Pedro González, Angel del Río y Juan Carlos Arias). Fue segundo «Papeles Confidenciales» (José Luis Echarri, José Ylla y Antonio Sánchez-Bravo). El tercer puesto lo consiguió esta HOJA DEL LUNES, con su equipo de Víctor Ruiz, José Hernández y Xavier Pinedo, al conseguir que la mejor tarjeta de su tercer jugador superara a la de la agencia Efe.

Trofeos de la Casa
de CórdobaCampos de
España,
«Sombrero
Cordobés» de
oro

La Casa de Córdoba en Madrid, además de otorgar el pasado martes sus anuales trofeos a los mejores de la Feria de San Isidro, acordó conceder a Rafael Campos de España, el gran crítico, gran amigo y gran escritor y conferenciante, el ingreso en la Orden del Sombrero Cordobés en su categoría de oro. El anterior destinatario de esta distinción fue Matías Prats.

• En cuanto a los premios isidreles-cordobesistas el jurado acordó conceder su trofeo «Gran Capitán» como triunfador de la Feria a Curro Durán; el «Manolote» (mejor estocada) a Niño de la Capea; el «Antonio Bienvenida» para el arte en el toreo, a Antofiete; por su toro «Mañanero» se otorgó a Bohórquez el trofeo «Lagartijo» y a Manuel Vidrié, como mejor rejoneador, el «Antonio Cañero». Aurelio García fue considerado el mejor picador, y El Formidable, el mejor banderillero y, en consecuencia, obtuvieron los premios «Guerrita» y «Machaquito», respectivamente.

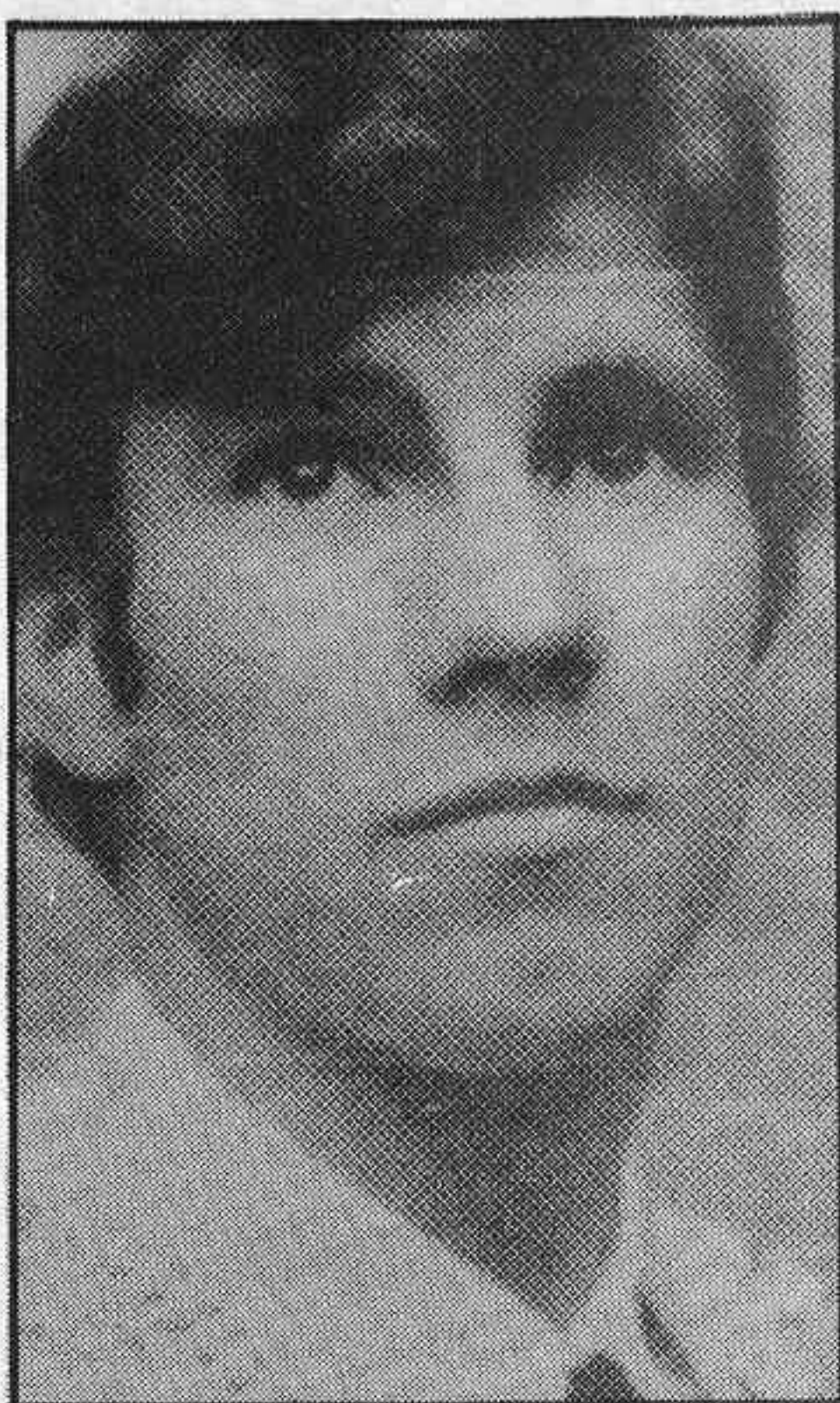
• En mayo de 1985, coincidiendo con la Feria de San Isidro, se entregarán solemnemente estos trofeos, valiosas obras de la orfebrería cordobesa.

• Antonio Bellón está muy mejorado del accidente que —por fractura de una pierna— le retuvo en su hogar y en su lecho durante la Feria de San Isidro. Ahora, según confiesa, «está aprendiendo a andar», aunque sufrió mucho por no poder ver las corridas patronales.

• Pepe Montes Iñiguez, el ingeniero ingeniero del 9, mejoró tanto de su grave dolencia que pudo presenciar la isidrada e incluso reintegrarse a su puesto de jurado en las deliberaciones de la Casa de Córdoba.

• El ilustre cirujano Mariano Zumel que, a petición propia, cesó como presidente de la Federación Nacional Taurina, ha salido ganando —o no perdiendo al menos— con su dimisión, pues en los años que rigió el organismo dio gratis muchas conferencias por toda España. No sólo no cobró nada, sino que tuvo además que costearse los gastos de desplazamiento y alojamiento.

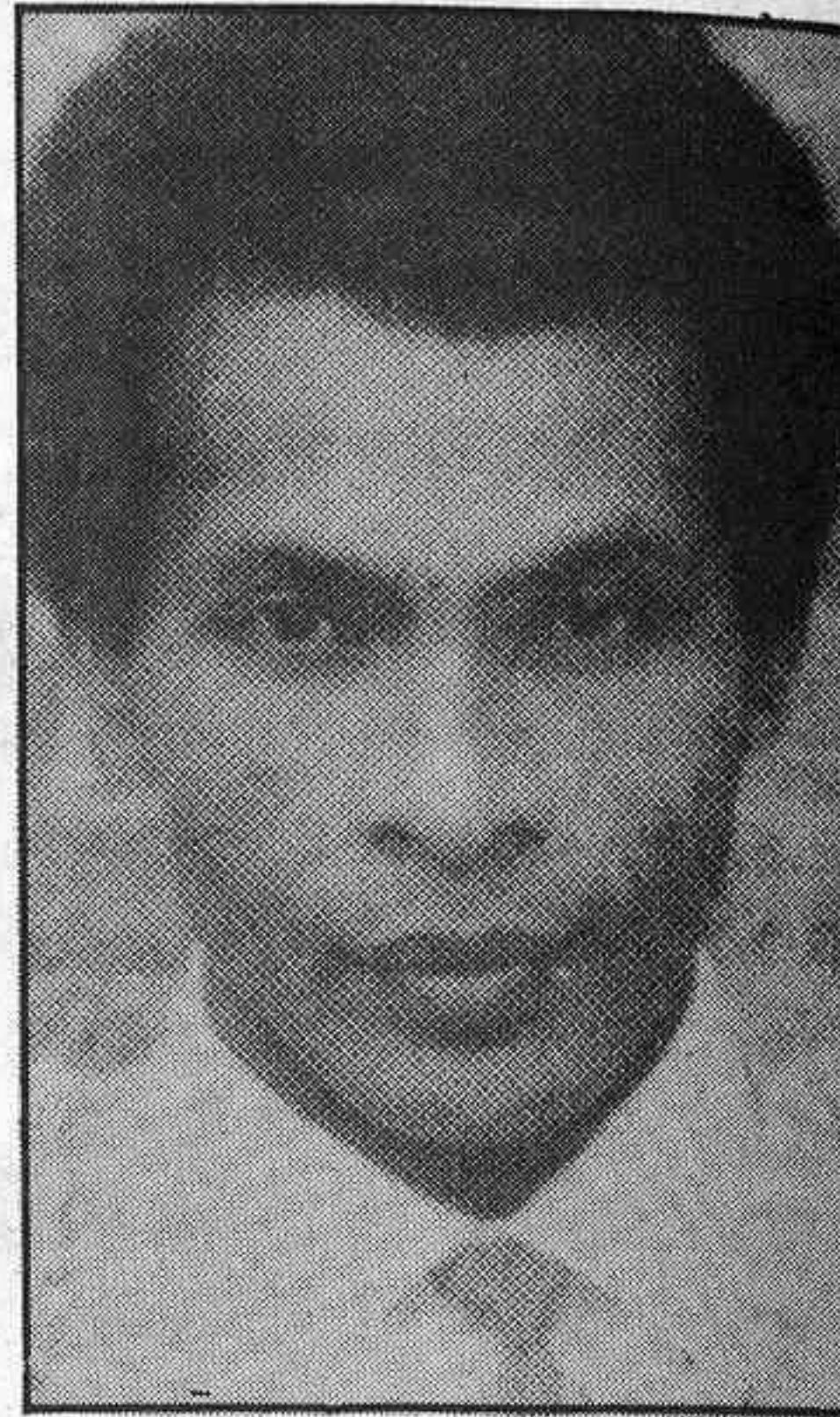
PEPE LUIS



Manolo Arruza.



Paco Alcalde.



Morenito de Maracay.

La Corrida de la Prensa

¡Estos son los toros seleccionados,
aspirantes al indulto!

A doce días del acontecimiento taurino más apasionante de la temporada madrileña, la VI Gran Corrida-Concurso de la Prensa, la expectación ha superado las más optimistas previsiones. Son muchos los aficionados que se interesan a diario, desde que se dio a conocer el cartel, a través del teléfono y por telegrama, en las oficinas de la Asociación de la Prensa, por la venta de localidades. Este es el mejor termómetro para pulsar el interés que ha despertado la corrida de los periodistas.

Todos los ganaderos que acuden este año a nuestra corrida vienen dispuestos a llevarse el galardón del indulto, junto a su toro, para la dehesa de procedencia. Ninguno de ellos ha olvidado, está claro, al ya inmortal «Belador», el toro cárdeno de Victorino Martín, que en la corrida-concurso de 1982, ante el delirio de miles de espectadores, se alzó con ese preciado trofeo de indulto, hasta entonces inédito en la plaza de las Ventas.

¡Aleas!, ¡Herederos de Felipe Bartolomé!, ¡Alonso Moreno de la Cova!, ¡Torrestrella!, ¡Marqués de Albaserrada!, ¡Murteira Gravel!, estas son las divisas que

■ Manolo Arruza, Paco Alcalde y Morenito de Maracay, tres maestros de las banderillas, en un reto insólito, ante el toro-toro.

acudirán el próximo jueves día 5 de julio a la Monumental madrileña. Allí estarán todos los aficionados, en particular los «toristas», ya que es un festejo eminentemente torista, que podrán ver que aún existen toros bravos en nuestra cabaña de lidia.

La expectación, como decimos, va en aumento, y es que el espectáculo de las corridas-concurso, festejo de gran belleza, arrastra a todos cuantos aman la fiesta de los toros. Y no hay que olvidarse que este de la Asociación de la Prensa es el único en su clase que se da en Madrid, la única ocasión que tiene el público madrileño de verlo.

«Tres banderilleros
en el redondel»

Pues, sí señor, como el lorquiano verso,... tres banderilleros en el redondel. Tres matadores de toros, los tres consumados maestros en el tercio de banderillas, Manolo Arruza, Paco Alcalde y Morenito de Maracay, se lanzan mutuamente el reto para ver quién de los tres es el mejor en este bello tercio. Difícil está la cosa, repito, los tres son grandes rehileteros. Los tres confían en el éxito y en dar un baño a sus compañeros.

El mejicano Manolo Arruza, a quien esta corrida le colma una de sus grandes aspiraciones, aún ha toreado poco en España esta temporada, pero está deseoso, según nos ha dicho, de venir a Madrid de nuevo y feliz por ser en la corrida-concurso de los periodistas. «Quiero triunfar en la Corrida de la Prensa», terminó diciendo. Suerte, pues, para el mejicano.

Paco Alcalde, a quien en los últimos años no le han rodado las cosas como él quería, se ha mostrado muy contento con acudir a las Ventas en esta corri-

■ ¡Aleas!, ¡Felipe Bartolomé!,
¡Alonso Moreno de la Cova!,
¡Torrestrella!,
¡Marqués de Albaserrada!,
¡Murteira!

■ Gran expectación en torno a la VI Corrida-Concurso de Ganaderías, espectáculo de apasionante belleza, acontecimiento único en Madrid, el jueves 5 de julio en las Ventas.

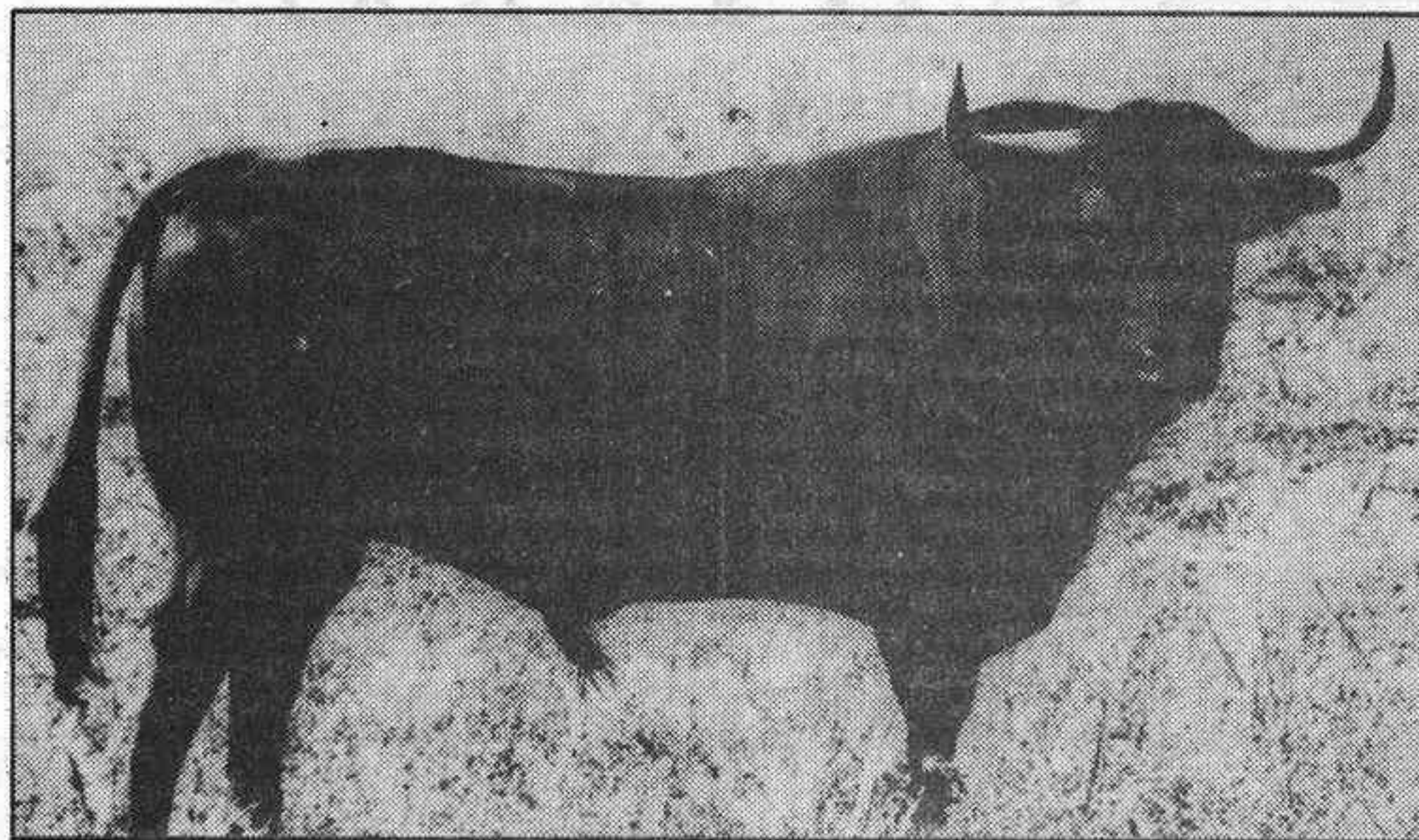
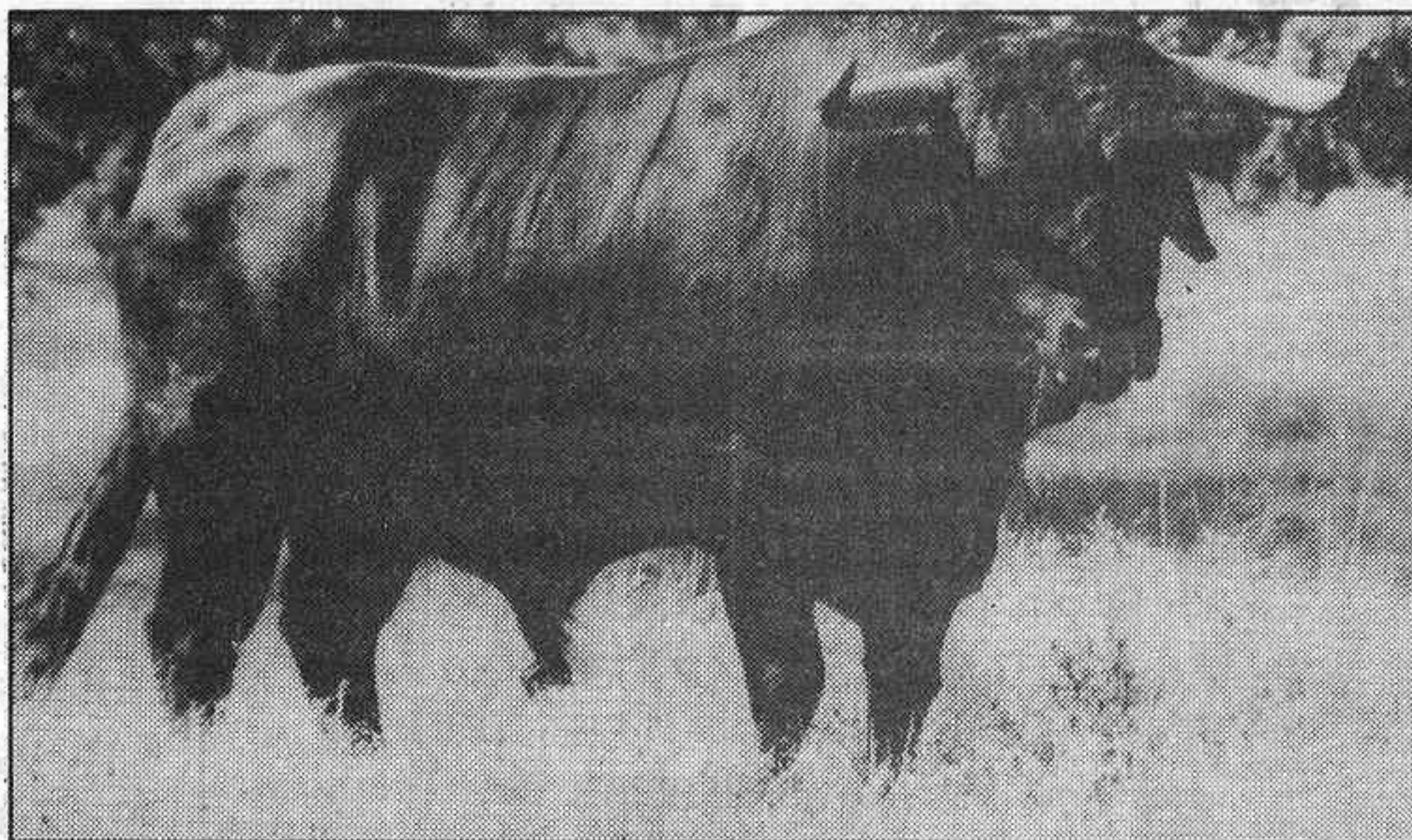
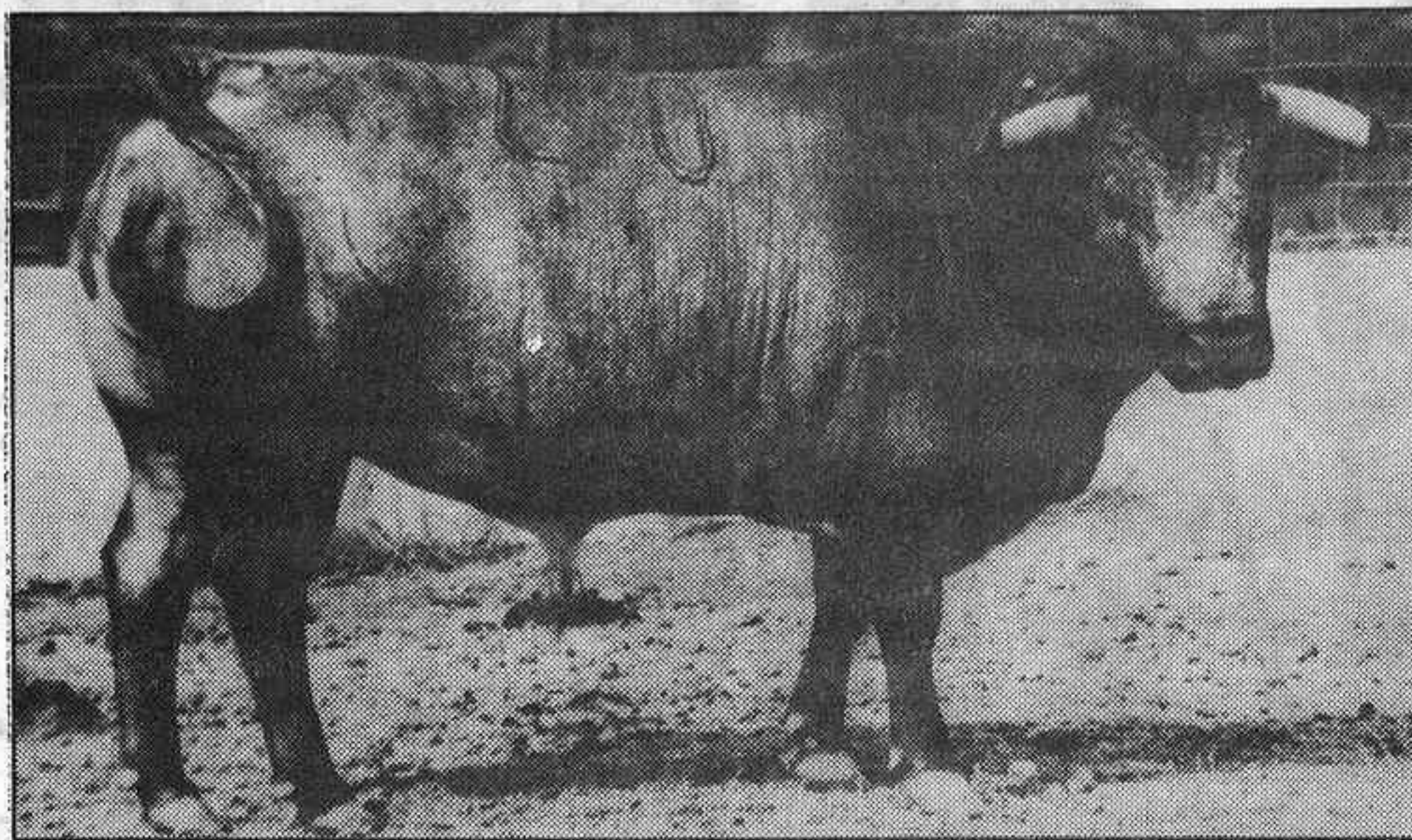
da. Ha sido un muy importante matador de toros y quiere volver a ese sitio que tuvo. Junto a los banderilleros del arte que lleva en su cuadrilla, él mismo es el que ha lanzado ese reto a sus dos compañeros de terna. «Voy dispuesto al éxito y a demostrar a todos que hay que contar con Paco Alcalde», nos dijo.

