

año 1 * nº 2

ASOCIACION ESPAÑOLA CLASICOS DEPORTIVOS (1948 - 1968)

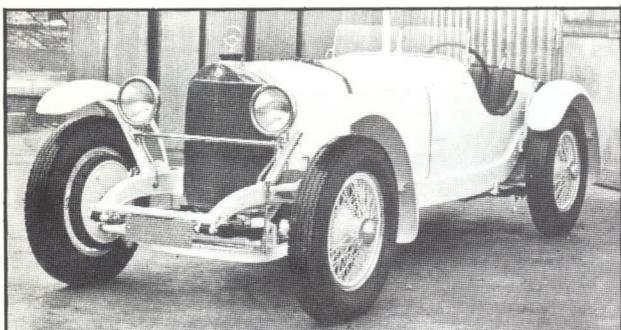


BOLETIN INFORMATIVO



Todo TR estautcado





ENTRE NOSOTROS

NOS hacemos portavoz de la totalidad del Club diciendo que estamos muy contentos de haber llegado a nuestra primera meta del tramo cronometrado sin penalización con nuestro boletín, pero no dejemos que la totalidad del peso de realizarlo recaiga sobre los mismos hombros; este boletín tiene que tener colaboraciones de todos nosotros, porque además de aliviar el peso a unos pocos, tendrá más amenidad y sus números serán esperados con impaciencia. Estamos seguros que todos tenemos algo que contar y fotos que publicar.

Este número está dedicado a una restauración excepcional, la del TR-2 de nuestro vicepresidente; es toda una obra maestra y ejemplo de bien hacer, desde aquí le felicitamos.

Otro hito importante para el Club fue la concesión por parte del R.A.C.E. de la cafetería para nuestra reunión semanal, pero últimamente observamos que ha descendido la asistencia, y esto nos preocupa, porque la recaudación por consumiciones es tan exigua que está trascendiendo a nuestros benefactores y corremos el riesgo de que nos retiren la concesión; por tanto, os pedimos vuestra asistencia masiva.

Somos un Club con muy pocos años de historia, como todos sabéis, y, sin embargo, hemos realizado un conjunto de actividades de cierta importancia, siempre tratando de conseguir para nuestros asociados actividades deportivas y diversiones con el menor coste económico posible; para realizarlo se han conseguido subvenciones de muy diversas fuentes, incluso hemos empleado los pequeños fondos de las cuotas del Club, que para eso son, pero es necesario que todos paguen y que no se retrasen en hacerlo; desde estas páginas os lo rogamos para bien de todos.

Estamos trabajando en unos proyectos importantes para el próximo otoño; no os podemos adelantar nada porque quedan muchas reuniones que celebrar, muchas conversaciones que realizar, muchas visitas a organismos oficiales para ponerlos de acuerdo, y cuando faltan tantas cosas, a veces todo se queda en agua de borrajas, pero no desmayamos, seguros de que trabajando conseguiremos lo que queremos.

FAUSTO SAAVEDRA

Coordinador:

EMILIO VELASCO MACHUCA.

**BOLETIN INFORMATIVO DE LA ASOCIACION ESPAÑOLA
CLASICOS DEPORTIVOS**

(Circulación restringida a los socios del Club)

Lubricación de

VETERANOS



Por JUAN ANTONIO DE LA RICA

El motor que ha recorrido muchos kilómetros, que ha conocido muchas carreteras, pasado sobre muchos baches y que, en definitiva, ya ha dado lo mejor de sí mismo, es preciso atenderlo de una forma particularmente cuidadosa. Un motor puede mantenerse funcionando bien a base de reparar sus averías o evitando que éstas se produzcan. Es de perogrullo decir que lo interesante es lo segundo; conseguirlo, sin embargo, no es tan sencillo; intervienen muchos factores distintos que no siempre son controlables. De todas formas quizá el más importante sí lo es. Me refiero a que exista una correcta lubricación.

Para no extendernos demasiado comentaremos un caso típico del clásico deportivo, como puede ser el de un motor que: 1.º Se usa de una forma intermitente y con largos períodos de parada (una semana, un mes). 2.º El motor está ya bastante trabajado, tiene desgastes importantes, ha perdido algo de compresión y tira o quema aceite. 3.º El automóvil duerme a cubierto. (Este tercer punto tiene una gran importancia de cara a la lubricación, pues elimina la necesidad de arranque en frío con temperaturas de aceite bajas que exigen lubricantes muy fluidos.)