El tercer espada de esta corrida-concurso es el venezolano Morenito de Maracay, quizá el más puesto de los tres. Su actuación en San Isidro fue muy meritoria, aunque no cuajara esa gran faena que él desea para Madrid. Destacó, eso sí, en el tercio de banderillas. «El venir a la corrida de la Prensa es para mí un orgullo, por ello voy a salir por todas», nos manifestó el torero de Maracay.

¿Quién de los tres se alzaría con el triunfo? No lo van a tener fácil, no se las van a poner sencillo los toros. Esta vez se van a encontrar con el toro-toro, con cuajo, kilos, respeto, todo. ¡Suerte les deseamos a los tres!

El jueves 5 de julio, en las Ventas, la VI Gran Corrida-Concurso de la Prensa, sin duda alguna el acontecimiento más grande de la temporada madrileña.

EME-CONDE



Cuatro de los seis toros que el día 5 de julio saltarán a la plaza de las Ventas. De arriba a abajo: «Raylito», de Felipe Bartolomé; «Tramposo», de Torrestrella-Domecq; «Estudiante», de Alonso Moreno de la Cova; «Sombrero», del Marqués de Albaserrada.

Tendido del 1

...Y ahora, la de la Prensa

Tras la corrida de Beneficencia, segunda de las organizadas por la Comunidad de Madrid, extinta la Diputación Provincial, que abre el ciclo de festejos extraordinarios en las Ventas, llega ahora el turno a la corrida de la Prensa, el otro gran acontecimiento taurino de la temporada madrileña. Si en la primera son los toreros los que «mandan» en el cartel, aquí, en la de los periodistas, y de ahí su tremendo y especial atractivo, es el toro el eje principal del espectáculo por tratarse de un concurso de ganaderías, y tener que competir con sus hermanos de raza por el ser mejor y llevar a las vitrinas de sus vacadas respectivas el simbólico y máspreciado trofeo que ganadero alguno deseara, el premio del indulto de uno de sus astados. Que se lo pregunten si no a Victorino Martín.

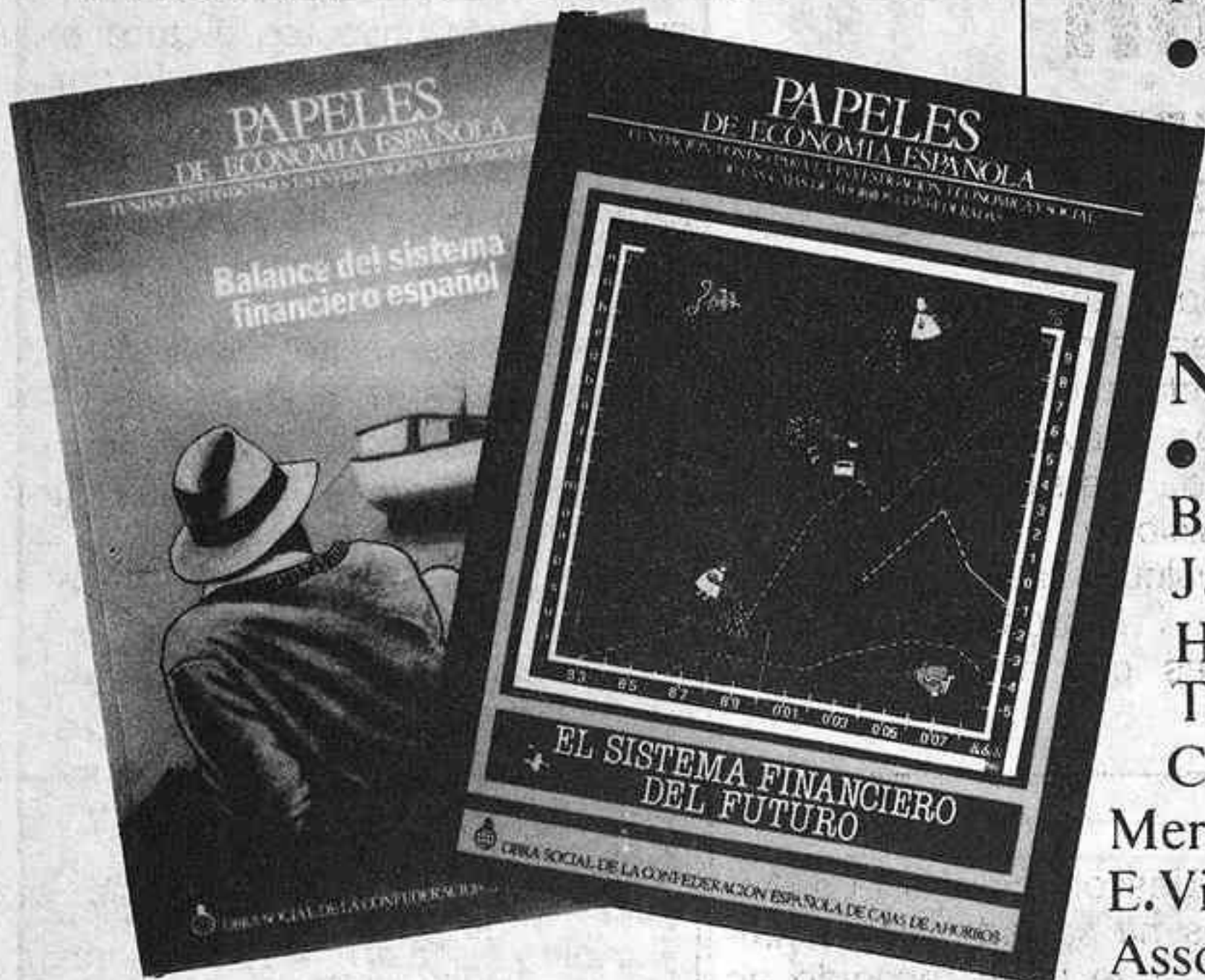
En esta sexta corrida-concurso de ganaderías de la Asociación de la Prensa van a estar representadas seis divisas de las más prestigiosas, y que curiosamente abarcan, por su antigüedad, los siglos XVIII, XIX y XX, como son Aleas (1788), herederos de Felipe Bartolomé (1884), Alonso Moreno de la Cova (1948), Torrestrella (1951), marqués de Albaserrada (1953) y Murteira Grave (1964). Mejor muestrario imposible. ¿Estará aquí el toro que pase a la inmortalidad como el recordado «Belador» de 1982? El cárdeno de Victorino, al que le cabe la gloria de haber sido el primer toro indultado de la historia de las Ventas, es hoy un semental de prestigio.

■ Y va de premios. El último en fallarse, tras los Mayte, que fueron para Curro Durán, triunfador absoluto, Fermín Bohórquez, Curro Vázquez, Aurelio García, El Formidable y José Antonio Campuzano, en sus distintos apartados, ha sido el de la Peña El Puyazo, con su trofeo San Isidro 84 para el mejor picador. El ganador, después de no pocas deliberaciones, fue el excelente varilarguero José Morales «Chocolate», de la cuadrilla de Tomás Campuzano.

■ Para el próximo viernes día 29, festividad de San Pedro y San Pablo, se anuncia en Segovia su ya tradicional festejo de feria, en el que, con toros del marqués de Albayda, alternarán los espadas Palomo Linares, Curro Durán y Luis Miguel Campuzano, sin duda un cartel de gran atractivo que llevará a muchos aficionados a la bella capital del acueducto.

BALANCE Y FUTURO DEL SISTEMA FINANCIERO

Números 18-19



Nº 18 BALANCE

- **Crisis y evolución:**
E. Fuentes Quintana; J. Requeijo;
J. M. García Alonso.
- **La autoridad monetaria**
J. R. Alvarez Rendueles;
J. Ariztegui; A. de Juan; J. A. Maroto;
M. Bajo; R. García Villaverde;
A. Sanchez-Rico;
A. Sánchez Pedreño.
- **Entidades de depósito**
R. Termes; P. Toledo;
J. A. Sánchez Asiain; K. O. Born;
J. J. Sancho Drona;
J. L. Méndez López; A. Madroñero;
O. Fanjul; F. Maravall;
T. Cano Simon.
- **Crédito oficial**
J. García Vargas; J. Barea;
A. Torrero; R. Suñol; N. Andreu;
G. de la Dehesa.
- **Mercados**
R. Ortega; F. J. Ramos Gascón;
M. de la Concha; M. Rabadán;
P. A. Fernández-Rañada.
- **Sector Público**
J. Borrell; E. Domingo Solans;
R. Poveda.

- **Sector Exterior**
Félix Varela; Fernando Varela.
- **Líneas de reforma del sistema financiero**
M. A. Fernández Ordoñez.

Nº 19 FUTURO

- **Los principales mercados**
B. Friedman (Harvard University);
J. Torell (Manufacturers
Hanover Trust); S. García Atance;
T. Nicholas (Barclays Bank);
C. Yeutter (Presidente del Chicago
Mercantile Exchange);
E. Vidal-Rivas; M. Stigum (Stigum &
Associates); y B. Drayson;
W. Cline (Institute for International
Economics).
- **La Perspectiva Española**
J. J. Toribio; V. Valle; M. Ruíz
Oriol; A. Masanell; Félix Varela;
F. Fernández Flores; R. Bermejo,
B. Calzada y P. García Ferrero;
E. Más.

- **Opiniones**
M. Boyer (Ministro de Economía
y Hacienda); J. R. Alvarez Rendueles
(Gobernador del Banco de España);
J. García Vargas (Presidente del
I.C.O.); J. J. Sancho Drona
(Presidente de la C.E.C.A.);
R. Termes (Presidente de la A.E.B.);
M. de la Concha (Síndico Bolsa
de Madrid); J. Ruiz Cabrero
(Síndico Bolsa de Barcelona);
R. Anglés (Presidente City Bank);
J. J. Ysasi-Yasmendi (Presidente del
Círculo de Empresarios).
- **Colaboración especial**
W. Silber; J. Niehans.



**FUNDACION FONDO
PARA LA INVESTIGACION
ECONOMICA Y SOCIAL
CAJAS DE AHORROS
CONFEDERADAS
OBRA BENEFICO SOCIAL**
Juan Hurtado de Mendoza, 14. Madrid 16
Teléfonos: 250 44 00/02.

PAPELES DE ECONOMIA ESPAÑOLA NUMEROS 18-19

BOLETIN DE SUSCRIPCION

Año 1984

- | | | |
|--|-------|-------|
| <input type="checkbox"/> Número 18 | _____ | 1.600 |
| <input type="checkbox"/> Número 19 | _____ | 1.600 |
| <input type="checkbox"/> Suscripción números 18, 19, 20 y 21 | _____ | 3.800 |
| <input type="checkbox"/> Extranjero | _____ | 4.500 |

El pago lo efectuaré:

- Contra reembolso del primer envío Giro Postal N.º Talón bancario adjunto
 Domiciliación bancaria (Facilitenos sus datos y autorización en hoja aparte)

Nombre o Razón Social _____

Actividad o Departamento _____

Domicilio _____ Teléfono _____

Ciudad _____ D.P. _____ Provincia o País _____

Fecha _____ Firma o sello _____



Tedio-visión

Victoria Vera llegó, habló, recitó y cumplió. No fue «superstar», sino «normal-estar». Buena voz, buena presencia y buena medida de las intervenciones. Solamente empleó dos veces la palabra «maravilla». Todo un récord.

La frase «boomerang»

El director general de TVE presentó el esquema de programación

del tercer trimestre y no desaprovechó la ocasión para pronunciar la frase sonora y hueca: «En verano, los contenidos deben ser más ligeros y refrescantes.»

¿Llama «refrescante», que viene de fresco, a toda la serie de reposiciones que se avecinan: «La danza», «Paisaje con figuras», más «El hombre y la tierra», más cine mudo, más películas (las mismas de siempre) de Fred Astaire, etcétera?

Las comparaciones son diosas

En la sociedad anónima, la mejor manera de demostrar que se afirma una verdad indubitable es comparar TVE con otras televisiones. Dijo el grande Calviño: «Se sigue con la política de reposiciones, que es práctica habitual en cualquier televisión.»

Muy cierto. En otros países, los telespectadores pueden comprobar

tan hermosa sentencia apretando simplemente un botón y cambiando a otros canales.

Modas extranjeras

Otra práctica más habitual en cualquier televisión es cambiar de director general cuando el propio Consejo de Administración reconoce que el índice de productividad es muy bajo e insatisfactoria la utilización de los medios.

AGUANTATOR

Programación

Lunes 25

Primera cadena

- 13.30 Carta de ajuste.
- 13.45 Programación de cobertura regional.
- 14.55 Conexión con la programación nacional.
- 15.00 Telediario. Primera edición.
- 15.35 Nancy Astor. «Invitados para el fin de semana».
- 16.25 La tarde.
- 17.35 Los ríos. «Ebro».
- 18.30 Barrio Sésamo.
- 19.00 Dabadabada.
- 19.30 Pista libre.
- 20.30 Consumo. «Adelgazar, ¿misión imposible?».
- 21.00 Telediario. Segunda edición.
- 21.35 Especial informativo. «Castelao: Volver a Galicia, volver a España».
- 22.05 Los hombres de Smiley. «Capítulo 3».
- 23.00 Vivir cada día. «Cuando empezamos a pintar en color».
- 24.00 Telediario cierre.
- 0.05 Informativo: Eurocopa. Resumen de los partidos de la jornada correspondientes al Campeonato de Europa de Selecciones de Fútbol Nacionales que se celebra en Francia, y en el que participan las selecciones de Dinamarca, República Federal de Alemania, Portugal,

Rumania, Bélgica, Francia, España y Yugoslavia.
0.25 Despedida y cierre.

Segunda cadena

- 18.45 Carta de ajuste.
- 18.59 Apertura y presentación.
- 19.00 Agenda.
- 19.10 Puesta a punto.
- 19.25 Curso de inglés.
- 19.40 Arco Iris. «Cerámica».
- 20.00 Estadio 2.
- 20.50 La noche del cine español. Invitados: Vicente Talón, Augusto Assía, Mariano Aguilar Navarro, Marcelino Camacho, Antonio Elorza, Ramón Torrado y Maruchi Fresno.
- Primera parte:**
 1. La Segunda Guerra Mundial (segunda parte).
 2. Homenaje al actor José María Lado.
- Segunda parte.** «Mar abierto» (92), 1946. Intérpretes: Maruchi Fresno, José María Lado, Jorge Mistral, Fernando Fernández de Córdoba, Rosario Royo, Carlos Casaravilla, Xan Das Bolas, Gabriel Algara, Félix Fernández. Costa Nova es un pequeño pueblo de pescadores situado en la ría viguesa. Don Andrés, «El Touliño», vecino del lugar, patrón de pesca y padre de Carmiña, contrae segundas nupcias con Carlota, mujer de singular belleza que le abandonará, fugándose con

un desconocido al que Andrés ha salvado de ahogarse y que tiene recogido en su casa. Adando los años y hecha ya Carmiña una mujer, conoce en una romería a Antonio, que dice ser mecánico naval, aunque se trata en realidad del propietario de «La Atlántica», una importante empresa armadora de buques de pesca.

- 24.00 Telediario 3.
- 0.30 Teledeporte.
- 0.45 Despedida y cierre.

Martes 26

Primera cadena

- 23.30 Carta de ajuste.
- 13.45 Programación de cobertura regional.
- 14.55 Conexión con la programación nacional.
- 15.00 Telediario. Primera edición.
- 15.35 Nancy Astor. «La última de las bellezas del Sur».
- 16.25 La tarde.
- 17.30 Autorretrato.
- 18.30 Barrio Sésamo.
- 19.00 Dabadabada.
- 19.30 Tocata.
- 20.30 Al mil por mil.
- 21.00 Telediario. Segunda edición.
- 21.35 El hombre y la Tierra. Serie fauna ibérica. «Las Tablas de Daimiel» (y 2).
- 22.05 Yo robo, tú chantajeas, ella estafa y, además, un muerto. «Primer episodio».

- 23.00 En portada. «Pensionistas: el discreto encanto de la jubilación».
- 23.55 Telediario cierre.
- 24.00 Informativo: Eurocopa.
- 0.20 Despedida y cierre.