Con estas tres características de motor y de uso bien definidas, el perfil del aceite ideal a usar sería el siguiente: adherencia y untuosidad muy altas para evitar la sedimentación del lubricante durante los largos períodos de parada, gran capacidad de sellado para contrarrestar la baja compresión y evitar las pérdidas de aceite, viscosidad alta para contrarrestar las holguras, pero que no suponga pérdida de lubricación

en el momento del arranque, y por último necesitaríamos un nivel de detergencia muy alto para, en la medida de lo posible, soltar los segmentos y eliminar residuos sólidos.

¿Qué aceite se adapta exactamente a estas características?

Ninguno. No existe un aceite formulado para esta necesidad concreta de lubricación.

Esto no quiere decir, sin embargo, que nuestros motores estén condenados a una mala lubricación —entre otras razones porque con cualquier buen lubricante tienen garantizada una lubricación suficiente—. Ahora bien, nosotros buscamos algo más que este simple «suficiente», buscamos una lubricación especial para unos motores especiales, y ésta, por desgracia, no existe en el mercado.

Recurriremos, por consiguiente, a dos sistemas que aun siendo muy distintos se aproximan bastante al ideal. Elegir uno u otro depende en gran medida de los gustos particulares.

Sistema A.—Para cubrir un nivel de detergencia muy alto, altísimo realmente, tomamos como lubricante base el 15W-40 diesel de Cepsa. Este aceite tiene un nivel de detergencia un 100 por 100 más alto que cualquier otro aceite de gasolina y un 50 por 100 más que cualquiera de diesel, por lo que limpiará el motor de forma excepcional. Por otra parte, su resistencia a los ácidos y a la oxidación son también excepcionales, por lo que es adecuado para un motor en el que pasen gases de los cilindros al cárter. Su defecto es que su viscosidad es baja para nuestras necesidades, por lo que es conveniente añadirle un aditivo de tipo químico, Sopral o Bardal son adecuados, que mejora su índice de viscosidad y eleva la misma de forma general. Por otra parte, estos aditivos contienen mejoradores de untuosidad, con lo que aseguramos el arranque tras una larga parada.

Como aspecto negativo de este aceite hemos de señalar que no es el más idóneo para motores altamente revolucionados (por encima de las 5.000 vueltas), que, por otra parte,

tampoco es el caso de la mayoría de los clásicos. También se ha de señalar que la viscosidad del conjunto queda un poco justa para un «gastador de aceite».

Sistema B.—En este caso usaremos el Multigrafito 20W-50 e igualmente lo aditivaremos con Sopral, Bardal o incluso Wynns (aunque este último aditivo no lo podemos recomendar, dado que sus distribuidores afirman no saber de qué está compuesto, de lo que se deduce que tampoco saben para qué sirve).

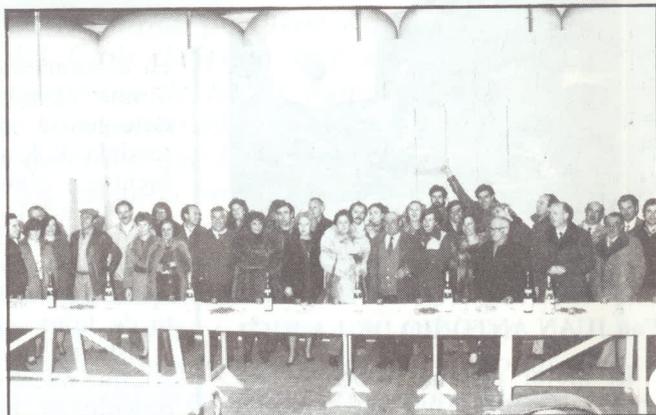
Con este aceite tendremos: una excelente resistencia al arranque después de un largo período de inactividad dada por el grafito, que al no ser líquido no se sedimenta; por otra parte, hemos reforzado esta resistencia con el componente de untuosidad del aditivo añadido; tendremos igualmente un excelente sellado de pistones dado por dos circunstancias: la presencia de grafito, que es un buen sellador, y la elevación de la viscosidad producida por el aditivo que aproximadamente nos convierte el aceite en otro de un grado más en la escala SAE; tendremos también una disminución de pérdidas de aceite por las mismas razones anteriores, y por último, tendremos un lubricante adecuado para un motor con holguras importantes que se verán reducidas tanto por la presencia de un aditivo de tipo sólido, el grafito, como por el aumento de la viscosidad.

Esta solución B es más adecuada que la A si esporádicamente tenemos que arrancar en frío, pues el grafito garantiza la lubricación en los primeros momentos cuando la presión de aceite es nula.

Respecto al uso de regeneradores o tratamientos para el motor a base de teflón o de metales hemos de decir que aun cuando no son perjudiciales su utilidad en estos motores es prácticamente nula y su precio es sencillamente disparatado. Se venden carísimos, sencillamente para que el comprador piense que son buenos, lo que no es más que un truco comercial y un abuso de la buena fe de los posibles compradores.

"NUESTRAS COSAS"

MARZO '84: EXCURSION A LA MANCHA



En Manzanares se realizó una exhibición de clásicos deportivos que llamó la atención de los viandantes manchegos

En el pasado mes de marzo una nutrida representación de nuestros «clásicos deportivos», al frente de la cual se hallaba el presidente de nuestra asociación, don Fausto Saavedra, realizó una bonita excursión por La Mancha, tierra de hidalgos ilustres.

La preciosista caravana formada por más de una veintena de automóviles, entre los que se alineaban varios Austin Healey, un Chevrolet Corvette, Facel Vega, Saab, Triumph y un largo etcétera que haría poco menos que interminable esta enumeración, asombró a las gentes del lugar a su paso —ruidoso, justo es re-

conocerlo—, pero que una vez superada la impresión, aplaudían a la comitiva en las calles de Manzanares.

Tras este paseo por la localidad, los señores Lozano y Martín, que acompañaban a la expedición, nos acompañaron a visitar las instalaciones de la Cooperativa del Campo, cuyas instalaciones nos fueron mostradas y donde en un acto de franca camaradería fuimos obsequiados con un «vino español», tras de lo que con la acostumbrada alegría que nos caracteriza, hicimos nuestra propia fiesta para al día siguiente salir en seguimiento de la ruta de Don Quijote.

ABRIL '84: RALLYE DEL FRIO

En el pasado mes de abril tuvo lugar la celebración del Rallye del Frío '84, que concentró a un gran número de asociados. El tramo turístico comprendió un recorrido por Miraflores de la Sierra, Puerto de la Morcuera y Rascafría, para posteriormente continuar hacia el puerto de Navacerrada, haciendo una parada en el restaurante Los Canónigos, en La Granja de San Ildefonso, para poner a punto «nuestros carburadores» y luego continuar hasta Sotosalbos, donde se sometió a los estómagos a unas performances fuera de lo común, sometiéndonos también a una prueba al «índice energético» mediante un concurso de jotas segovianas que fue ganado, a pesar de múltiples gripajes y contusiones, por Luis Corbella.



MAYO '84: GRAN PREMIO PORSCHE '84



En el mes de mayo el Club Porsche organizó su primer gran premio, teniendo la gentileza de invitarnos a participar, y la Asociación de Clásicos Deportivos acudió como siempre con una nutrida representación (17 vehículos).

La prueba consistió en un tramo cronometrado y posteriormente en una gymkhana. Aquí creemos que la puntuación, que según decía la organización, en caso de empate primaria el menor tiempo obtenido, no fue lo acertada que debiera, ya que según nuestra particular opinión, se debería tener en cuenta con mayor puntuación el arrojado demostrado en la prueba de velocidad cronometrada.

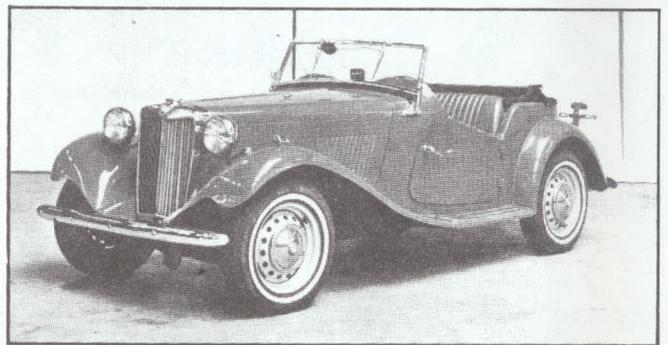
El vencedor de esta prueba fue Pedro Groyoaga, que con su Ferrari 275 consiguió un tiempo realmente extraordinario, dado las características del día: húmedo y muy triste.