Segunda cadena

- 18.45 Carta de ajuste.
- 18.59 Apertura y presentación.
- 19.00 Agenda.
- 19.10 Puesta a punto.
- 19.25 Curso de inglés.
- 19.40 Arco Iris. «Cerámica».
- 20.00 Robinson en Africa. «Hacia el corazón de Africa».
- 20.30 Con las manos en la masa. «Sopas frías». Como recetas se presentan: Gazpacho andaluz, Ajo blanco y Sopa fría de pepino. Intervienen como invitados: Salvador Domínguez Rami.
- 21.00 Ciclo Shakespeare. «Ricardo III».
- 23.00 Últimas preguntas.
- 24.00 Telediario 3.
- 0.30 Teledeporte.
- 0.45 Despedida y cierre.

Miércoles 27

Primera cadena

- 13.30 Carta de ajuste.
- 13.45 Programación de cobertura regional.



Programación tercer trimestre

Primera Cadena

Bajo el ostentoso epígrafe «Producción propia», TVE ofrece las más viejas novedades para el verano:

Destaca «Letra menuda», nada significativo título, «magazine» sobre temas de «especial interés para el público femenino». Como va situado a media tarde, ese público serán amas de casa. ¿Cuál será, pues, el interés especial? ¿A qué se referirá la «letra menuda», tamaño opuesto a la caligrafía de las mujeres, doctoras a parte? ¿Qué se le habrá ocurrido a Isabel Clara Francia, ex directora de la Segunda Cadena, que sólo duró unas meses en el cargo?

Más gracioso es «Cremalleras», otro «magazine» dedicado al «mundo de las actividades juveniles», que tampoco indica mucho. ¿Cuáles son esas actividades? ¿Tener novia, oír discos, tomar hamburguesas, bailar rock, hacer el «punk», estar en el paro, preparar las asignaturas para septiembre? A la hora de la siesta y con ese título que

sube y baja, parece demasiado erótico.

«La orquesta» es un «talk-show» (así está definido por TVE), producido en Barcelona. El problema está en saber qué es un «talk-show» para los que no hablan catalán, ni inglés, ni chino.

«Objetivo 92» (título provisional) va dedicado al deporte juvenil. Como hay tan pocos espacios deportivos, no viene mal uno más. Y muy sabiamente, a la hora de la siesta también.

«Oficios para el recuerdo» vuelve del pasado para seguir machacando sobre los oficios artesanales que se van perdiendo. Apasionante.

Todavía más ocurrente es «Protagonista, el vino», serie documental sobre los vinos españoles y sus distintas variedades y fabricación, puesto los sábados a la hora del aperitivo. Pero, ¿no hubiera sido mucho mejor instalar esta alegre emisión a última hora de la noche de los domingos? El vino haría olvidar las penas de..., la programación de la semana.

Programación

- 14.55 **Conexión con la programación nacional.**
- 15.00 **Telediario.** Primera edición.
- 15.35 **Cuentos del mono de oro.**
- 17.05 **Minutos musicales.**
- 17.25 **Africa.** «Diferentes, pero iguales».
- 18.30 **Barrio Sésamo.**
- 19.00 **Dabadabada.**
- 19.30 **Nosotros.**
- 19.55 **Fútbol.** Desde París, transmisión de la final de fútbol correspondiente a la Eurocopa de Naciones.
- 22.00 **Telediario.** Segunda edición.
- 22.35 **Sesión de noche.** «París bien vale una moza» (90'), 1972, color. Intérpretes: Alfredo Landa, Paz Isern, Antonio Ferrandis, María José Román, Ricardo Merino, Alfonso del Real, José Sacristán, Bárbara Rey, Francisco Pierra. Don Rafael, el acaudalado propietario de todos los negocios de un pueblo de Aragón, tiene como administrador y hombre de su máxima confianza al polifacético Juan Romero —contable, cocinero, karateca y entrenador del equipo de fútbol local—. Romero recibe de su jefe un insólito encargo: hace veinte años, su hija Purita se convirtió en madre soltera, descomunal pecado que obligó a don Rafael a ponerla en la calle. Ahora la ha perdonado y envía a París —su actual resi-

dencia— a Romero para que la encuentre y la haga volver. Romero va a contar con la imprevista colaboración del comisario Philip (un enamorado de la cocina española), y Juan se convierte en su cocinero sin sueldo.

- 0.15 **Telediario cierre.**
- 0.20 **Testimonio.**
- 0.25 **Informativo: Eurocopa.**
- 0.45 **Despedida y cierre.**

Segunda cadena

- 18.45 **Carta de ajuste.**
- 18.59 **Apertura y presentación.**
- 19.00 **Agenda.**
- 19.10 **Puesta a punto.**
- 19.25 **Curso de inglés.**
- 19.40 **Arco Iris.** «Cerámica».
- 20.00 **China por dentro (último episodio).** «Los Kazakhs de China».
- 21.00 **Estudio abierto.**
- 23.00 **La buena música.**
- 24.00 **Telediario 3.**
- 0.30 **Teledporte.**
- 0.45 **Despedida y cierre.**

Jueves 28

Primera cadena

- 13.30 **Carta de ajuste.**
- 13.45 **Programación de cobertura regional.**
- 14.55 **Conexión con la programación nacional.**
- 15.00 **Telediario.** Primera edición.

- 15.35 **Cuentos del mono de oro.** «Las leyendas son para siempre».
- 16.25 **La tarde.**
- 17.30 **De aquí para allá.**
- 18.30 **Barrio Sésamo.**
- 18.55 **Toros.** Transmisión de la corrida de toros desde Zamora.
- 21.00 **Telediario.** Segunda edición.
- 21.35 **Las grandes batallas navales.**
- 22.15 **Buenas noches.**
- 24.00 **Telediario cierre.**
- 0.05 **Despedida y cierre.**

Segunda cadena

- 18.45 **Carta de ajuste.**
- 18.59 **Apertura y presentación.**
- 19.00 **Agenda.**
- 19.10 **Puesta a punto.**
- 19.25 **Curso de inglés.**
- 19.40 **Arco Iris.** «Cerámica».
- 20.00 **Leo contra todos.**
- 21.00 **Fila 7.**
- 22.00 **Cine club.** Ciclo: Cuatro clásicos del terror (fin del ciclo). «La torre de Londres» (90'), 1939. Intérpretes: Basil Rathbone, Boris Karloff, Barbara O'Neill, Vincent Price, Ian Hunter, Nan Grey, Leo G. Carroll, John Sutton. En 1471, el que muy pronto será Eduardo IV de la estirpe de los Plantagenet se apodera de la torre de Londres, lo que significa hacerse con el trono de Inglaterra. Su herma-

no Ricardo, duque de Gloucester, y su medio hermano Clarence, han sido peldaños de esta ascensión. En la torre queda prisionero el legítimo rey —Enrique de Lancaster—, cuyo hijo, el príncipe de Gales, huye al exilio en Francia. Cuando un día, al frente de un ejército mal armado y mal gobernado, el príncipe vuelve a Inglaterra, será derrotado y muerto por el propio Gloucester, que se convierte entonces en el hombre más poderoso del reino.

- 24.00 **Telediario 3.**
- 0.30 **Teledporte.**
- 0.45 **Despedida y cierre.**

Viernes 29

Primera cadena

- 13.30 **Carta de ajuste.**
- 13.45 **Programación de cobertura regional.**
- 14.55 **Conexión con la programación nacional.**
- 15.00 **Telediario.** Primera edición.
- 15.35 **Cuentos del mono de oro.** «Perla negra».
- 16.25 **La tarde.**
- 17.30 **El arte de vivir.**
- 18.30 **Barrio Sésamo.**
- 19.00 **El planeta imaginario.** «Agua».
- 20.00 **Andy Robson** «El chico minero».

Programación tercer trimestre

Segunda Cadena

La «producción propia» se reduce a tres espacios, de los cuales uno es «La edad de oro», la conocida y no añorada mezcla de músicas modernas, literatura y pintura, que presentaba Paloma Chamorro con esos pelos.

«Pop-qué», de título tan peliagudo (se avecina el chiste: «Pop-quería»), es otra reaparición, con Carlos Tena y sus conjuntos, pero sin Vulpes.

Y la novedad está en el mundo de la imagen fija, «La historieta», dedicado a los aficionados al cómic, para que empleen 45 minutos en contemplar en la pantalla lo que preferirían tener en sus manos. El cómic es un juego de complicidad entre el dibujante y el contemplador (lector también, si hay «bocadillos»). Un contrasentido en la pantalla de las 625 líneas de imágenes en movimiento.

Más gloriosa y sorprendente es la «producción ajena», demostrativa de que el director de la Segunda Cadena quiere emular al de la Pri-

mera en la forma de calentarse los cascotes. En vez de carreras de caballos, ha inventado la carrera de telecomedias. Los domingos habrá «Prácticas con Lester», al que sustituirá «Que haya amor» y «Minder», tres series, tres cómicas, de esas en que se ríen más los que no están viendo la pantalla que los que la ven. Mucho programa festivo para un día también festivo.

Y una grata y antiquísima novedad: ¡«El Zorro»!, el enmascarado que dedicaba autógrafos con la espada, antecesor literario de «El Coyote», en trece episodios. Y otra más: ¡«La pandilla»!, que regresa a la pantalla (ahora tan pequeña como ellos) desde los comienzos del cine sonoro.

Y otra: una recopilación de las más famosas películas del género musical, para oír cantar a Jeanette McDonald y ver bailar a Fred Astaire y Gene Kelly.

Gil Palacios



- 20.30 **Al galope.**
- 21.00 **Telediario.** Segunda edición.
- 21.35 **Superstar.**
- 23.05 **Vientos de guerra.** «Capítulo 14». Los alemanes inician el ataque a Rusia, cubriendo un frente de tres mil kilómetros. El avance es incontenible, y Hitler cree firmemente que la campaña acabará antes de que llegue el invierno. En la Casa Blanca los Henry asisten a una cena invitados por el presidente, ocasión que aprovecha Byron para comentar que Natalie y Aaron se encuentran en Roma imposibilitados de regresar a los Estados Unidos, por negarles el Consulado americano el visado de salida.
- 23.55 **Telediario cierre.**
- 0.00 **Concierto sentido.**
- 0.35 **Despedida y cierre.**

Segunda cadena

- 15.15 **Carta de ajuste.**
- 15.29 **Apertura y presentación.**
- 15.30 **El legado de la tierra.** «El oro y la sal».
- 16.30 **Tiempo de paz.** Episodio número 11.
- 17.25 **Ultima frontera.**
- 18.20 **En paralelo, los jóvenes.**
- 19.10 **Puesta a punto.**
- 19.25 **Curso de inglés.**
- 19.40 **Arco Iris.** «Cerámica».
- 20.00 **La clave.**

- 0.15 **Telediario 3.**
- 0.45 **Teledeporte.**
- 1.00 **Despedida y cierre.**

Sábado 30

Primera cadena

- 10.45 **Carta de ajuste.**
- 10.59 **Apertura y presentación.**
- 11.00 **Cómo lo ves.**
- 13.00 **Gente joven.**
- 14.30 **Las Cortes de España.**
- 15.00 **Telediario.** Primera edición.
- 15.35 **Los Pitufos.**
- 16.05 **Primera sesión.** «El lobo de mar» (87'), 1941. Intérpretes: Edward G. Robinson, Alexander Knox, Gene Lockhart, Barry Fitzgerald, Stanley Ridges, David Bruce. Mientras atraviesa la bahía de San Francisco, un transbordador cargado de pasajeros sufre un accidente y se va a pique. Varios supervivientes se consideran finalmente a salvo cuando son recogidos por un mercante, pero ignoran que en realidad su odisea no ha hecho más que empezar. Al subir a bordo se van a convertir en virtuales cautivos del capitán del barco, un hombre cruel y sin sentimientos, cargado de odio contra todo y contra todos, a quien una progresiva ceguera ha ido transformando

en un peligroso desequilibrado mental.

- 17.45 **Dibujos animados.**
- 18.00 **Los sabios.** «Fabre».
- 19.00 **Lou Grant.** «La ganga». Billy es encargada de efectuar un reportaje sobre unos apartamentos que están a la venta, propiedad de una sociedad, la KDF, formada por famosas figuras del beisbol, entre los que se encuentra Ted McCo-vey, elegido como el hombre del año y al que la reportera elige para hacer su trabajo.
- 19.55 **Usted, por ejemplo.**
- 21.00 **Telediario.** Segunda edición.
- 21.25 **Informe semanal.**
- 22.35 **Sábado cine.** «Me gusta mi cuñada» (96'), 1974, color. Intérpretes: Laura Antonelli, Alessandro Momo, Orazio Orlando, Lilla Brignone, Tino Carraro. Ha llegado el verano y el joven Sandro, a sus dieciséis años, se dispone a ir a pasar las vacaciones junto a sus padres a la villa que éstos poseen en Fonte dei Marmi, famosa localidad costera de veraneo de la clase acomodada. Allí, Sandro disfruta de su tiempo libre con sus amigos Lino y Rosi, iniciando con ésta unos prometedores avances. Sin embargo, un día llega a la villa su hermano mayor, Renzo,

con su mujer, Laura, quien se quedará una semana con ellos en la villa mientras su marido va al pueblo a hacer un trabajo. A su marcha, Renzo encarga especialmente a Laura del acoso de los posibles «moscones» que pudieran surgir... sin saber hasta qué punto va a cumplir Sandro sus deseos.

- 0.25 **Despedida y cierre.**

Segunda cadena

- 15.15 **Carta de ajuste.**
- 15.29 **Apertura y presentación.**
- 15.30 **La víspera de nuestro tiempo.** «Galicia en la historia contemporánea» (primera parte).
- 17.00 **Retransmisión deportiva.**
- 19.30 **Taller de teatro.** «TAG, de Venecia: el falso magnífico».
- 20.30 **Formatos.**
- 21.00 **La ventana electrónica.** «La rosa amarilla». Drama psicológico: Etienne y Antoniete son unos hermanos de diez y quince años cuya madre se suicida, provocando con ello una fuerte relación de dependencia entre ellos, que, con los años, origina la ruptura de sus respectivas parejas, con el exclusivo objeto de permanecer juntos.



el cine en zapatillas

Se nota que ha llegado el verano y TVE da por descontado que el telespectador prefiere los programas de aire libre y sin televisor.

Lunes noche. UHF. Drama a la americana en la nochecita del cine español. «**Mar abierto**», escrita por Adolfo y dirigida por Ramón Torrado en 1946, con **Maruchi Fresno** y **Jorge Mistral**. Verla con chaleco salvavidas puesto.

Miércoles noche. Españolada cómica de 1972, «**París bien vale una moza**», dirigida por Pedro La-



zaga, demostración de cómo **Alfredo Landa** hacía de Alfredo Landa mejor que nadie. Mucha gente divertida (Alfonso del Real, José Sacristán, Antonio Ferrandis) para poca diversión.

Jueves noche. UHF. Los «Cuatro clásicos del terror» reúne solamente tres (Basil Rathbone, Boris

Karloff y Vincent Price) dentro de «**La torre de Londres**», de 1939, buscando el miedo en sucesos históricos, amañados bajo la dirección de Rowland V. Les. Para coleccionistas de curiosidades cinematográficas.

Viernes noche. UHF. Balbín, película y debate.

Sábado tarde. Película interesante, «**El lobo de mar**», dirigida en 1941 por el experto Michael Curtiz, aunque poco se salvará de la buena literatura de **Jack London**, autor de la novela original. Entretenerse con **el mar**, **Barry Fitzgerald** e **Ida Lupino**, que sabían cuidar los personajes.

Sábado cine. Gracias a que **Laura Antonelli** justificará redondamente el «**Me gusta mi cuñada**» del título, se hará llevadera la noche del cine italiano.

Domingo tarde. UHF. El estreno de «**Crisis en las aulas**», realizada en 1980 por Lamont Johnson, parece importante, sea por la presencia de la buena actriz que es **Joanne Woodward**, sea por el todavía co-leante problema de segregación racial que desarrolla.

Domingo noche. UHF. Otra curiosidad para los buenos aficionados, porque la coincidencia de **Bette Davis** y **Errol Flynn** resulta inconcebible. En «**La vida privada de Elizabeth y Essex**» se juntan (por primera y última vez) dos «estrellas», de primera fila en 1939. Una era una gran actriz y el otro no. Y esto se nota, tanto como las tres horas de maquillaje diarias para la caracterización de la reina.

22.45 Concierto 2. «Programa Falla».

0.30 Despedida y cierre.

Domingo 1

Primera cadena

9.45 Carta de ajuste.

9.59 Apertura y presentación.

10.30 El día del Señor. Santa Misa.

11.30 Pueblo de Dios.

12.00 Tiempo y marca. Hockey sobre patines. Desde San Sadurni de Noya, transmisión del encuentro del Campeonato de Europa Junior.

15.00 Telediario. Primera edición.

15.25 La vuelta al mundo de Willy Fog. «Motín en el Henrieta».

16.05 Fama

17.00 Primera carrera de caballos.

17.05 Más vale prevenir. «La piel».

17.25 Segunda carrera de caballos.

17.35 MASH. «Bienvenido a Corea» (segunda parte). Al regreso de Seúl, los capitanes Hawkeyes y J. B., junto con Radar, son atacados con fuego de mortero; J. B. se siente enfermo y Hawkeye decide reanimarlo en la taberna del pueblo cercano a la unidad médica. La entrada de dos oficiales en Mash

4.077 no puede ser más «optimista».

18.05 Tercera carrera de caballos.

18.15 Documental. «Biología con David Bellamy: De safari».

1.45 Estudio directo.

20.10 Y, sin embargo, te quiero.

21.00 Telediario. Segunda edición.

21.25 Especial musical.

22.25 España, historia inmediata. «Los socialistas» (segunda parte).

23.30 Estudio estadio.

0.25 Despedida y cierre.

Segunda cadena

15.15 Carta de ajuste.

15.29 Apertura y presentación.

15.30 Documental. La naturaleza de las cosas: «Pautas del dolor».

16.10 La puerta del misterio. «Los nuevos apóstoles».

17.00 Estrenos TV. «Crisis en las aulas» (112'), 1980. Intérpretes: Joanne Woodward, Charles Durning, Henderson Forsythe, William Russ. En septiembre de 1957, el presidente Eisenhower, de acuerdo con una sentencia del Tribunal Supremo de 1954, ordenó que el «Instituto Central» de la localidad de Little Rock, en Arkansas, pusiera fin a la segregación racial existente en sus aulas. Sin embargo, el propio gobernador del Estado, Faubus, se opuso a esta orden,

e hizo ocupar el instituto por fuerzas de la Guardia Nacional, convirtiendo el centro docente en un verdadero reducto militar: los negros seguirían sin acceder al instituto. Desesperadamente, el rector y la vicerrectora intentaron mantener la normalidad de una situación que degeneraba, día a día, hasta convertirse en un grave enfrentamiento a nivel nacional en la historia de los Estados Unidos.

18.55 Aventuras en el Mississippi. Episodio número 25.

19.15 Los padres de nuestros padres.

20.15 Minder. «Tiroteo en la lavandería OK». Un grupo de negros asalta una lavandería del barrio italiano de Londres, donde Terry se encuentra ayudando al dueño en la recaudación. La acción decidida de Terry frustra el atraco, pero no impide que los atracadores les mantengan como rehenes. Desde fuera su amigo Arthur intenta sacar provecho de la situación vendiendo exclusivas a la prensa.

21.20 El dominical.

22.10 Largometraje. «La vida privada de Elizabeth y Essex» (102'), 1939. Intérpretes: Bette Davis, Errol Flynn, Olivia de Havilland, Donald Crisp, Vincent Price, Henry Stephenson, Leo G. Carroll, Henri Daniell, Robert War-

wich, Ralph Forbes. Londres, 1596. Tras haber vencido a las tropas españolas en la bahía de Cádiz, Robert Devereux, conde de Essex, vuelve a Inglaterra. La reina Elizabeth, que siempre ha pospuesto sus intereses y deseos personales ante la razón de estado, siente por este joven general de caballería una debilidad que acabará convirtiendo a Essex en su único e imposible amor. La victoria del general en Cádiz ha sido, sin embargo, un gran fracaso, ya que el verdadero objeto de la operación era apoderarse de un fabuloso tesoro procedente de Indias, que la flota española consiguió enviar al fondo del mar antes de que cayera en manos inglesas. Essex abandona la corte, pero se ve forzado a volver a Londres ante el desastre sufrido por las tropas de Elizabeth en Irlanda. Aquel amor entre la reina y su joven general, a medida que el tiempo pasa, les une y les separa una y otra vez, los enzarza en infinitas discusiones, sin que ninguno de los dos se someta. Contra el parecer de Elizabeth, el conde de Essex parte para Irlanda a fin de sofocar la rebelión de Tyrone en el Ulster.

24.00 Música y músicos.

0.40 Despedida y cierre.



«Movida» Beirut la Noche, en Autopista

Desde hace ya algún tiempo la sala **Autopista** está dando una serie de conciertos con más o menos calidad, pero indudablemente en beneficio de la «movida madrileña», ya que es un local más, para que muchos se den a conocer.

Esta semana, y en los días 29 y 30, estará el grupo **Beirut la Noche**, una banda compuesta por **José C. Martín Blanco** (bajo y voz), **Luis A. Gómez Rubio** (batería), **Luis F. Gómez Moreno** (guitarra) y **Germán Pacheco** (guitarra).

Este grupo empezó su andadura hace más o menos un año. **Beirut la Noche**, en esta corta trayectoria, ha experimentado de todo: maquetas que no significaron nada, otras con mejores resultados, actuaciones (siempre con medios precarios), pero a la vez impresionables para su subsistencia. Después de varios contactos con distintas casas



discográficas, al final logran grabar dos singles con cuatro temas, «**Expañia**», «**Ruinas del Imperio**», «**Ella se hizo monja**» y «**Vómitos**».

Pero la trayectoria, tediosa quizá, constituye en sí la experiencia absolutamente necesaria para una positiva evolución.

Una guía con ritmo

Salas de conciertos

— ROCK-OLA (calle Padre Xifré, 5).

El lunes día 25 estará el grupo **Psychadelyc Furs**. El resto de la semana aún no estaba confirmado al cerrar este número de la HOJA DEL LUNES, pero lo más seguro es que haya grupos españoles, siguiendo así la línea de la sala de apoyar a los grupos que van naciendo sobre todo en Madrid.

— SALA AMADIS (calle Ortega y Gasset, 71).

Mañana, martes día 26, a las ocho de la tarde, actuará el grupo **Ceremonia**. Entrada gratuita.

— CASA DE CAMPO.

El jueves día 29 estarán en la Casa de Campo, en una fiesta patrocinada por un partido político y dentro del apartado rock, los grupos: **Barón Rojo**, **Asfalto**, **Districto Cero**, **Banzai**, **Mediterráneo**, **Mamut** y **Rosa Negra**.

— AUTOPISTA (Complejo Madrid-2, La Vaguada).

Los días 29 y 30 estará actuando en esta sala el grupo **Beirut la Noche**.

— ESTADIO DEL RAYO VALLECANO (Vallecas).

Mañana 26, **Bob Dylan** y **Carlos Santana**, este último acompañado por: **Ligertwoog**, **Rekow**, **Greg Walker**, **Chester Thompson**, **David Sancious**, **Armando** y **Orestes Vilato** y **Alphonso Johnson**. El precio de las entradas: 2.200 pesetas.

Salas de jazz

— CLAMORES JAZZ CLUB (calle Alburquerque, 14).

Durante toda la semana estará el grupo de jazz-bossa **Sarava**, compuesto por: **Prado** (voz), **Saltafontes** (guitarra), **Angel Rubio** (guitarra), **Titi Moreno** (contrabajo), **T. Moreno** (batería) y **C. Castro** (percusión).

Discotecas y fiestas

CACHE.—C/Orense. El martes 26, a partir de las 12,00, prepara una «Bacanal Romana», con disfraces y marcha para dar y tomar.

CLAUQUE.—Avda. de La Vaguada, Complejo Madrid-2. A partir de esta semana, y si el tiempo no lo impide, abre su terraza. En ella han instalado una barbacoa, para que además de tomar la copa se pueda degustar una larga y sabrosa lista de carnes a la brasa.

J y J.—Plaza del Callao, 4. Esta semana presenta como espectáculo al cantante (de canción española) «Salaco» y al humorista y cantante (del mismo género) «Pepe de Linares», que actuarán dos veces por noche, al precio de 800 pesetas con cosumición.

HIPOPOTAMUS.—C/Magallanes, 1. Esta semana la sala presenta, el lunes 25, el vídeo del «Campeonato de España de Velocidad de Toledo», con coloquio al fin del pase. El martes 26, un homenaje al Atlético de Madrid de balonmano. El miércoles, el pase en directo de la final del Campeonato de Europa de Naciones, con coloquio al final. El jueves 27, en sus Jueves «Racing», presenta el vídeo de la prueba «Rallye de Orense», con asistencia de alguno de los participantes.

NUBES.—C/Orense. Esta sala tiene organizados sendos clubs, uno de ellos, de paracaidismo, en el que se facilitan conocimientos sobre dicho deporte a cargo de instructores de la escuela de

paracaidismo y otro club de deportes aéreos en general, en el que la información, por lo extenso de su contenido, es más superficial. Además organiza para esta semana, sin determinar fecha, un concurso de baile, con la colaboración de la casa de discos Fonogram, en el que los participantes deben presentar una coreografía libre, con la única condición de estar dentro de la línea del jim-jazz. Asimismo, el día 28, por la tarde, y el 30, en la tarde y la noche, presentará una exhibición de break-dance a cargo de los bailarines más especializados de España.

JOY SLAVA.—C/Arenal. Prepara, para el día 28, una fiesta organizada por la conocida relaciones públicas Margarita Kramer, aunque no hemos podido averiguar a la hora de cierre de la edición sobre qué estará realizada.

NUIT.—C/Orense. El día 28 organiza, con la firma de peluquería Eloy, una muestra de su peinados de nivel internacional. Los modelos masculinos y femeninos lucirán los peinados acompañados del ritmo de una innovadora coreografía. Asimismo la directora del Club de Arte de Madrid, doña María Teresa, hará entrega al peluquero, que es uno de los adelantados en el estudio de la medicina capilar, de una placa conmemorativa. Como invitado honorífico, hará acto de presencia Enrique Busián.

Ganadores del VII Festival de Rock Villa de Madrid

El pasado día 15, en el estadio del Moscardó, y ante 11.000 personas, se fallaron los premios del **VII Festival de Rock Villa de Madrid**. En el apartado pop, el primer premio, para el grupo **La Frontera**, con 31 puntos; segundo, **Ciudad Jardín**, con 26,5, y el tercero, **Escándalos**, con 22. Y en el apartado de rock duro, primero, **Alcaudón**, con 36,5; segundo, **Criba**, con 33, y el tercero, **Atico**, con 23.

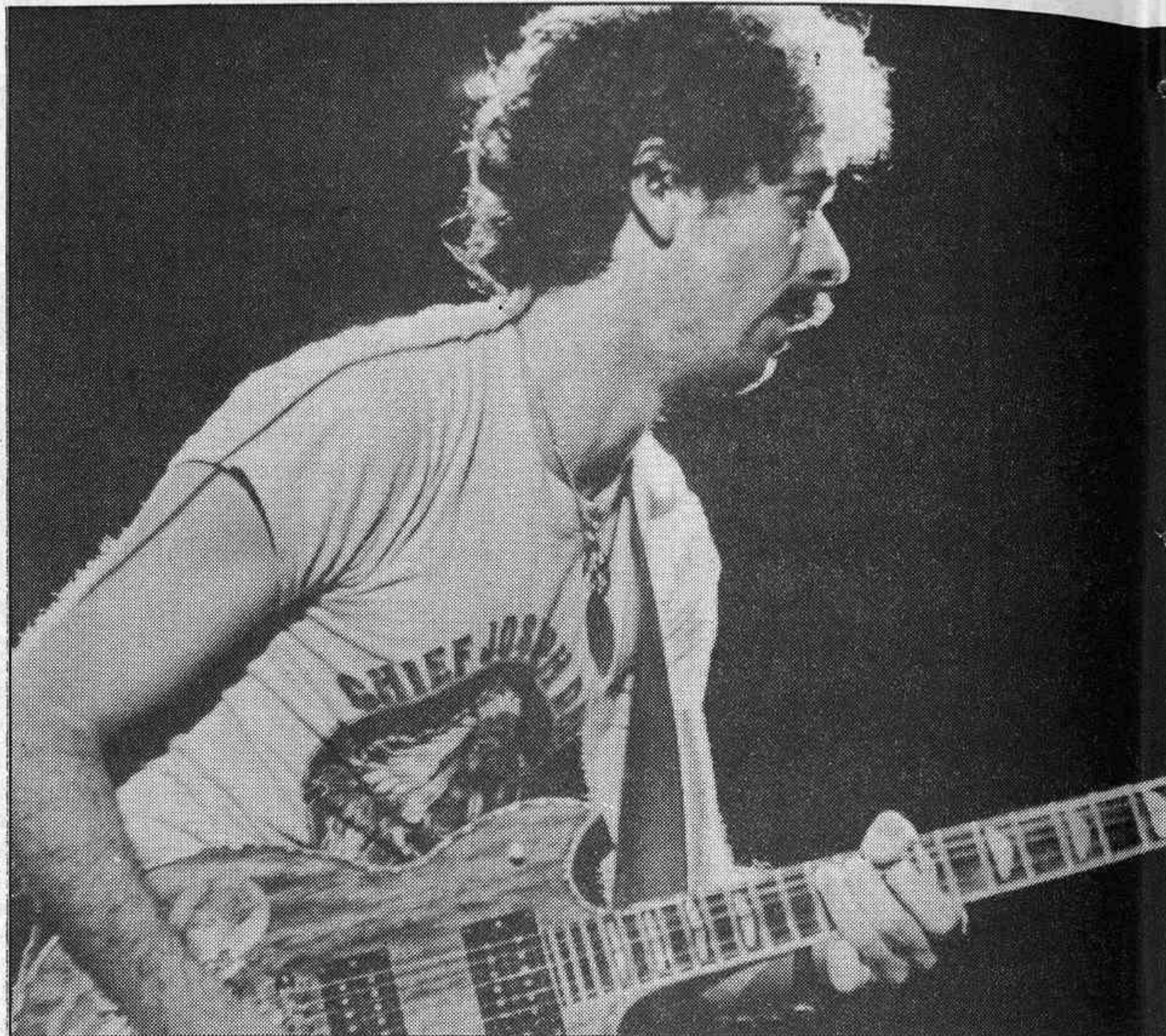
Los dos grupos ganadores, aparte de las 300.000 pesetas de premio y el vídeo-clips de promoción, grabarán un disco cada uno, que se pretende que salga a primeros de septiembre.

Piscina en la planta 26.ª del edificio España

El día 27 de este mes se inaugura en la céntrica plaza de España una discoteca con capacidad para 600 personas, que podrán disfrutar, además de las copas, de un restaurante y una inmensa piscina con solárium. Dicho local estará abierto todos los días de once de la mañana a tres de la madrugada, para calmar los calores que se prevén pasaremos este verano.

El local se llamará SKY GARDEN y estará situado nada menos que en la planta 26.ª del edificio España.

Textos y fotos: Florentino García y Francisco Castellanos



Mañana martes, en el estadio de Vallecas

Bob Dylan y Santana, el concierto del año

Una vez más, la populosa barriada de Vallecas, y en el campo de fútbol de sus amores y tristezas, el del Rayo Vallecano, será, el día 26, escenario de otro gran concierto de rock. Ni más ni menos, esta ocasión, que **Bob Dylan** y **Santana**, este concierto será, sin duda alguna, el mejor que pase este año por España y, más concretamente, por Madrid. Por este estadio de Vallecas ya han pasado grandes monstruos de la música, como **Simon and Garfunkel**, **Rod Stewart...** y sin olvidar tampoco al gran rockero español **Miguel Ríos**, con su «**Rock en una noche de verano**».

De estos dos monstruos de la música que ahora nos visitan, poco nuevo se puede decir; su música y sus canciones son escuchadas por varias generaciones, ya que, por ejemplo, **Bob Dylan** publicó su primer álbum hace veintidós años y **Santana**, su primera formación data del 1968.

En España darán dos conciertos, uno el día 26 en Madrid, en el estadio del Rayo Vallecano, y el otro el día 28 en Barcelona, en

el miniestadio del C. F. Barcelona. El precio de las entradas, 2.200 pesetas.

Bob Dylan, toda una generación

Desde que **Bob Dylan** publicara su primer álbum, han transcurrido la friolera de veintidós años. Toda una historia de éxitos deslumbrantes que han proporcionado a su autor títulos de «poeta», «mito», «fenómeno musical», «trovador»... y muchos otros calificativos que tratan de precisar la enorme magnitud de este hombre en pocas palabras.

Dylan vino al mundo un 24 de mayo de 1941 en un pueblecito llamado Duluth (Minnesota); seis años después se traslada con sus padres a Hobbing, una rica ciudad minera, y allí fue donde inició sus primeros contactos con la música. En principio, prefirió el piano, aunque, finalmente, se decantó por la guitarra y la armónica.

Su primera composición fue una melodía simple dedicada a Brigitte Bardot, cuando sólo tenía

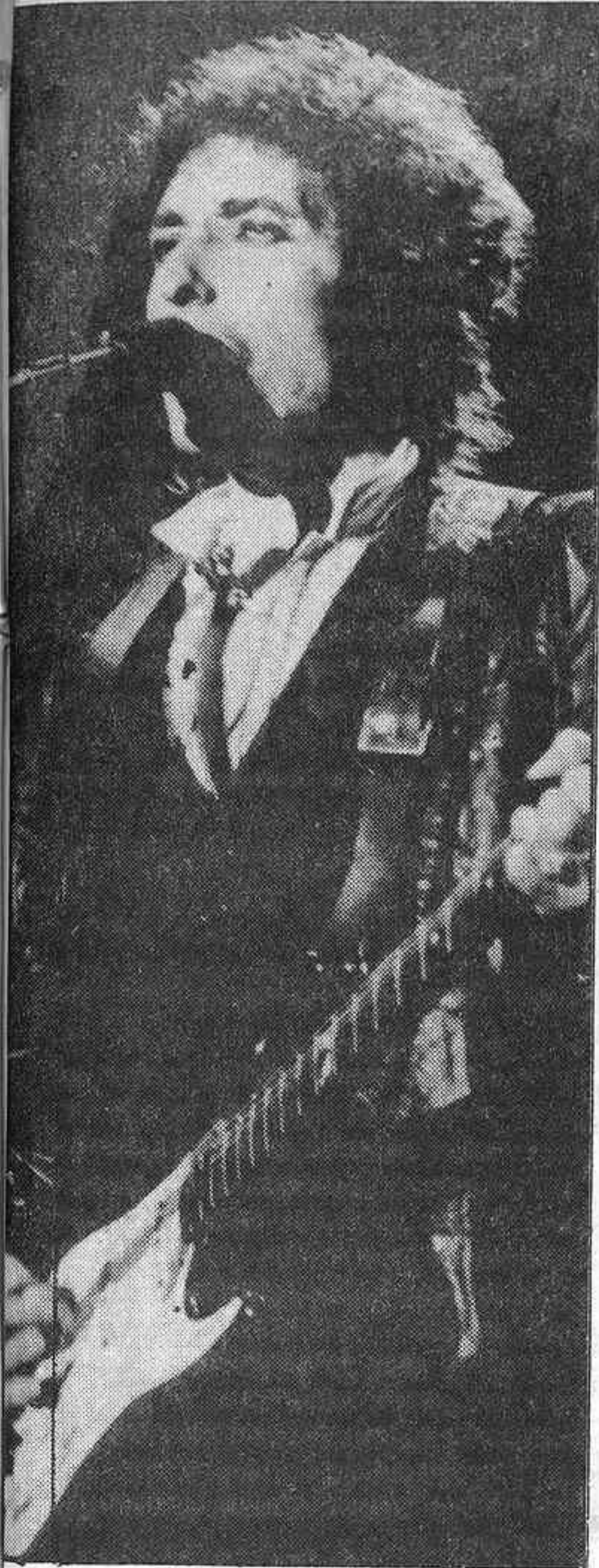
quince años. Y en 1960 es ya un cantante habitual en los circuitos de tabernas, en el barrio universitario de Minneápolis. En el 61, **Dylan** tiene diecinueve años y se va a Greenwich Village de Nueva York, donde conoce a **Joan Baez** y a otros cantantes que, pronto, serían profesionales legendarios.

En esta ciudad, por aquella época, se vive la rebeldía y la protesta. Su idea era llegar a ser un gran cantante de rock, pero su idea cambia y prefiere ser un gran cantante de folk. En octubre de 1962 sale al mercado su primer elepé, «**A bright new name in folk music**», que incluye al gran himno de una nueva generación, «**Blowin in the wind**»; es la época donde los jóvenes descubren a la vez el sexo, la droga, lo ecológico y una nueva mística con un Jesús pacifista. Es la época de los conciertos reivindicativos y pacifistas, como el de **Woodstock**, donde lo califican como el «orgasmo», gigante de un millón de jóvenes; un año después, tres días por la paz y el amor en la isla de **Wight** (Inglan-

terra), reúne a 200.000 personas. Con 1967 llega la psicodelia y los hippies, y dos conciertos memorables: uno, el célebre concierto de Banglaa Desh, en favor de millones de refugiados que han huido de la India, y el otro, a beneficio de los refugiados chilenos, celebrado en el Madison Square Garden.

Su conversión al cristianismo

Por primera vez desde 1972, en el 77, no edita ningún álbum por una serie de problemas personales que no se lo permiten. Más tarde y después de lanzar un álbum en directo, a mediados del 79, lanza «**Slow train coming**», una de sus grandes obras y vendedoras; a raíz de este elepé, **Bob** se convierte al cristianismo. Se separa de su mujer, **Sarah**, tras diez años de amor y dos hijos; la mujer de **Bob** había sido «Conejito» de «Play Boy» y se enamora de ella cuando estaba inmersa en la mística Zen. Tras la separación, **Dylan** se refugia



■ Las entradas, 2.200 pesetas, y con la posibilidad de que se agoten.

en la música y la Biblia, y saca otro elepé. En el 80, «**Saved**», un álbum bastante severo con letras bíblicas y visiones apocalípticas. **Dylan** ha profundizado en su ansia mística y constituye un disco claro de ideas, intimista, de gospel-blues descarado.

Pero **Dylan**, al año siguiente, con «**Shot of love**», vuelve a sus raíces, un disco donde hay rock, baladas, blues, reggae, y colaborando gente de **Doobie Brothers**, **Ringo** y el «Stone» **Ron Wood**.

Desde el jazz-rock hasta el sonido tropical, con el chicano Carlos Santana

Y ahora un nuevo mensaje de **Dylan**, «**Infidels**», álbum en el cual se basará su actuación, pero sin olvidar sus grandes éxitos, por lo menos eso esperamos. La banda para su gira está compues-

ta por **Mick Taylor** (ex Stones), **Collin Allen** (ex McCartney), **Dan McLagen** (ex Stones y R. Stewart) y **Gregg Sutton**.

Esperemos que **Carlos Santana** en su nueva gira por España, y ahora compartiendo cartel con **Bob Dylan**, nos demuestre una vez más su virtuosismo con la guitarra, transformando el sonido en un claro calor tropical.

La primera formación de **Santana** data de 1968. A pesar de no tener ningún disco en el mercado, para cuando aquello era ya cabecera de cartel. El primer disco que publicó se tituló genéricamente «**Santana**», mostrando una nueva concepción del rock con mucho sabor latino.

En 1970, con el boom de **Woodstock**, llega la confirmación masiva del grupo, que logra tomar parte en el filme y en el álbum. Ese mismo año, **Santana** publica «**Abraxas**», una de sus obras más exuberantes que representó la cumbre del sonido de la banda con canciones como «**Oye cómo va**» y «**Samba para ti**».

Ahora se presenta en España

con su último elepé que saldrá en próximas fechas bajo el título de «**Appearances**», donde **Santana** se volverá a encontrar con sus fans, gracias a esa música caliente que hace ya mucho tiempo llevara a él y a su grupo hasta los primeros puestos del ranking mundial, entre las bandas roqueras.

Los años no pasan en balde, desde luego, y **Santana** es un modelo de ente variable, adaptable a los tiempos (que no a las modas), impaciente por aportar nuevos destellos a un rock vivo, multiforme, y al que no todos han hecho evolucionar.

Santana pertenece a la egregia clase de las «bandas-maestro», esas bandas que son fuente y raíz de muchas otras, motivo a imitar. **Santana** ha demostrado su disciplina discográfica, editando con el nuevo nada menos que 15 álbumes sin contar las aventuras en solitario del chicano junto con **Buddy Miles**, **John McLaughlin** y **Alice Coltrane**.

Desde 1966, fecha en que **Carlos Santana** decidiera montarse en el dólar apoyado por una gui-

tarra, ha habido más de doce versiones de una banda también llamada **Santana**. Diferentes rostros, diferentes sonidos y dos constantes en todas ellas: la genial guitarra de **Carlos** y una música universalista que ha llegado a gentes de todo el planeta.

En su último elepé también hay renovación de músicos con respecto a su anterior «**Zebop**»; siguen **Ligertwood**, **Rekow** y **Perraza**, incorporándose **Chester Thompson** (batería de Génesis), **Alphonso Johnson** (bajo), **David Jancious** (teclados) y **Greg Walker** (voces).