La entrega de premios, celebrada en una conocida discoteca madrileña, fue el colofón de este excelente I Gran Premio Porsche.



— COMPRENDA, GUARDIA, QUE, A CIENTO CINCUENTA KILOMETROS POR HORA, YA NO SE VE NINGUNA SEÑAL DE TRAFICO.

REPLICAS ESPAÑOLAS «COMO DIOS MANDA»



Nuestro amigo y asociado Francisco Pueche va a acometer y acomete la «locura» de fabricar en nuestro país unas réplicas «como Dios manda».

Y para empezar nada mejor que aquel magnífico auto que fue el MG-TD, ya presentado hace años en el Salón del Automóvil de Barcelona, y que causó una excelente impresión.

Aquí sí podemos decir que cualquier parecido con la realidad no es fruto de la coincidencia, sino de un encomiable y continuo buen hacer. Su precio, según noticias, rondará los 2.000.000 de pesetas.

¡Suerte, Paco!

JUNIO '84: II RALLYE DE VETERANOS Y CLASICOS DE CIUDAD RODRIGO

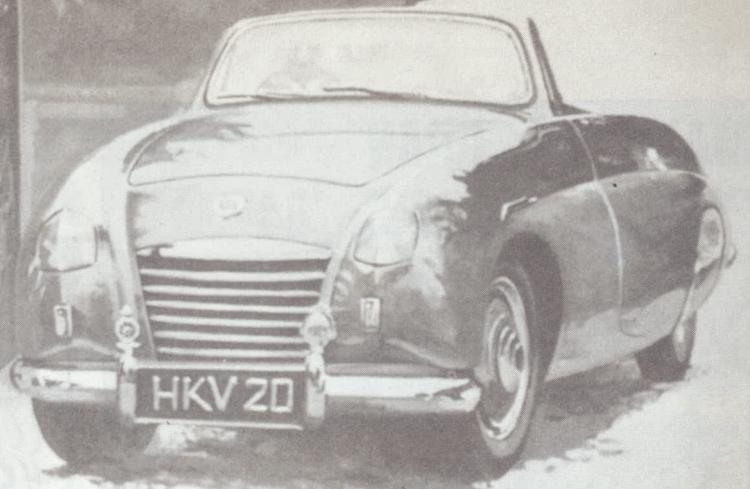


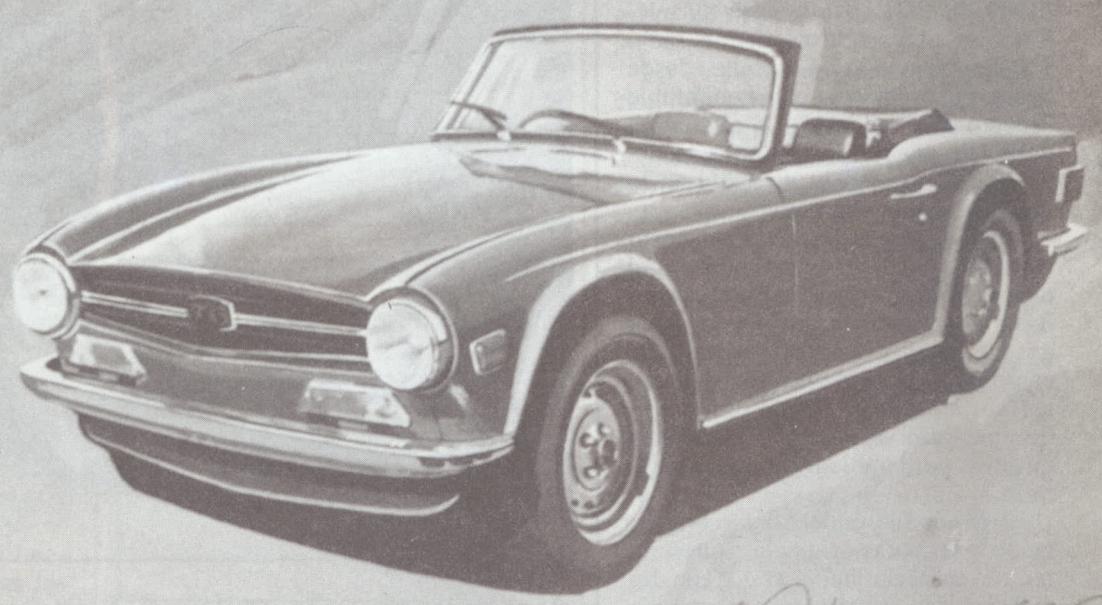
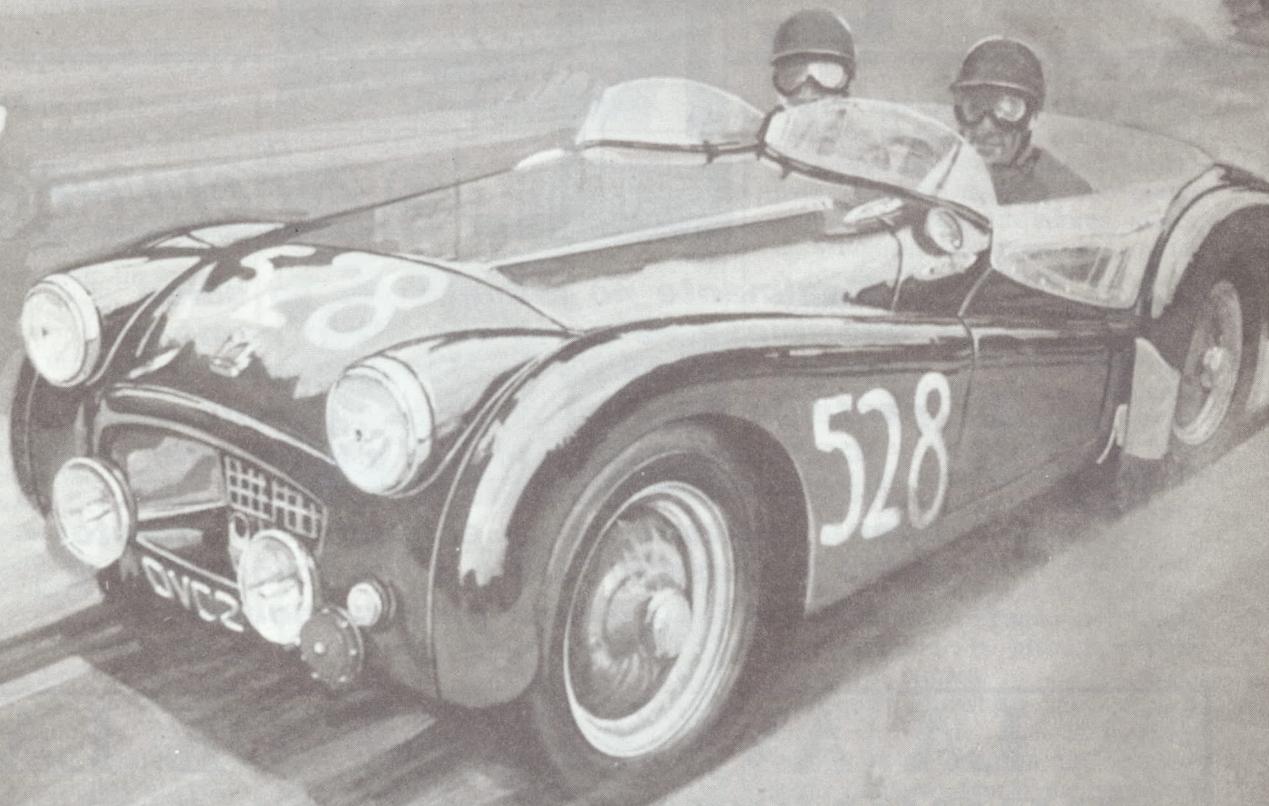
Cubriendo un hueco que los amigos del Veteral Car Club de España tuvieron en este II Rallye, como siempre, allí acudimos los clásicos a «cubrir filas», y la verdad es que tuvimos la oportunidad de disfrutar de lo lindo con el impresionante paisaje salmantino y de conocer la hospitalidad de sus gentes, así como su impresionante cocina.

En Ciudad Rodrigo —que merece la pena ser visitada sólo por conocerla— fuimos sometidos a una serie de pruebas gastronómicas, entre las que

cabe destacar la «subida en cuesta» de los huevos con farinato, que provocó entre nuestros arrojados pilotos múltiples problemas por afluencia de gases a la bomba de freno, subsanables mediante los numerosos baches y abluciones de tintorro del país.