En la producción encontramos a **Val Gray**, triunfador con **Linda Ronstadt**, **Motels** y **Kim Carnes**, entre otros.

Esperemos que, aparte de escuchar en el concierto su último trabajo, también nos deleite con temas antiguos, tanto los más comerciales como esas piezas lentas y amorosas tipo «**Europa**» y «**Samba para ti**», dos temas que matan de gusto.

Texto y fotos: **FLORENTINO GARCIA**

Ultimos estrenos

«Timerider»

Producción: Harry Gittes (USA), 1982. **Director:** William Dear. **Guión:** Michael Nesmith y W. Dear. **Fotografía:** Larry Pizer. **Intérpretes:** Fred Ward, Belinda Bauer, Peter Coyote, Richard Masur y Tracey Walter. **Cines:** Rex y Minicine-1.

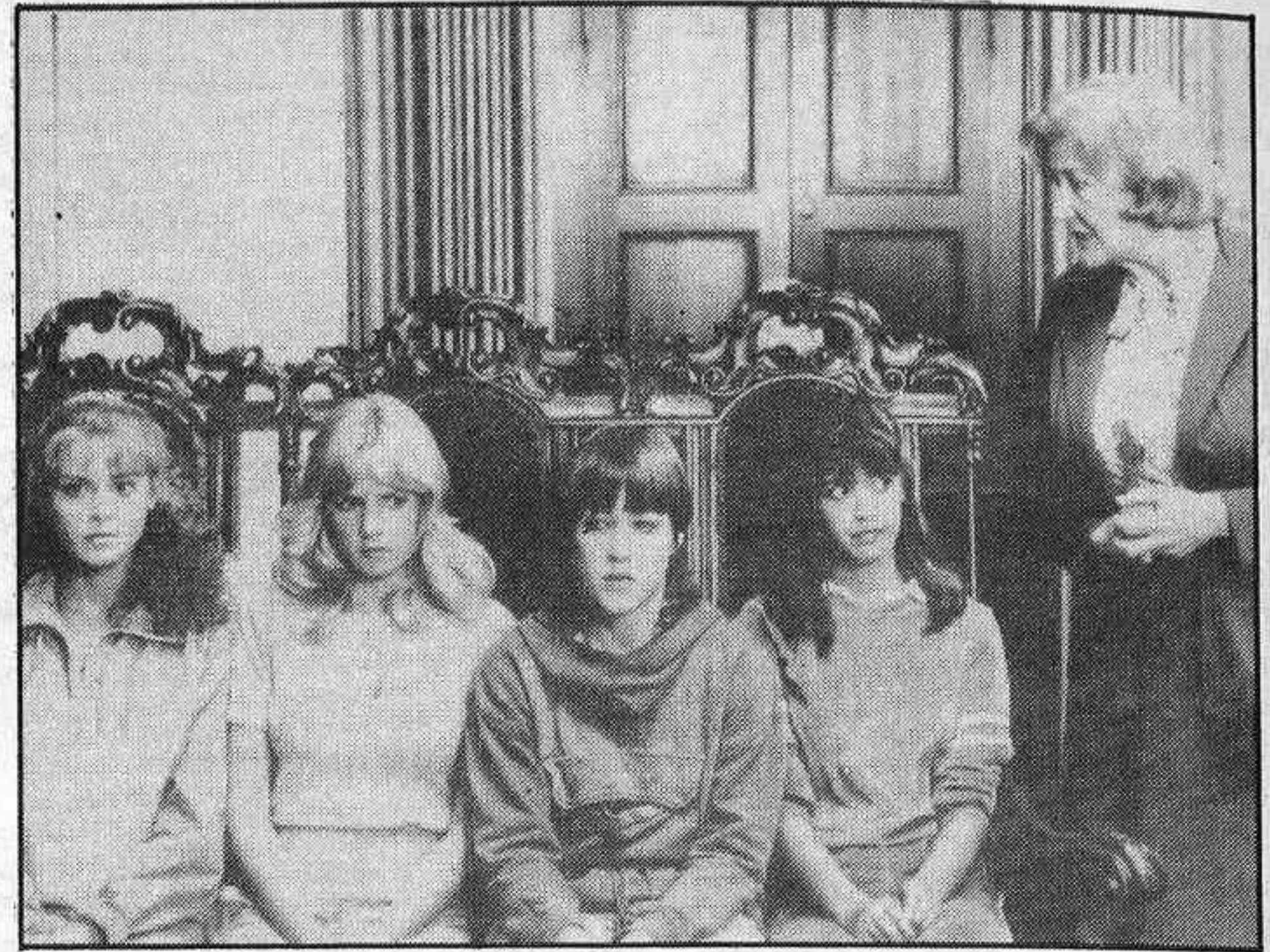
Este túnel del tiempo tiene muy corto recorrido y sólo llega al 6 de noviembre de 1877, un día cualquiera en un poblado del sudoeste americano, que se diría bastante mísero si no tuviera iglesia y grupo de bandidos propios. Allí va a parar un campeón de motocross, por uno de los azares de la ciencia-ficción de retroceso, produciendo el consiguiente escándalo por su máquina y atuendo enteramente rojo.

La idea no es original, pero sí graciosa y más fácil de seguir que un viaje a la corte del rey Arturo, porque el público conoce mejor el Lejano Oeste que la Edad Media. Quizá contenía mucho más juego que el sacado por un ligero guión y una dirección bastante pobre en recursos económicos y en inventiva, pero sólo pretendían hallar una variante moderna del western habitual y eso lo consiguen sobradamente. Las persecuciones entre caballos de galope y caballos de fuerza, el asalto del campamento en moto, el ruido de las cremalleras junto a los disparos de Colt y la aparición de un helicóptero con la misma oportunidad que el regimiento de caballería salvador, ofrecen una novedosa espectacularidad, suficiente para pasar un rato entretenido. Lástima que una innecesaria y gratuita escena de cama ponga a «El jinete del tiempo» entre las películas no recomendadas para menores de trece años. La guapa Belinda Bauer no la necesitaba. Con un «malo» como Peter Coyote y sus prótesis de metal no hacía falta más.

«Escuela privada»

Producción: Unity Pictures Corporation. **Director:** Noel Black. **Guión:** Dan Greenburg y Suzanne O'Malley. **Fotografía:** Walter Lassally. **Intérpretes principales:** Phoebe Cates, Betsy Russell, Matthew Modine, Michael Zorek, etcétera. **Cines:** Salamanca, El Españolito y Arlequín.

Recomendada a mayores de dieciocho y, sobre todo, a mayores de cuarenta años, porque «Private School» es una amplia exhibición de muchas y preciosas jovencitas, dentro de un argumento simplón pero divertido, repleto de antiguos y eficacísimos «gags» cómicos, hábilmente animados por Noel Black, con escenas tan bien llevadas como la «encerrona» de la monísima Betsy Russell, el asalto seductor del chófer (el veterano Ray Walston) o el desvergonzado final del final de estudios. También hay caídas, chicos vestidos de mujeres,



una señorial «limousine» que va a parar a la piscina (viniendo de «MASH»), un borracho alborotador (Richard Stahl), una inútil y breve profesora de educación sexual (Sylvia Kristel) y hasta una aprovechable lección de primer amor a cargo de los prometedores Phoebe Cates, una deliciosa morenita,

y Matthew Modine, un simpático galancete.

Una incansable y jovial visión del mundo estudiantil (fuera de las horas de clase), de subido tono desenfadado, que tiene catorce canciones de fondo de las que es difícil preocuparse porque hacen demasiado ruido las chicas, incluso calladas.

«Trueno»

Producción: Fabrizio de Angelis. **Dirección:** Larry Ludman. **Guión:** Larry Ludman y David Parker. **Fotografía:** Sergio Salvati. **Intérpretes:** Mark Gregory, Bo Svenson, Raymond Harmsdorf.

Hacer «una de indios» en época actual, situando la acción en el más característico paisaje de Arizona y combinando el caballo y las flechas tradicionales con una excavadora y un «bazooka», no deja de ser un atrevimiento. Más aún si el intento, además, proviene del cine italiano y los pocos interiores se ruedan en Roma.

Pero nada más. La película se queda en «una de indio», porque hay uno nada más, el tal «Trueno», enfrentado a la policía local, sus coches, sus avionetas y sus helicópteros,



sin más ayuda que un guión y una dirección dispuestos a glorificarlo. Ingenuidad argumental y violencia de imágenes (traducida en un continuo destrozado de coches, explosiones e incendios), que dan buenamente hora y media de entretenimiento infantil, como reconoce la

misma película en el último plano.

Como los tipos están fabricados de un brochazo, sin más graduación que las exageradas manifestaciones de maldad elemental, los actores y el equipo técnico bastante hacen con subir y bajar por el abrupto terreno.

La película de la semana

«Detrás de la puerta»

Producción: Futur Film 80.
Directora: Liliana Cavani. **Argumento y guión:** Liliana Cavani y Enrico Medioli. **Fotografía:** Luciano Tovoli. **Música:** Pino Donaggio. **Intérpretes:** Eleonora Giorgi, Marcello Mastroianni, Tom Berenguer, Michel Piccoli. **Cines:** Roxy B y Narváez.

Ser directora de cine presenta en teoría algunas notables ventajas: destacar fácilmente con sólo el nombre de mujer, carecer prácticamente de competencia con otras y conseguir sus obras una amable acogida. (La realidad es que luego los espectadores pagan lo mismo y asisten, con mejor o peor suerte, a una proyección como las demás.) Pero dado que Liliana Cavani ha conseguido éxitos tan destacados, como «Portero de noche» y «La piel», merecía una especial atención.

El primero, intrigar sobre todas las cosas

Se acepta el viejo y manido truco de colocar al principio de una narración la mitad de los desenlaces para crear cierta intriga, aunque este anticipo no revele nada en particular y, si revela algo, sea tan equívoco como la llamada telefónica de un señor de barba descuidada a una joven esposa, muy solícita con su marido unos planos antes.

A continuación, Liliana Cavani pasa a tiempos anteriores, manteniendo el misterio con el extraño comportamiento de Nina, agente turístico. Recurso tan válido como enseñar las atracciones de las noches de Marrakech, visitando un local de pornografía «en directo» y otro de «bayaderas-gay», creando un clima enrarecido y caliente, donde sobresale el espíritu de sacrificio de una buena hija por su padre en presidio.

Triángulo con incesto en la hipotenusa

La Cavani conseguirá varias escenas de excelente factura dramática (la segunda visita al recinto de la abuela, la partida de póker, la persecución en el zoco), pero, como autora y coautora del argumento y el

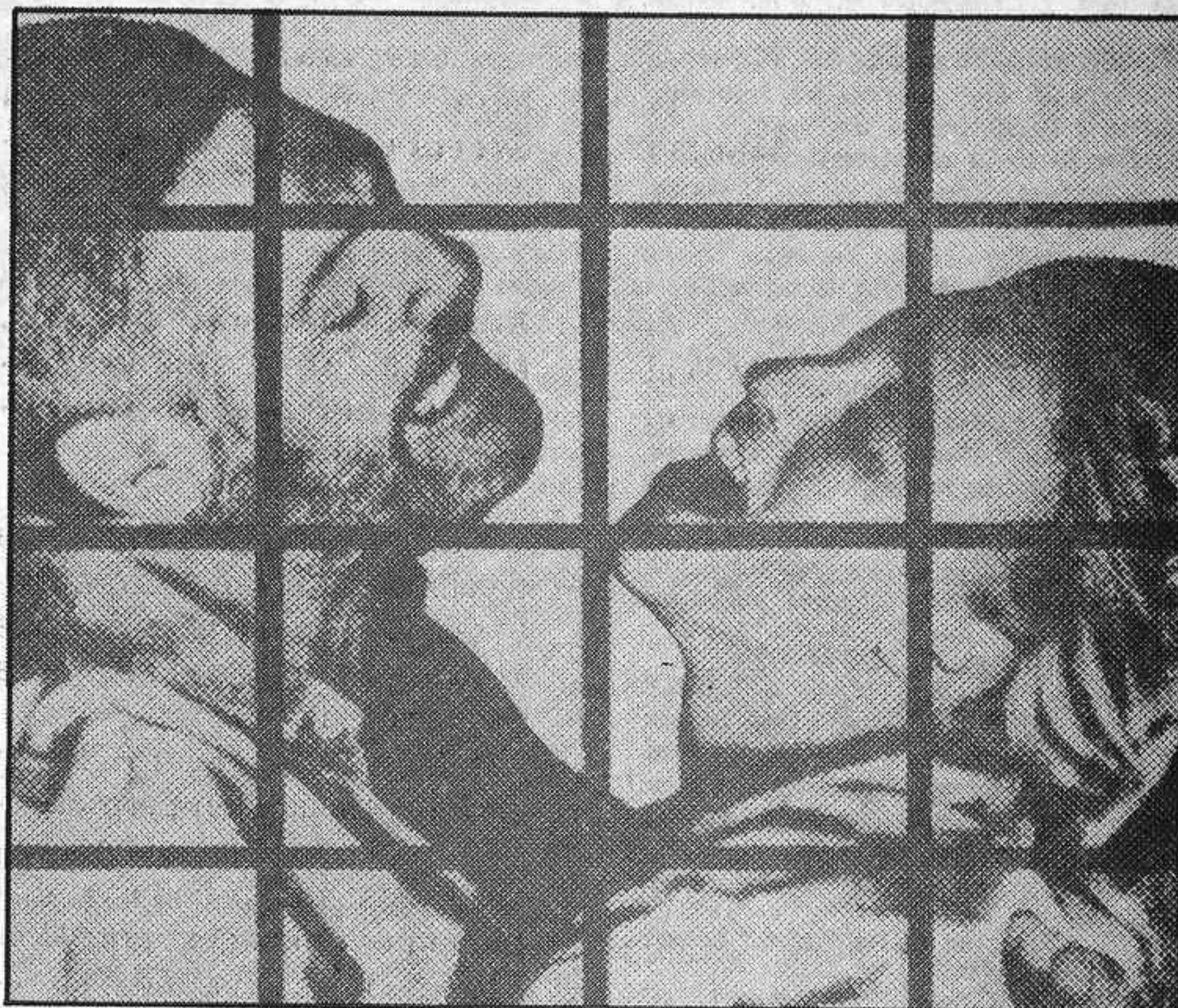
guión, después de plantear un inquietante triángulo erótico (muchacha con complejo de Electra reconocido, amante-progenitor de no menos ambiguo proceder y joven ingeniero americano), aborda plenamente el tan femenino tema de la posesión amorosa, reforzado indirectamente al elegir «Cumbres borrascosas» como libro de lectura para presos.

Cayendo en el vacío

Por coincidencia, TVE reponía hace dos sábados «Que el cielo la juzgue», con el retorcidísimo problema de esposa que se envenena para deshacerse de su rival, acusándola de crimen. Estas venganzas postmortem pertenecen al estramado del folletín y del serial radiofónico o televisado, de que tanto gustan las mujeres. Y, naturalmente, Liliana Cavani también, que se pierde en el enredo de la paternidad de Nina, el perdón de la suegra enclaustrada, los guantes de la criada leprosa, el suicidio del compañero de cárcel y el revoltijo de efectismos melodramáticos con que pretende apuntalar una historia de artificiosa e intragable construcción. (El colmo será mantener a Mastroianni con barba hasta el final, para poder colocar la frasecita sobre la vejez.)

Desconcierto fotografiado

Ante estos personajes de «sí, pero no», tan rebuscados, los dos protagonistas se muestran recelosos, escudándose en la inexpresión y el envaramiento. Excepto, lógicamente, en las escenas de muy clara definición, tal que los encuentros personales no vigilados. Casi tiene mérito conseguir que Mastroianni no luzca en un papel. A pesar de su calidad y veteranía, destaca más su compañera, Eleonora Giorgi, alternativa atractiva y vulgar, según el medio perfil de su rostro que toque, más amparada por la diversidad de acciones que por los conflictos emocionales. El más convincente, por no estar metido en los líos psicológicos de padre e hija, será Tom Beren-

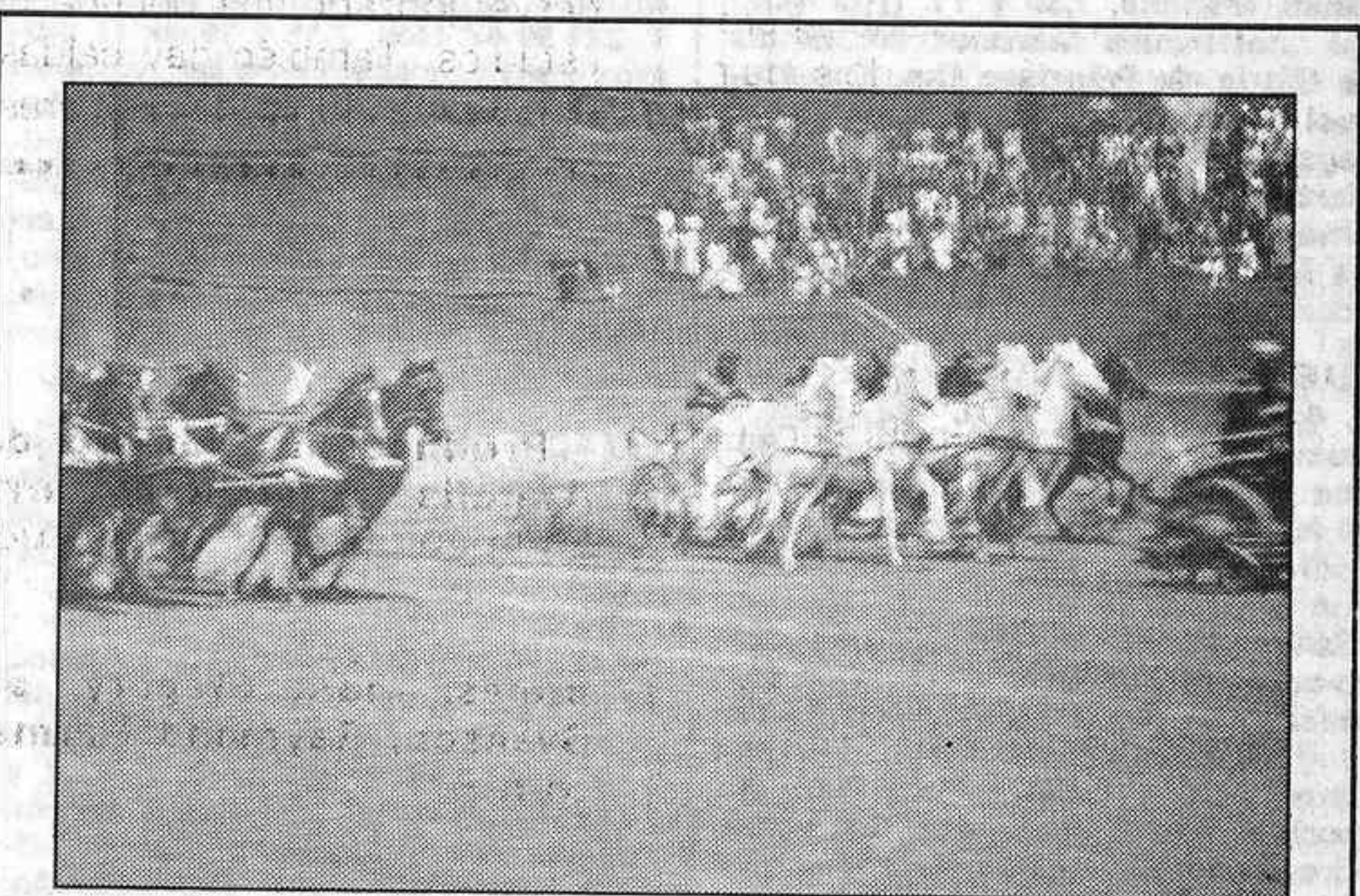


guer en su tarea de enamorado tenaz.

Detrás de la puerta hay otra puerta, después otra, otra más,

otra... Y tantas puertas sólo atraen la curiosidad femenina.

Víctor VADORREY



El cine que vimos

Metro-Goldwin-Mayer y United Artists celebran sus sesenta años de grandes espectáculos con un pequeño festival de películas seleccionadas, que se exhiben, de forma rotativa, en las cuatro salas de los cines de Madrid.

Aunque el 60 aniversario dice abarcar directores desde Cecil B. de Mille hasta Barbra Streisand y «estrellas» desde Greta Garbo hasta Roger Moore, ninguno de estos hombres aparece en las

siete magníficas películas elegidas, cuyos títulos son: «Lo que el viento se llevó», «Ben-Hur», «La hija de Ryan» y las más modernas: «Campeón», «Poltergeist», «¿Víctor o Victoria?» y «El muro». Quizá no sean todas producciones muy significadas, pero el «jubileo de diamante», de acuerdo con esa divisa «Hazlo bien, hazlo grande, hazlo con clase», representa una estupenda programación para el verano. Felicidades.