De todo el Rallye, que se pueden destacar muchas cosas, nosotros, porque sí, destacamos la presencia del matrimonio Pueche, que demostró, a lo largo de toda la prueba, el mejor Scratch a la simpatía y a la combatividad.





R. P. Rogers

Todo Restaurado

Realmente no debiera ser yo quien escribiese estas líneas. Pero como mi amigo Parser ha cogido la toalla y el pantalón acuático y se ha retirado a su cartuja de las Landas, henos aquí haciendo un poco la historia de una buena restauración y echando un poquito mano a Classic Cars y a las fotografías y apuntes de Jaime para comenzar a hablar de la historia de este coche

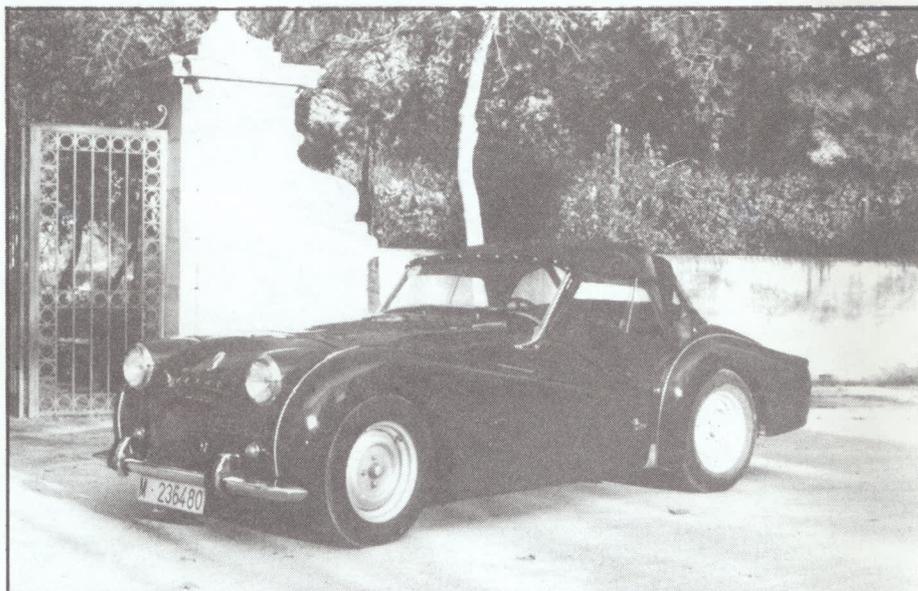
LA AVENTURA DE LA RECONSTRUCCION DE UN TRIUMPH TR-2

Todo empezó un día de lluvia de otoño de 1974 cuando dejé mi teléfono en el parabrisas de un viejo TR-2 estacionado en la calle, desde hacía varios meses, con lamentable aspecto de abandono. Lo que «quedaba» de aquello lo compré y lo llevé a mi garaje. Aún no sabía en lo que me estaba metiendo.

Después de adecuar un cuarto trastero con muchas estanterías fui desmontando todos los accesorios hasta dejar fuera la carrocería. Luego de sacar el motor, la caja de cambios y el diferencial, así como las suspensiones, quedó un chasis que necesitó varios fines de semana enteros para quedar limpio y pintado.

El chasis fue enderezado con respecto a las cotas originales, pues antes de empezar había traído de Inglaterra los manuales y catálogos originales.

De este TR-2 se fabricaron unos 8.600, de los que se calcula quedan en el mundo unos 1.500, y la mayo-



ría en Inglaterra. De los TR-3 y 3-A se fabricaron más de 75.000 y después el TR-4, ambos con mecánica más avanzada, frenos de disco, etc.

Este TR-2 tenía un robusto cha-

sis, una sólida carrocería y un gran motor, pero tenía un «pequeño defecto»: le faltaban algunas pequeñas piezas que no parecían ser importantes, pero que resultaron ser infi-

nititas e iban a costarme casi dos años de búsquedas y la compra de varios «cargamentos» enteros.

Una vez eliminada la suciedad de veinte años, todo estaba cuidadosamente colocado y ordenado en cajas y con etiquetas formando un increíble rompecabezas de aletas, relojes, ruedas, piezas de motor y cambio, parabrisas, depósito de gasolina, cables, carburadores y varios cuadernos donde había tomado la precaución de dibujar esquemas y notas a medida del desguace y que después resultaron decisivos en el momento de la reconstrucción, pues era imposible recordar cómo iban las cosas después de tres o cuatro meses o un año.