Teatros

BELLAS ARTES.—T. 232 44 37. Marqués de Casa Riera, 2. Cerrado por fin de temporada.

CALDERON.—Atocha, 18 (Centro). T. 239 13 33. Hoy, descanso. Mañana, 7 tarde y 10,30 noche. Esperanza Roy, en: Por la calle de Alcalá. Antología de la revista. Con Francisco Valladares, María Rus, Rafael Castejón, la primera vedette Rosa Valentí, José Cerro y Marta Valverde. Gran ballet y orquesta. Coreografía, Alberto Portillo. Dirección, Angel F. Montesinos. ¡Más de 500 representaciones! «Por la calle de Alcalá es la gran resurrección de la revista» (López Sancho, «A B C»). Venta anticipada con siete días.

CENTRO CULTURAL DE LA VILLA DE MADRID.—Plaza de Colón. Cerrado por nuevo montaje.

COMEDIA.—Príncipe, 14. T. 221 49 31. Hoy, 7 y 10,45: Compañía Ana Mariscal en El chalet de madame Renard, de Miguel Mihura. Primeros actores: Carlos Muñoz y Manolo Andrés. Una divertida comedia para los amantes de la risa y la sonrisa. ¡Gran éxito!

COMICO.—Paseo de las Delicias, 41. Cerrado por fin de temporada.

ESPAÑOL.—Ayuntamiento de Madrid. Príncipe, 25. Teléfonos 429 62 97 y 429 62 99. Cerrado por fin de temporada.

FIGARO.—(Refrigerado). Doctor Cortezo, 5. Teléfono 239 16 45. Hoy, descanso. Mañana, 7,30 y 11. ¡El éxito del año! Julia Martínez en: El día de Gloria, de Francisco Ors. Con Manuel Collado Alvarez, Amparo Larrañaga, Alfredo Alba, Antonio Vico y Marta Fernández-Muro. Escenografía: Amadeo Sans. Dirección: Angel García Moreno. ¡8.º mes de la obra más actual y divertida!

FUENCARRAL.—(Refrigerado). T. 448 27 48. Fuencarral, 133. Metros Quevedo y Bilbao. Aparcamiento Bilbao. Hoy, descanso. Mañana, 7 y 10,45 noche. Justo Alonso presenta a Pedro Osinaga y Fernando Guillén, en una vertiginosa producción cómica: ¡Sálvese quien pueda! (original del co-autor de «Sé infiel y no mires con quién», de Ray Cooney). Con Marta Puig, Anabel Montemayor, Enrique Cerro, Alfonso Goda y Pepe Ruiz. Dirección: Juanjo Menéndez. ¡Un vodevil a toda marcha! Dos últimas semanas. 8 de julio, fin de temporada.

INFANTA ISABEL.—Barquillo, 24. T. 221 47 78. (Empresa y dirección, desde 1914, Arturo Serrano.) Hoy, descanso. Mañana, 7,30 y 10,45 noche: Manuel Torremocha, Enrique Ciurana, Damián Velasco, en El camarote, de Gregorio Corrales. Con Pablo Isasi, P. Alcón, Avelino Cánovas. Boceto, decorado y figurines: Rafael Ancones y Concha San Isidro. Dirección: José Luis Tutor. «Tanto la historia como su tratamiento tienen vigor, personalidad. Se ha logrado», Lorenzo López Sancho. «La interpretación es muy buena y el autor se apunta un tanto positivo», Antonio Valencia.

LA LATINA.—Plaza de la Cebada, 2. Metro Latina. T. 265 28 35. Cerrado por fin de temporada.

LARA.—Corredora Baja de San Pablo, 15. Cerrado por fin de temporada.

MARAVILLAS.—Malasaña, junto glorieta Bilbao. Tel. 448 57 30. Hoy, descanso; mañana, 7,15 tarde y 10,45 noche, temporada popular de zarzuela. Compañía Lírica Española, con La rosa del azahar. Dirección: Antonio Amengual. Cambio semanal de programa. Butaca, 600 pesetas. Refrige-

rado. Localidades a la venta con cinco días de antelación. Domingos, en función extraordinaria de noche, Marina. Próximo programa: El barberillo de Lavapiés.

MARTIN.—Santa Brígida, 3. (Esquina a Fuencarral, 68.) Teléfono 231 63 93. Metros Tribunal y Bilbao. Aparcamiento Barceló. Hoy, 8 tarde: El botín, de Joe Orton. Con Kiti Manver, Carlos Hipólito, Marciano Buendía, Juan Guitart, Miguel Nieto. Jorge Amich. Dirección: Domingo Lo Guludico. Escenografía y vestuario: Fernando González de Canales. Una producción Teatro Cu. Butaca, 600 pesetas. ¡Divertidísima! ¡Últimas semanas!

MONUMENTAL.—Atocha, 65. Teléfono 227 12 14. Gran éxito del acontecimiento mundial de la danza. Sólo hasta el 7 de julio, el ballet norteamericano del Siglo XX. The Paul Taylor dance company, del City Center Theatre de New York. «La mejor compañía de danza del mundo» «New York Times». 2 programas diferentes. Días 26 al 30 junio: Equinox, de Johannes Brahms. Coreografía: Paul Taylor. Nightshade, de Alexander Scriabin. Coreografía: Paul Taylor. Esplanade, de Johan Sebastian Bach. Coreografía: Paul Taylor. Días 3 al 7 de julio, Le sacre du printemps, de Igor Stravinsky. Coreografía: Paul Taylor. Lost found and Lost. Música «Found». Coreografía: Paul Taylor. Mercuric Tidings, de Franz Schubert. Coreografía: Paul Taylor. Funciones noche, 10,30, los martes, miércoles, viernes y sábados. Tarde, 7,30, los jueves, sábados y domingos.

MUÑOZ SECA.—Plaza del Carmen, 1. T. 221 90 47. Hoy, 7,15 y 10,45. ¡7 últimos días! Los caballeros las prefieren como nosotros. Espectáculo cómico arrevistado con los populares cómicos Pierrot y Juanito Díaz. La supervedette Maricel, la magia del Barón Karley y la estrella invitada del Molino, América Imperio, y gran compañía. ¡Último programa del Molino de Barcelona!

PALACIO DEL PROGRESO.—Plaza Tirso de Molina, 1. Tel. 227 38 16. Aparcamiento Plaza Benavente. Hoy, 10,30 noche: Pavlovsky. Se ruega puntualidad.

PRINCIPE.—Tres Cruces, 10. Teléfono 221 80 16. Aparcamiento Plaza del Carmen. Metros Gran Vía y Sol. Temporada de teatro policíaco. Hoy, 7 y 10,45, ¡Culpables!, de Jaime Salom. Reparto por orden de aparición: Miguel Palenzuela, Luisa María Payán, Mara Goyanes, Arturo López, José Vivó. Dirección: Mariano Torralba. ¡La intriga que Hitchcock hubiese querido llevar al cine! Venta anticipada. Miércoles, descanso.

Teatros nacionales

CENTRO DRAMÁTICO NACIONAL.—María Guerrero. Director, Lluís Pasqual. Cerrado por fin de temporada.

CENTRO DRAMÁTICO NACIONAL.—Sala Olimpia. Plaza Lavapiés. Teléfono 227 48 22. Metro Lavapiés. Director: Lluís Pasqual. Teledium. Els Joglars. Dirección, Albert Boadella. Horarios: Martes, miércoles, jueves,

viernes y domingo, 8,30; sábado, 7 tarde y 10,30. Miércoles, 50 por 100 descuento. Venta anticipada con cinco días. Horario en taquilla, de 16,30 a 21 horas. Precio único, 500 pesetas.

TEATRO DE LA ZARZUELA.—T. 429 82 16. Jovellanos, 4. Director: Benito Laurel. Director artístico: José Luis Alonso. Días 25 y 27 de junio y 1 y 4 de julio, 8,30 tarde: Julio César (Opera-concierto). Libro de Nicolo Haym y música de Gerg Friedrich Haendel. Reparto: Montserrat Caballé, Mark Munkittrick, Claire Powell, Raquel Pierotti, Oscar Hillebrandt, Aurió Tomich, Pedro Liendo y Enric Serra. Director musical: George Alexander Albrecht. Segunda de abono, día 25. Fuera de abono, día 27, y precios populares, días 1 y 4 de julio. Localidades a la venta con cinco días de antelación a cada representación. Tosca. Día 28 de junio, 8,30 tarde: Tosca. Libro de Giuseppe Giacosa y Luigi Illica. Música de Giacomo Puccini. Reparto: Giovanna Casolla, Plácido Domingo, Vicente Sardinero, Giovanni de Angelis, José Manzaneda, Pedro Liendo, Fernando Martínez y Adelardo Curros. Escenografía y dirección escénica: Francisco Nieva. Director musical: Luis Antonio García Navarro. Precios populares, día 28.

Cines Por sesiones

ALBENIZ.—Paz, 11. 5, 7,30 y 10,15: Vértigo (De entre los muertos). Tolerada.

ALCALA PALACE.—Alcalá, 90. Tel. 435 46 08. Hoy no hay sesiones de cine.

AMAYA.—5,30 y 9,15: Fanny y Alexander, de Ingmar Bergman. Galardonada con 4 Oscars 1984, incluyendo el de la mejor película extranjera. No recomendada para menores de 13 años. Pases 5,35 y 9,20.

ARLEQUIN.—San Bernardo, 5 (semiesquina a Gran Vía). Tel. 247 31 73. 5, 7,30 y 10: Escuela privada... para chicas. No recomendada para menores de 18 años.

AVENIDA.—Gran Vía, 37. Teléfono 221 75 71. 4,30, 7 tarde, 10,30 noche. Klute, con Jane Fonda, Donald Sutherland. Dirigida por Alan J. Pakula. Oscar a la mejor interpretación femenina. No recomendada para menores de 13 años. 3.ª semana.

BENLLIURE.—4,30, 7 y 10,15: Operación Dragón. No recomendada menores 18 años.

BILBAO.—Tel. 447 58 97. 5, 7 y 9: La guerra de los niños. Parchís. Tolerada.

BULEVAR.—Alberto Aguilera, 56. 4,30, 7,15 y 10: De entre los muertos (Vértigo). Tolerada.

CALIFORNIA.—4,45, 7 y 10,15: Escarabajos asesinos. No recomendada menores 14 años.

CALLAO.—Tel. 222 58 01. 7 y 10,30: Angel. De día estudia en una escuela privada. De noche «trabaja» en Hollywood. Tercer mes.

CAPITOL.—Gran Vía, 41. Laborables y festivos, 5,30 y 9,15: Compadres.

CARLOS III.—Teléfono 276 36 81. 7 y 10,15: Christins. ¿Cómo es posible matar algo que no está vivo...? ¡Un film de John Carpenter!

CEDACEROS.—Continúa 5,15: La colmena, de Mario Camus. Pases: 5,30, 7,45 y 10.

CID CAMPEADOR.—4,45, 7 y 10,15: Escarabajos asesinos. No recomendada menores 14 años.

CINEMA EL PARDO.—Carboneras, 1. Jueves, 10,45: Golfus de Roma. Mayores de 14 años. Sábado, 7 y 10,30: Dos supersuperbirros. Tolerada.

COLISEVM.—4,30, 7 y 10,30: Los santos inocentes. Alfredo Landa y Francisco Rabal. No recomendable para menores de 13 años.

CONDE DUQUE.—Alberto Aguilera, 4. La ventana indiscreta. 4,30, 7 y 10,15. Tolerada.

DUPLEX 1.—General Oras, 67. Teléfono 262 00 02. Cont. 4,30: Sal gorda, de Trueba. Con Francisco Rabal. Pases película: 4,30, 6,30, 8,30 y 10,30.

DUPLEX 2.—General Oras, 67. Teléfono 262 00 02. Cont. 5,30: Dos películas de Mel Brooks: La loca historia del mundo y El misterio de las doce sillas. Todos los públicos. Pases película: 5,30, 7,05, 8,50 y 10,30.

ESPAÑOLETO.—7 y 10: Escuela privada. No recomendada para menores de 18 años.

GRAN VÍA.—4,15, 7 y 10: La fuerza del cariño. Ganadora 5 Oscars 1984 y 4 Globos de Oro. No recomendada menores de 13 años.

LOPE DE VEGA.—4,30, 7 y 10,15: Operación Dragón. No recomendada menores 18 años.

LUNA (Sala 1).—7 y 10: Elegidos para la gloria. Para todos los públicos. Galardonada con cuatro Oscars.

LUNA (Sala 2).—4,30, 7,30 y 10,30: Yentl. Para todos los públicos.

MADRID 1.—Sala Jorge Negrete. 5,30, 8 y 10,30: Christine. 13 años.

MADRID 2.—Sala Luis Buñuel. 5, 7,45 y 10,30: Octopussy. Roger Moore es James Bond. Autorizada.

MADRID 3.—Sala Agustín Lara. 5, 7,45 y 10,30: Nunca diga nunca jamás. Sean Connery es James Bond. Autorizada.

MADRID 4.—Sala María Félix. 5,30, 8 y 10,30: Blancanieves y sus siete amantes. 18 años.

NOVEDADES.—4,45, 7 y 10,15: Escarabajos asesinos. No recomendada menores 14 años.

PALACIO DE LA MUSICA.—Continúa 5: La cúspide y Valentina. Para todos los públicos.

PALACIO DE LA PRENSA.—Teléf. 221 99 00. 7 y 10,15: Gwendoline. ¡Un film de Just Jaeckin! ¡¡Extraordinario!!

PALAFox. (El mejor cine de Europa.)—Luchana, 15. Teléfono 446 18 87. 7,30 y 10 (lo esencial de Hitchcock): La so- ga, con James Stewart. Tolerada.

PAZ.—Fuencarral, 125. Quince años recién cumplidos. Tolerada.

POMPEYA.—5, 7,15 y 10,10: Break-dance, de Joel Silberg. Una película que contagia ritmo y ganas de vivir. Para todos los públicos.

PRINCESA.—Teléf. 244 38 11. 5, 7 y 9: Merlín el encantador. Una leyenda llena de magia, encanto y fantasía. ¡De Walt Disney! Tolerada.

PROYECCIONES.—Fuencarral, 136. Laborables y festivos: 4,30, 7 y 10,30: Infelizmente tuya. Mayores 13 años.



LABORABLES: 7,30 y 10
SABADOS Y FESTIVOS: 5, 7,30 y 10

¡4.^a
SEMANA
GRAN EXITO!

**LO
ESENCIAL DE
HITCHCOCK**

LA SOGA
(Rope)

JAMES STEWART
con JOHN DALL
FARLEY GRANGER
SIR CEDRIC HARDWICKE
CONSTANCE COLLIER
JOAN CHANDLER
Dirigida por
ALFRED HITCHCOCK
TELECOLOR

UNA PELICULA UNIVERSAL
DISTRIBUIDA POR CINEMA INTERNACIONAL CORPORATION



AUTORIZADA PARA TODOS LOS PUBLICOS

CINE
ARLEQUIN

San Bernardo, 5 y 7

TODOS LOS DIAS:
5, 7,30 Y 10

¡2.^a
SEMANA
GRAN EXITO!

Dos internados vecinos.
uno para chicas y otro para chicos.
Póngale música de rock y le dejamos
que imagine el resto...

Escuela Privada
... para chicas

R. BEN EFRAIM - PRIVATE SCHOOL
PHOEBE CATES - BETSY RUSSELL
MATTHEW MODINE - MICHAEL ZOREK
RAY WALSTON - SYLVIA KRISTEL
DAN GREENBURG
SUZANNE O'MALLEY - R. BEN EFRAIM
DON ENRIGHT - NOEL BLACK

UNA PELICULA UNIVERSAL
DISTRIBUIDA POR CINEMA INTERNACIONAL CORPORATION

NO RECOMENDADA PARA MENORES 18 AÑOS

REAL CINEMA.—Plaza de Isabel II, 7. 4,30, 7 y 10,30: *Trueno*. Mayores 18 años.

RIALTO.—7 y 10,15: *Harry e hijo*. Paul Newman, Robby Benson. No recomendable menores de 13 años.

RICHMOND.—Lagasca-Goya, 25. Laborables y festivos: 4,30, 7 y 10,30: *Trueno*. Mayores de 18 años.

ROXY A.—Teléf. 446 16 24. 7 y 10,15: *Christine. ¿Cómo es posible matar algo que no está vivo...?* ¡Un film de John Carpenter!

ROXY B.—4,30, 7 y 10,30: *Detrás de la puerta*. Marcello Mastroianni en el film más polémico de Liliana Cavani. No recomendada menores 18 años.

SALAMANCA.—4,30, 7 y 10: *Escuela privada*. No recomendada para menores de 18 años.

TIVOLI.—5, 7,30 y 10: *Bajo el fuego*. Gene Hackman, Nick Nolte y Joanna Cassidy. No recomendada para menores de 13 años. Si no la vio, no espere más; todos la comentan.

TORRE DE MADRID (Sala 1).—Princesa, 1. 4,30, 7,15 y 10: *Superman*. Tolerada.

TORRE DE MADRID (Sala 2).—Princesa, 1. Laborables y festivos, 5, 7,30 y 10. *Superman II*. Tolerada. Miércoles, localidades a mitad de precio.

VELAZQUEZ.—Teléf. 431 34 67. 5, 7 y 9: *La guerra de los niños*. Parchís. Tolerada.

VERGARA.—Teléf. 431 74 72. 5, 7 y 9: *Merlín el encantador*. Una leyenda llena de magia, encanto y fantasía. ¡De Walt Disney! Tolerada.

WINDSOR A.—Teléf. 455 36 77. 5, 7 y 9: *La guerra de los niños*. Parchís. Tolerada.

WINDSOR B.—Teléf. 455 36 77. 7 y 10,15: *Christine. ¿Cómo es posible matar algo que no está vivo...?* ¡Un film de John Carpenter!

Cines
Sesión continua

ALBA.—Duque de Alba, 4. Laborables y festivos, continua 10,20 mañana. *Hi-Riders (Intrépidos salvajes)* y *Las lesbianas y la caliente niña Julieta*. Mayores 18 años.

ALCALA-PALACE.—Alcalá, 90. Tel. 435 46 08. Hoy no hay sesiones de cine.

ALEXANDRA.—San Bernardo, 29. Laborables y

festivos, continua 5. *El retorno del Jedi*. Tolerada.

ALFIL.—Pez, 10. *Colegialas en celo*. «X». Continua 11 mañana. Mayores 18 años.

ALUCHE.—Continua 5: *Los visitantes de la galaxia*. Para todos los públicos.

ARAGON.—Alcalá, 334. Continua 4,30: *Los piratas de las islas salvajes* y *Dos supersuperesbirros*. Toleradas. Domingo, 12 mañana: *Bionic boy*. Tolerada.

AZUL.—Gran Vía, 76. Laborables y festivos, continua 11 mañana: *Quince años recién cumplidos*. Tolerada.

BELLAS ARTES.—Marqués de Casa Riera, 2. Continua 4,30: *Las esposas* y *Lo importante es amar*. Mayores de 18 años.

BRISTOL.—Tel. 433 89 15. 5: *El golpe del paraguas* y *Aventuras en el Sahara*. Brooke Shields.

CANCILLER.—Continua 5: *Tygra (Hielo y fuego)* y *El día después*.

CANDILEJAS.—Plaza Luca de Tena, 7. 4: *El señor de las bestias* y *El jinete del tiempo*. Toleradas.

CAPRI.—Narciso Serra, 14. Laborables y festivos, continua 4,30: *Los piratas de las islas salvajes* y *Dos supersuperesbirros*. Toleradas. Domingo, 12 mañana: *Jacky y el oso de Tallac*. Tolerada.

CARLTON.—Ayala, 95. Laborables y festivos, continua 5,30: *Compadres*.

CARRERAS.—Carretas, 13. Laborables y festivos, continua 10 mañana. Lunes a miércoles: *Hay que romper la rutina* y *Ninguno es perfecto*. Mayores 18 años. Jueves a domingo: *Profesor eroticus* y *La marca de la mariposa*. Mayores de 18 años.

CARTAGO.—Continua 5: *Operación Dragón*. No recomendada menores 18 años.

CIUDAD LINEAL.—Tel. 413 58 83. 5: *El mono borracho ataca otra vez* y *Aventuras en el Sahara*. Brooke Shields.

CONDADO.—Bravo Murillo, 121. Laborables y festivos, continua 10,30: *El océano en llamas* y *La enfermera, el marica y el cachondo de D. Peppino*. Mayores 18 años.

CONDESTABLE 2.—Sebastián Alvaro, 12. Laborables y festivos, continua 5. Lunes: *La calda de Roma* y *El tesoro de la diosa blanca*. Toleradas. Martes a viernes: *Querelle* y *Al diablo la pubertad*. Mayores de 18 años. Sábado y domingo: *Puños fuera* y *Bearn*. Toleradas.

CONSULADO.—Tel. 239 47 47. 5: *Merlín, el encantador*. Una leyenda llena de magia, encanto y fantasía. ¡De Walt Disney! Tolerada.

CRISTAL.—Tel. 234 93 53. Bravo Murillo, 120 (Cuatro Caminos). Continua 4,35: *Viaje a la Atlántida del capitán Nemo* y *Chinatown*. No recomendadas para menores de 13 años.

EMPERADOR.—Fernández de los Ríos, 59. Continua 4,30: *Confesiones verdaderas* y *El ojo de la aguja*. Mayores de 18 años.

ESPAÑA.—General Ricardos, 4. Laborables y festivos, 4,30: *Los piratas de las islas salvajes* y *Dos supersuperesbirros*. Toleradas. Domingo, 12 mañana: *Avisa a Curro Jiménez*. Tolerada. ESPRONCEDA.—Alonso Cano, 28. *La vuelta al mundo en 80 días* y *El mundo maravilloso de Heidi*. Toleradas.

EUROPA.—Bravo Murillo, 160. Continua 4: *El señor de las bestias* y *El jinete del tiempo*. Toleradas.

EXCELSIOR.—Avenida Albufera, 43. Laborables y festivos, continua 4,30. *Los piratas de las islas salvajes* y *Dos supersuperesbirros*. Toleradas. Domingo, 12 mañana: *Un hombre increíble (La masa)*. Toleradas.

FANTASIO.—Ortega y Gasset, 63. Continua 5: *Superman*. Tolerada.

FATIMA.—Avenida de Nuestra Señora de Fátima, 15. Continua 5: *Pesadilla diabólica* y *Cosecha salvaje*. Mayores de 14 años.

FELIPE II.—Fuente del Berro, 25. Metro Goya. Laborables y festivos, continua 11 mañana. *Nido erótico («X»)*. (Versión original subtitulada). Rigurosamente prohibida para menores de 18 años.

GARDEN.—Tel. 439 57 76. 5: *Merlín, el encantador*. Una leyenda llena de magia, encanto y fantasía. ¡De Walt Disney! Tolerada.

GAYARRE.—Cont. 5. *Breakdance*, de Joel Silberg. Una película que contagia ritmo y ganas de vivir. Para todos los públicos. Pases: 5,10, 6,55, 8,45 y 10,35.

GOYA.—Monte Oliveti, 5. Laborables y festivos, continua 4. *Leo's leiden*. (X). Mayores de 18 años.

IMPERIAL.—Continua 10 mañana. *Gabriela*. No recomendada para menores de 18 años. Pases película: 10,20, 12,20, 2,20, 4,20, 6,20, 8,20 y 10,20.

INFANTAS.—Continua 5,10: *Epílogo*, de Gonzalo Suárez, con Francisco Rabal, Charo López y José Sacristán. Premiada Festival Cannes 1984. Pases película: 5,22, 7,05, 8,48 y 10,30.

INFANTE.—Continua 5: *Gabriela*. No recomendada para menores 18 años.

JUAN DE AUSTRIA.—Continua 5: *Gabriela*. No recomendada para menores 18 años.

KURSAL.—Tel. 465 12 39. 5: *El mono borracho ataca otra vez* y *Aventuras en el Sahara*. Brooke Shields.

LAS VEGAS.—Tel. 267 00 25. 5: *El dios dormilón* y *el cachorro despierto* y *Aventuras en el Sahara*. Brooke Shields.

LICEO.—Tel. 476 76 65. 5: *Merlín el encantador*. Una leyenda llena de magia, encanto y fantasía. ¡De Walt Disney! Tolerada.

LIDO.—Continua 5: *Tygra (Hielo y fuego)* y *El día después*.

LISBOA.—Tel. 463 47 04. 5: *El mono borracho*

ataca otra vez y *Aventuras en el Sahara*. Brooke Shields.

LOS ANGELES.—Continua 4,30. *Tygra (Hielo y fuego)* y *El día después*. Para todos los públicos.

LUCHANA 1.—Luchana, 38. Continua 5. Lunes y martes: *Compadres*.

LUCHANA 2.—Continua 5: *Trueno*. Mayores de 18 años.

LUCHANA 3.—Continua 5: *El hijo de la furia*. Tolerada.

MAGALLANES.—Magallanes, 11. Continua 4: *Frances e Impacto súbito*. Mayores de 18 años.

METROPOLITANO.—Reina Victoria, 12. Continua 4,30: *Los piratas de las islas salvajes* y *Dos supersuperesbirros*. Toleradas.

MINICINE 1.—Fuencarral, 126, 128. Continua 11 mañana: *El jinete del tiempo*. Tolerada.

MINICINE 2.—Continua 11 mañana: *Las bicicletas son para el verano*. Tolerada.

MINICINE 3.—Continua 11 mañana: *Últimas tardes con Teresa*. Mayores de 13 años.

MONTECARLO.—T. 473 14 73. Embajadores, 152. Laborables, 5; festivos, 4,30. *La isla del fin del mundo* y *Los tres caballeros*. Toleradas.

MONTERA.—Teléf. 222 98 16. 5. *Merlín el encantador*. Una leyenda llena de magia, encanto y fantasía. ¡De Walt Disney! Tolerada.

MULTICINES CHAMARTIN (Sala 1).—Final Agustín de Foxá. Continua 4: Lunes a viernes: *Ator 2, el invencible*. Tolerada. Sábado y domingo: *Las 36 cámaras de Saholín*. Mayores de 13 años.

MULTICINES CHAMARTIN (Sala 2).—Final Agustín de Foxá. Lunes a viernes: *40 años sin sexo*. Mayores 18 años. Sábado y domingo: *Muchachas en el ginecólogo*. Mayores 16 años.

MULTICINES CHAMARTIN (Sala 3).—Lunes a viernes: *Gomia (Terror en el mar Egeo)*. Mayores de 18 años. Sábado y domingo: *Tuareg*. Mayores 13 años.

MULTICINES CHAMARTIN (Sala 4).—Lunes a viernes: *Quadrophenia*. Mayores de 18 años. Sábado y domingo: *Un genio en apuros*. Tolerada.

NARVAEZ.—Continua 5: *Detrás de la puerta*. Marcello Mastroianni en el film más polémico de Liliana Cavani. No recomendada para menores de 18 años. Pases: 5,25 7,40 y 9,55.

ODEON.—Tel. 228 64 81. 5: *El golpe del paraguas* y *Aventuras en el Sahara*. Brooke Shields.

OPORTO.—Tel. 260 68 85. 5: *El mono borracho ataca otra vez* y *Aventuras en el Sahara*. Brooke Shields.

OXFORD 1.—(Sala X). Princesa, 5. Tel. 242 11 72. Laborables y festivos, continua 11 mañana: *Sueños pecaminosos*. «X». Mayores 18 años. Viernes y sábado, 0,15 madrugada: *Sueños pecaminosos*.

OXFORD 2.—(Sala X). Laborables y festivos, continua 11 mañana: *Colegialas porno*. «X». Mayores 18 años. Viernes y sábado, 0,15 madrugada: *Colegialas porno*.

PALACE.—Plaza de las Cortes, 7. Continua 4,45: *Pero... ¿quién mató a Harry?* Tolerada.

PARIS.—Tel. 477 06 90. 5: *El dios dormilón y el cachorro despierto y Aventuras en el Sahara*. Brooke Shields.

PEÑALVER.—Conde de Peñalver, 59. Continua 5: *Superman II*. Tolerada.

PEQUEÑO CINE ESTUDIO (Sala X).—Magallanes, 1. Continua 11 mañana. *Blow-Job (Trabajo de absorción)*. (X). Mayores de 18 años.

PLEVEL.—Mayor, 6. Metro Puerta del Sol. Continua 10: *Las porno-killers y Las perversiones de Wanda*. Clasificadas «S».

POSTAS.—Postas, 7. Continua 10 mañana: *Ritos sexuales del diablo, Relaciones sexuales íntimas y Magdalena, poseída por la bestia*. Clasificadas «S». Mayores 18 años.

PRINCIPE PIO.—Continua 4. *Tygra (hielo y fuego) y El día después*. Para todos los públicos.

QUEVEDO.—Bravo Murillo, 5. Laborables y festivos, continua 4,35: *Ordinaria locura y Piernas cruzadas*. Mayores 18 años.

REX.—Gran Vía, 43. Continua 11 mañana: *El jinete del tiempo*. Tolerada.

RIO.—Melquiades Biencinto, 7. Laborables y festivos, continua 4: *El destructor y La galaxia del terror*. Mayores 18 años.

ROSALES.—Continua 5: *Entre nosotros*. Gran premio Festival San Sebastián 1983. No recomendada menores de 13 años. Pases película: 5,20, 7,42 y 10,04.

S. BARANDA.—Continua 5,15: *Breakdance*, de Joel Silberg. Una película que contagia ritmo y ganas de vivir. Para todos los públicos. Pases película: 5,21, 7,04, 8,47 y 10,30.

SAN BLAS.—Tel. 204 24 32. Continua 5: *El dios dormilón y el cachorro despierto y Aventuras en el Sahara*, Brooke Shields.

SAN DIEGO.—Avenida de San Diego, 76. Laborables y festivos, continua 5. *Colorado Jim y Los ritos sexuales del diablo*. «S». Mayores de 18 años.

SAN REMO.—Alcalá, 200. Laborables y festivos, continua 4. *La danza de la pantera borracha y Tuareg*. Mayores de 13 años.

SAVOY.—4: *Mil sexos tiene la noche y la mansión de los muertos vivientes*. Clasificadas «S». Mayores 18 años.

URQUIJO.—Marqués de Urquijo, 23. Laborables, continua 5. Sábados y festivos, continua 4. *El gatopardo*. Tolerada.

VAGUADA M-2.—Teléf. 730 06 22. Metro Barrio El Pilar.

SALA 1.—Laborables, 12,05, 2,05, 4,05, 6,05, 8,05 y 10,05 (sábado y festivos, primera sesión, 10,05): *Merlín el encantador*. Tolerada.

SALA 2.—Laborables, 1, 3,15, 7,45 y 10: (sábado y festivos, primera sesión, 10,45): *Supermán II*. Tolerada.

SALA 3.—Laborables, 12,20, 2,45, 5,15, 7,45 y 10,15 (sábado y festivos, primera sesión, 10 mañana): *Nunca digas nunca jamás*. Tolerada.

SALA 4.—Laborables, 12,30, 3, 5,30, 8 y 10,30 (sábado y festivos, primera sesión, 10): *Superman*. Tolerada.

SALA 5.—Laborables, 11,45, 2,15, 4,45, 7,15 y 10 (sábado y festivos, primera sesión, 11,45): *Octopussy*. Tolerada.

SALA 6.—Laborables, 12,30, 3, 5,30, 8 y 10,30 (sábado y festivos, primera sesión, 10): *De entre los muertos (Vertigo)*. Tolerada.

SALA 7.—Laborables, 12, 2, 4, 8 y 10 (sábado y festivos, primera sesión, 10): *Compadres*. Tolerada.

SALA 8.—Laborables, 12,10, 2,15, 4,20, 6,25, 8,25 y 10,30 (sábado y festivos, primer pase: 10): *Christine*. No recomendable para menores de 13 años.

SALA 9.—Laborables, 12, 2, 4, 8 y 10 (sábado y festivos, primera sesión, 10): *Quince años recién cumplidos*. Tolerada.

VERSALLES.—Teléf. 270 60 52. 5: *Merlín el encantador*. Una leyenda llena de magia, encanto y fantasía. ¡De Walt Disney! Tolerada.

VICTORIA.—Teléf. 255 54 16. 5: *Merlín el encantador*. Una leyenda llena de magia, encanto y fantasía. ¡De Walt Disney! Tolerada.

VOZ.—Alcalá, 184. Continua 4: *El día del Cobra y Dios salve a la reina*. Mayores 18 años.

Salas «X»

SALA «X».—Hortaleza, 24. Entrada, plaza Vázquez de Mella, 3. A 200 m. de la Gran Vía y Hortaleza. Metro Gran Vía. T. 222 18 64. Continua desde 10 mañana. Gran estreno clasificado X: *Fantasia por parejas*. En programa, dos cortometrajes «X»: *Tarzán de los polvos mágicos y Enfermeras del placer*. Pases: 10,15, 12, 13,45, 15,30, 17,15, 19, 20,45 y 22,30. películas de proyección exclusiva en salas «X». Rigurosamente prohibidas a menores de 18 años. Todos los sábados, función trasnoche, a las 0,15 h., con películas de preestreno «X».

SALA «X» (1).—Francisco de Rojas, 10, esquina a Luchana. T. 447 16 12. Continua 11 mañana. La primera película española «X». *Lillian la virgen pervertida*. 18 años.

SALA «X» (2).—Francisco de Rojas, 10, esquina a Luchana. T. 447 16 12. Continua 11 mañana. *Labios mojados*. 18 años.

SALA «X» (3).—Francisco de Rojas, 10, esquina a Luchana. T. 447 16 12. Continua 11 mañana. *Pandora y el espejo del vicio*. 18 años.

SALA «X» (4).—Francisco de Rojas, 10, esquina a Luchana. T. 447 16 12. Continua 11 mañana. *Sexo negro*. 18 años.

Filmoteca

FILMOTECA ESPAÑOLA.—CÍRCULO DE BELLAS ARTES. Teléfono 221 18 34. Marqués de Casa Riera, 2. Los lunes no hay sesiones de cine, excepto festivos. Domingo 24, último día, por fin de temporada. Reapertura en septiembre.

Cines V.O.

Subtituladas

ALPHAVILLE 1.—T. 248 72 33. Martín de los Heros, 14. Sesiones: 5, 6,55, 8,50 y 10,45. *No habrá más penas ni olvido*. Viernes y sábado, sesión de madrugada. 0,45 madrugada: *Entre tinieblas*. Mayores 14 años.

ALPHAVILLE 2.—T. 248 72 33. Martín de los Heros, 14. Centro. Metro Plaza de España. *La noche de Varennes*. Viernes y sábado, sesión de madrugada: *Laberinto de pasiones*, de Pedro Almodóvar. Mayores 18 años. Sesión: 0,30.

ALPHAVILLE 3.—T. 248 72 33. Martín de los Heros, 14. Centro. Metro Plaza de España. *La sala de baile*. Sesiones: 4,30, 6,35, 8,40 y 10,45. Viernes y sábado, sesión de madrugada: *Flamencos rosas*. Sesión, 0,30.

ALPHAVILLE 4.—T. 248 72 33. Martín de los Heros, 14. *Historia de Piera*. Viernes y sábados, sesión de madrugada: *Comeback*. Sesión, 0,30.

Cine estudio

ALPHAVILLE 5.—T. 248 72 33. Martín de los Heros, 14. Lunes a jueves, 7,45: *Alemania, madre pávida*.

CINE ESTUDIO CERVANTES.—Continua 5: *Tienda de locos y El día después*. Para todos los públicos.

CINE ESTUDIO COVADONGA.—López de Hoyos, 161. Continua 4,15: *Entre pillos anda el juego y ¡Cómo flotas*, tío. Mayores de 16 años.

CINE ESTUDIO FALLA.—Continua 5. *Tygra (hielo y fuego) y El día después*. Para todos los públicos.

CINE ESTUDIO GRIFFITH.—Santa Engracia, 132. Lunes, martes y miércoles: *La calda de los dioses y Tambor de hojalata*. Jueves a domingo: *El ansia y Phantasma*.

CINE ESTUDIO GROUCHO.—Continua 5,30: Lunes a miércoles: *Antonieta, La Luna y Mamá cumple cien años*. Sábado y domingo: *La Luna y Mamá cumple cien años*.

CINE ESTUDIO IDEAL.—T. 239 09 47. Pza. Benavente. Continua 4,30: *Cujo, La casa de los horrores y Llama un extraño*.

CINE ESTUDIO REGIO.—Tel. 234 60 18. 4,30: *Ricas y famosas (4,30 y 10,05)*, *Class (6,25)* y *En septiembre (8,10)*.

Discotecas

ARGOS.—Princesa, 5. Abierto de 19 a 22 y de 23,30 a 3 h. Vísperas y festivos, de 18,30 a 22 y de 23,30 a 3,30 de la madrugada. Dos pistas.

BENASUR.—Princesa, 3. Abierto de 19 a 22,30 y de 23,30 a 5 h. Aparcamiento.

BOCACCIO.—Marqués de la Ensenada, 16. Abierto laborables 19,30 a 4,30 h. Vísperas festivos, sábados, de 19 a 5 h. Precios según consumición.

BOITE DEL PINTOR.—Goya, 79. Tardes, discoteca. Noches, presenta el humor de *Nada con sífon...* Lunes a jueves, único pase, 24 h; viernes y sábados, 23,30 y 1,30 h. Domingo noche, cerrado.

BONG-BING.—Princesa, 27 (entrada por Tutor). Abierto de 19 a 22 y de 22,30 a 3 h. Totalmente reformado.

CACHE.—Disco-boite. Orense, 24. Tel. 455 96 32. Abierto de 19 a 22 y de 23,30 a 5 h.

CARIOCA.—Juan Bravo, 35 (Salamanca). Abierto de 19 a 3,30 h. Sala especial para bodas y fiestas. Dos pistas. Grandes atracciones.

CAROLINA.—Bravo Murillo, 202. Actuaciones en directo.

CIRCULO-BOITE.—Oliva de Plasencia, 1 (bajos cine San Ignacio). Tel. 706 01 00. Abierto sábados y festivos. Precio: caballeros, 325 pesetas; señoritas, 100 pesetas.

CLUB CONSULADO.—Atocha, 38 (bajos cine Consulado). Laborables, 18,30 a 23 h. Vísperas, fest., 18,30 a 23 h. Fest., 18 a 23 h. Todas las tardes, discoteca. Lunes, cerrado.

DISCO AMARELLO.—Orense, 18 (bajos zona Azca). Abierto de 19 a 3,30 h.

DISCO-BOITE.—Abtao, 4. Sólo parejas. Sábados y festivos, tarde.

DON JULIAN.—Plaza Mostenses, 11 (Gran Vía). Abierto de 18,30 a 3 h.

EL JARDIN.—(Antiguo Carrusel). Valverde, 14 (junto a Telefónica). Abierto de 19 a 22 y de 23,30 a 3,30 h.

EL JUNCO.—Santa Bárbara, 10 (Alonso Martínez). Abierto de 19 a 3 h., sin interrupción. Festivos, hasta las 3,30 h. Para picar: bocadillos, raciones y perritos calientes.

EL SOL.—Jardines, 3 (Sol). Abierto de 23 a 5 h. Bailes y actuaciones en vivo.

GOLDEN-VILLAGE.—Agustín de Foxá, 31. Todos los días de 23,30 a 3,30 h. Viernes, sábado y domingo, de 19 a 22 h. Discoteca-grill.

GRIFFIN'S.—Villalar, 8 (Puerta de Alcalá). Abierto de 19,30 a 3,30 h. Salón de backgammon; martes, torneo (inscripción, 3.000 pesetas); domingos, de 19 a 22,15 h., ambiente juvenil.

IMPERATOR.—Fernández de los Ríos, 59. Argüelles-Mocloa. Todas las tardes.

MACUMBA.—Club de Clubs. Estación de Chamartín. Teléfono 733 35 05. Abierto hasta las 4 de la madrugada. Grill, crepería y pizzería.

MAU-MAU.—José Lázaro Galdiano, esquina a Padre Damián (edificio Eurobuilding). Abierto de 23,30 a 3 h.; sábados y vísperas, hasta las 3,30 h. Domingos, cerrado.

MISSISSIPPI.—Princesa, 45 (Argüelles). Abierto de 18 a 5 h. Con la primera pista electrónica de Madrid. Cenas hasta las 5 de la madrugada con atracciones. Cerveza alemana de barril.

NEW WELL NEW.—Velázquez, 8 (Salamanca). Abierto de 19 a 22 h. y de 23,30 a 3,30 h. Vísperas de fiesta, hasta las 4 h.

OKUME.—Angel, 18 (esquina a Calatrava) (Latina). Hotel Reyes Católicos. Abierto de 18 a 22 h. y de 23,30 a 3,30 h. Lunes, cerrado. Música de los cinco continentes.

PORTOKALY.—Galileo, 26 (final de Arapiles). Abierto de 19,30 a 3,30 h. Vísperas de festivos, hasta las 4 h. Salón de televisión y backgammon (miércoles, torneo).

PRISMA.—Puebla, 6 (semiesquina Valverde). Abierto de 18,30 a 22 h. y de 23 a 3. Vísperas y sábados, 3,30 h. Ambiente selecto.

PUSSICAT.—Avenida del Brasil, 3 (altura Capitán Haya, 31). Abierto desde las 18 a 3,30 h. madrugada. Sólo parejas.

ROYALTI.—Infanta María Teresa, 7 (a la altura del número 63 del Paseo de La Habana). Tel. 250 79 03. Abierto desde las 18 a 3,30 madrugada.

SILVER'S.—Fernández de los Ríos, 59. (Argüelles-Mocloa). Todas las tardes.

SINGLETON.—Coslada, 11. Abierto de 19 a 5 h. Sábados y festivos, de 18,30 a 5,30 h. Atracciones.

SOLIMPAR.—Carretera de Toledo, kilómetro 8, Tel. 688 13 33. Abierto viernes y dom. de 19 a 22 h. Sábados, de 19 a 22 y de 23,30 a 3,30 h. Sábados, noche, actuaciones en directo. Mesón, restaurante y hotel.

STELLA DISCO-BOWLING.—Arlabán, 7 (Centro). Disco-baile. Todas las tardes, viernes y vísperas festivos, tarde y noche. Bolera hasta las 24 h.

TAROT.—Discoteca-pub. Naciones, 11 (semiesquina a Alcántara, 12). Abierto de 19 a 3 h. Festivos, de 18 a 3 h. Vísperas, de 19 a 3,30. Sábados, de 18 a 3,30 h.

TOPAZ.—Discoteca-pub. Basílica, 15 y 17 (esquina a Orense; 15). Abierto de 19 a 3 h. Festivos, de 18 a 3 h. Vísperas, de 19 a 3,30 h. Sábados, de 18 a 3,30 h. Salón televideo, pantalla grande.

VICTOR III.—Hotel Sanvy. Goya, 5 (semiesquina a Colón) (pasaje Carlos III). Nueva dirección. Abierto de 19 a 22 h. Sáb., dom. y festivos, de 18 a 22 h. Lunes, cerrado.

VICTORIA CLUB.—Francisco Silvela, 48 (bajos cine Victoria). Laborables, de 18,30 a 23 h. Vísperas, fest., 18,30 a 23 h. Fest., 18 a 23 h. Todas las tardes, discoteca. Lunes, cerrado.

Música suramericana

BARRANQUILLA.—Marqués de Villamejor, 8 (frente a Serrano, 80). Abierto e martes a viernes, de 23,30 a 3 h.; sábados y vísperas, hasta las 4 h. Sábados y domingos, de 18,30 a 22,30 h. Cerrado, domingos noche y lunes. Actuaciones.

CAMBALACHE.—San Lorenzo, 5 (semiesquina San Mateo). Abierto de 20 a 3,30 h. Tango-bar, cocina argentina hasta las 3,30 h. Valentino, Benjamín, Mónica Val y Lucho Pastore (piano).

DONALBERTO.—Manuel Silvela, 6. Abierto de 19 a 2,30 h. Nicolás Caballero, Benjamín, Rolando Ojeda y (fines de semana) Omar Berruti.

LA PEÑA TRES.—Alcalá, 79 (Retiro). Abierto de 19 a 22 y de 23 a 3,30 h. Presenta: Eduardo Arbage y Los Condes.

RINCON GUARANI.—Doce de Octubre (entre los números 28 y 30, plaza). Todas las noches (excepto lunes), a las 23,30 h.; domingos y festivos, 20 h., música sudamericana, en especial paraguaya. De 19 a 23 h., precios normales a partir de las 23,30, consumición mínima, 500 pesetas. Dirección: Daniel Cardoso, del grupo Los Tres Paraguayos.

TOLDERIA.—Caños Viejos, 3 (vuelta calle Bailén, 31). Cerrado, lunes. Abierto a partir de las 22,30 h. Sábados y domingos, desde 19 h. Grupo Tolderia, Cristina y Mario, Omar Berruti, Nicolás Caballero y Rafael Amor.

VIHUELA.—O'Donnell, 4-6. Torre de Valencia, bajo interior. Abierto de 23 a 3,30 h. (lunes a jueves). De 19,20 a 3,30 h. (viernes a domingo). Johnny, de Los Tres Sudamericanos, les espera para presentarles a Nicolás Caballero, Fermín Fierro, Los Tres Uruguayos y Edgardo Islas.

Tablaos flamencos

ARCO DE CUCHILLEROS.—Arco de Cuchille-
ros, 7 (Centro). Abierto a partir de las 22,30
hasta las 2,30 h. Consumición: 1.200 pesetas.
Luisa Martos, El Cohete, los bailarines Juan An-
tonio y Carmen de Juan y el cuadro flamenco
de la casa.

CAFE DE CHINITAS.—Torija, 7 (Centro). Abierto
de 21,30 a 3 h. Precios: 1.700 pesetas (con-
sumición), y de 4.500 a 5.000, incluida cena a la
carta. La Chunga, Serranito, La Globo, el Pelao
chico y el cuadro flamenco de la casa.

CORRAL DE LA MORERIA.—Morera, 17.
Abierto de 21 a 3 h. Cenas a la carta. Blanca
del Rey, Faico y Candela, y el cuadro flamenco
de la casa.

CORRAL DE LA PACHECA.—Juan Ramón Ji-
ménez, 26. Abierto de 21,30 a 2 h. Los de
Utrera, baile español clásico, y el cuadro fla-
menco de la casa.

LOS CANASTEROS.—Barbieri, 10 (Centro).
Abierto de 23,15 a 3,30 h. Precio, 1.800 pese-
tas. Presenta: La Paquera de Jerez, Los Mora-
cos de Triana, Manuela de Jerez, Dolores de
Córdoba, Chato de la Isla, La Tati, Manolo Soler,
Guadiana, y el cuadro flamenco de la casa.

TORRES BERMEJAS.—Mesonero Romanos,
11. Abierto de 21,30 a 2,30 h. Consumición,
1.700 ptas. Cena, de 3.300 a 4.400 ptas. Pre-
senta la cantora María Vargas, el bailar Tony
el Peño, con la Uchi. Sigue el éxito de El Bien-
va, Eugenio de Badajoz y cuadro de la casa
con «Fantasía de una boda gitana», y Marco
Alvar, con «Bailando el verso».

VENTA DEL GATO.—Avda. de Burgos,
214, Km. 7,700. T. 202 34 27. Presenta
Amanecer flamenco. Con Isabel Plaza,
Teo Santelmo, Adela Chaqueta, Ricar-
do Mondrego, Dúo Alburejo, Juan y
Manuel, Juan Parrilla, Bernardo Bron-
ce, José Rumbero, Enrique Ortega,
Diego Pantoja, Gabriel Cortés, Fito de
Cádiz, Alfonso Veneno y la colabora-
ción de Pepe Tejera al piano. Direc-
ción: Rafael Pantoja.

Jazz

ARENAL JAZZ CLUB.—Arenal, 15. Abierto de
20 a 3 h. Ian Henry. Domingos y lunes. Piano
jazz.

DALLAS.—Club de música. Orense, 34. Abierto
de 19 a 3 h. A las 24 h., Víctor Luque, Gonzalo
y Bermúdez.
EL DESPERTAR.—Torrecilla del Leal, 18. Abier-
to de 19 a 2 h. Vísperas festivos, 2,30 h.. Jazz
en vivo de jueves a domingo. Pases: 20,30 y
23 h.; exposiciones y tertulias.
RAGTIME.—Ruiz, 20. Metro Bilbao. Teléfono
448 09 59. Abierto de 19 a 2,30 h. Sólo jazz.
WHISKY JAZZ CLUB.—Diego de León, 7 (Sala-
manca). Abierto de 21 a 3,30 h. Consumición
tarde, 250 pesetas. Noche, 550 pesetas. Todos
los días (excepto martes), a partir de las 23,30
horas, Mind Jazz, quinteto. Martes, Canal
Street Band.

Salas de fiesta

ALAZAN NIGHT CLUB.—Paseo Caste-
llana, 24. Tels. 276 40 58 y 435 89 48.
Noches, *Encanto y belleza, con las
más explosivas y fabulosas vedettes.*
Baile.

CARIBIANA.—Paseo de la Castellana,
83. Tels. 455 77 69 y 455 78 07. Todas
las noches, 1,15. *Acontecimiento ar-
tístico: Martes y Trece, con su nuevo
espectáculo: ¡¡Nuevo!! ¡¡Nuevo!!
¡¡Nuevo!! Reserva de mesas. (Mesas
de viernes, sábados y vísperas festi-
vos, sólo se mantendrá la reserva ha-
sta las 12,15 noche.) Domingo noche,
cerrado.*

CARNAVAL.—Cartagena, 89. Metro Cartagena.
Tels. 245 71 67 y 246 90 16. Abierto todos los
días tarde: baile con la orquesta Escobarino
con Marta. Noches viernes, sábados y vísperas,
atracciones.

CLEOFAS.—Goya, 7. Teléfono
276 45 23. Todas las noches, a la una,
*Moncho Borrajo. «Si Moncho fuera
flor, sería pensamiento. Si Moncho
fuera animal, sería armiño. Si Moncho
fuera persona, sería única. Si Moncho
fuera genio, sería Borrajo» (José Luis
Coll). Tardes, discoteca. Lunes, cerra-
do.*

EL CASINO.—Boite-espectáculo. Carretera de
La Coruña, kilómetro 28,300 (Torrelodones). Te-
léfono 859 03 12. Abierto de 24 a 4 de la ma-
drugada. Día 4: María Jiménez.

LA CARROZA.—Gran Vía, 65 (entrada calle Flor

Baja, 6). Teléfono 242 53 77. Todos los días,
sesión continua desde las 6 de la tarde a las 4
de la madrugada. Bailes con tres orquestas.
Ambiente mayores 30 años. Música «camp».
Dirección: José Luis Montero.

LA TROMPETA.—Gran Vía, 54. Centro. Metros
Callao y Santo Domingo. Tels. 247 11 30 y
247 33 16. Presenta todas las noches, a las
23,45 h.: Antonio El; Camborio, A las 1,30 h.:
La revista cómico-musical «Sin calzones y a lo
loco», con Angelita y Fúñez, Olga Mar, Olivia
Welch, Raquel Ortuño y Angel Simón. Baile
tarde y noche con dos orquestas. Empresa An-
tonio Montero. (Día 5, cambio de espectáculo.
Sin confirmar a la hora de cierre.)

MOLINO ROJO.—Tribulete, 16. Teléfono
230 87 34. De 19 a 22 horas, discoteca y or-
questa. A la 1, atracciones. Domingos noches.
Lunes, cerrado.

MOROCCO.—Marqués de Leganés, 7 (San
Bernardo, semiesquina Gran Vía). Metro Santo
Domingo. Teléfono 232 37 98. Presenta todas
las noches a la 1 y a las 3 horas, dos espec-
táculos diferentes. *Sexy cabaret*, con Eva Stel
y Thais. Clasificado «S». Baile desde las 23
horas.

NOCHES DEL CUPLE.—(Único en su
género.) Palma, 51, semiesquina a
San Bernardo. 232 71 15-16. *El show
de Olga Ramos. Cenas o copas. Cerra-
do domingos.*

NUEVA MICHELETA.—Costanilla de los Ange-
les, 20. Metro Santo Domingo. Teléfonos
241 01 41/49. Abierto de 23 a 5 horas. Grandes
atracciones internacionales, humor y sexy.

PALLADIUM.—Boite. Ramón de la Cruz, 28 (es-
quina Velázquez). Reserva de mesas. Teléfono
276 21 32. Abierto de 19 a 5 madrugada. Todas
las noches presenta atracciones.

PASAPOGA.—(Music-Hall.) Gran Vía,
37. Teléfono 221 50 27. Presenta todas
las noches, a la una, su gran espectá-
culo *REIR CADA DIA* con *BEATRIZ
CARVAJAL*. Ballet Internacional, con
la vedette Susan Hayward. Coreogra-
fia: Masulli. Orquesta atracción Exte-
leson. Tardes, a partir de las 6,45.

PIRANDELLO 2.—Ventura Rodríguez,
7. Teléfono 241 59 37. Todas las no-
ches, 1,15, *¡¡¡Una primicia para el pú-
blico de Madrid!!! El «show» de
Chapeau, 3,15 noche, sexy show.*

WINDSOR.—Raimundo Fernández Vi-
llaverde, 65. Aparcamiento para 1.000
coches. Tels. 455 58 14 y 455 69 43.

Desde mañana, martes, y hasta el sé-
bado (noches), ambos inclusive,
Dyango. Semana próxima, del 3 al 7
de julio, Alberto Cortez. Tardes, disco-
teca. Lunes, cerrado.

XENON.—(Music Hall). Bajos cine Ca-
llao. Tel. 231 97 94. Tardes, discoteca.
Todas las noches, a partir del próximo
jueves, a la UNA, el superdivertidí-
mo espectáculo *¡¡Viva la risa!!*, con
Lusson y Codeso, Eloy Arenas y el
ballet procedente del Copacabana de
Atenas Dreañ Girls. Tardes, discoteca.
Lunes, cerrado.

ZACARIAS.—Miguel Angel, 29. Teléfo-
no 441 32 85. Cena y baile hasta las
tres de la madrugada en un ambiente
musical agradable y tranquilo. Par-
king gratuito.

Restaurantes- Espectáculo

FLORIDA PARK.—Parque del Retiro. Restau-
rante-espectáculo. Todos los días, primer pase,
11,30; segundo pase, 1 madrugada: *Triple Play*,
grupo vocal; *François Colin*, ilusionista; *Les
Castors*, antipodistas; *The Palrays*, y una gran
orquesta.

NOCHES DEL CUPLE.—(Único en su
género.) Palma, 51, semiesquina a
San Bernardo. 232 71 15-16. *El show
de Olga Ramos. Cenas o copas. Cerra-
do domingos.*

SCALA MELIA CASTILLA.—(Restaurante es-
pectáculo). Presenta el nuevo espectáculo inter-
nacional: *Madrid Gran Hotel*. Dirigido y realiza-
do por Ramón Riba y Antonio Riba. Con Marc
Metral, increíble ventrílocuo francés. Kiki & Cli-
ve, campeones del mundo de patinaje sobre
hielo. The Baross, geniales bailarines acrobáti-
cos. Bert Garden, fantástico malabarista, y el
fabuloso Scala Ballet. Todos los días desde las
20,30 horas, cena, baile y espectáculo. 22,00
horas, consumición y espectáculo. Desde las
0,15 horas, espectáculo y baile (excepto vier-
nes, sábados y víspera de fiestas, desde las
0,45 horas). Especial domingos: 17 horas, las
meriendas de Scala. Información y reserva:
450 44 00. Capitán Haya, 43 (edificio Melia Cas-
tilla). Entrada por Rosario Pino, 7.

LA TERRAZA DE MAYTE.—Plaza de la Repú-
blica Argentina, 5 (plaza de los Delfines). Tel.
261 86 06.

Varios

CASINO GRAN MADRID.—Carretera
de La Coruña, kilómetro 28,300. Tel.
859 03 12. Abierto de 5 de la tarde a
4 de la madrugada. Ruleta francesa,
ruleta americana, black-jack, punto y
blanca, chemin de fer, baccará, má-
quinas tragaperras. Servicio de bares
y restaurantes. Aparcamiento gratuí-
to. Salida de autobuses, frente al nú-
mero 6 de Plaza de España, a las
16,30, 18, 19,30, 21 y 23 horas. Regre-
so a Madrid, a las 18,30, 20,30, 22 y
1,30 horas.

OPEN MINIGOLF.—Montesa, 11. Metro Goya
y M. Becerra. Abierto de 10 de la mañana a 2
de la madrugada. Pista de 11 hoyos para 60
personas. Cafetería. Reserva de pistas al telé-
fono 401 10 92.

SAFARI MADRID.—Reserva El Rincón. Aldea
del Fresno. Horarios: 11 a 19 horas. (Lunes,
cerrado.)

ZOO DE LA CASA CAMPO.—(Metro
Batán.) Autobús 33. Plaza Isabel II.
Abierto, 10 a 21,30. Teléf. 711 99 50.

**Este brazo
siempre
te echará
una mano.**

Hazte socio de
Cruz Roja



MMLB

Creemos en la gente que cree.



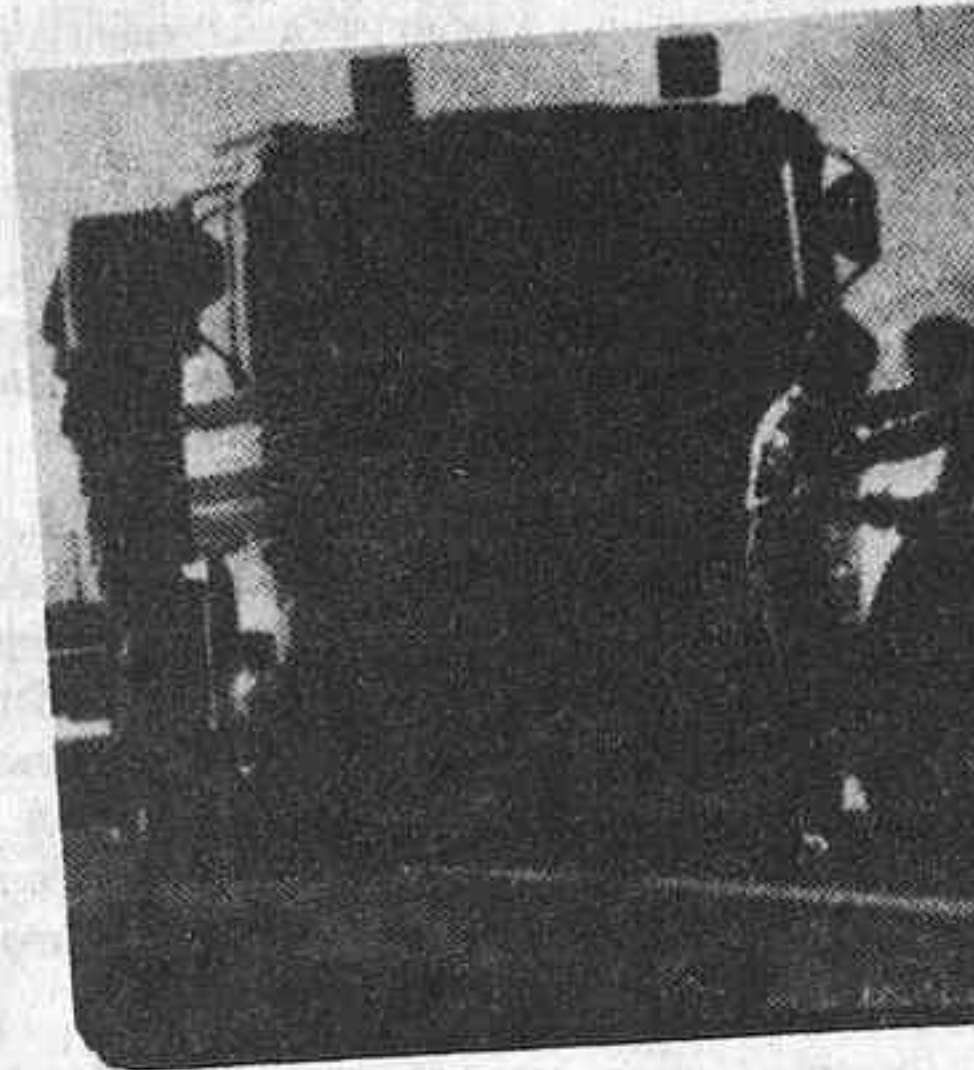
Creemos en la gente del campo, la ciudad y el mar, que cree en el esfuerzo personal. Creemos en la gente que cree en la amistad.

Creemos en la gente que cree que entre dos, en compañía,

en familia, en empresa, mejor será.

Creemos en la humanidad y en la tecnología.

Por eso tenemos la mayor red de Cajeros Automáticos de Europa. Para que la gente pueda disponer de dinero en efectivo a cualquier hora y en cualquier lugar.



Y la gente, que cree en nosotros, se siente como en casa en cualquiera de nuestras más de 10.000 oficinas.

Por eso tenemos más de cuarenta millones de cuentas de ahorro.



Eso no es corriente.

Eso es confianza.



CAJAS DE AHORROS
CONFEDERADAS

Creemos en la gente que cree.