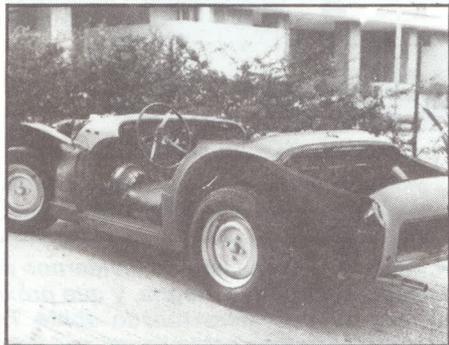
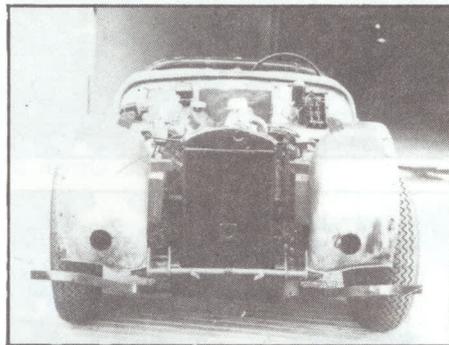
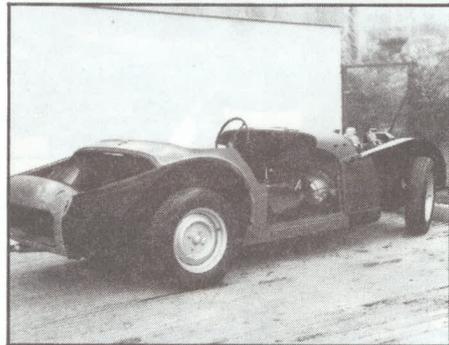
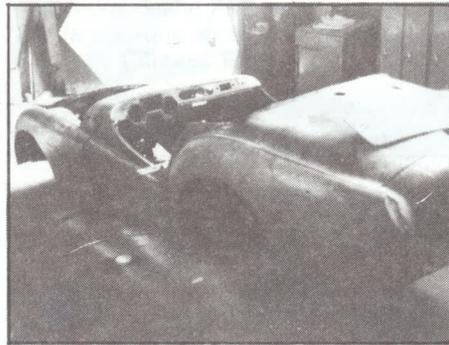
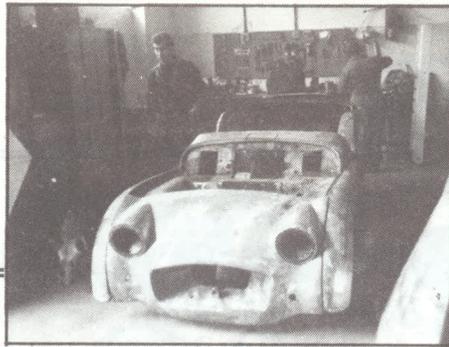
Hubo que utilizar la sierra, el taladro o el cincel para retirar muchos tornillos oxidados sin estropear las tuercas y los alojamientos, por lo que luego los apuntes permitieron comprar tuercas y tornillos nuevos respetando las medidas originales sin el problema que hubiese supuesto reconstruir los pasos nuevos. Al final opté por poner toda la tornillería nueva.

Con el chasis nuevo y reluciente fui colocando las ballestas traseras, el diferencial, el conjunto de suspensión y dirección, etc. Había pasado un año y ya conocía algo de los secretos de la reconstrucción de estos elementos, así como los dueños de muchos talleres y torneros-mecánicos, haciendo gran amistad con muchos de ellos en este trabajo. El puente trasero fue el de un TR-3 mucho más robusto, pero lo que obligó a modificaciones de los anclajes y en el sistema de frenado, lo que obligó al diseño nuevo de algunas de estas piezas.

La técnica general fue de sustituir todas las piezas en «caso de duda», y así los frenos delanteros son de Lockheed (TR-2) y los traseros de Girling (TR-3), con las conexiones y tubos flexibles nuevas.

A este trabajo le resultó una buena recompensa, pues con todas las gomas nuevas, rótulas, espárragos, etcétera, quedó totalmente a punto y sin holguras en ninguna parte y sin las pegas de los viejos coches.

A continuación le tocó el turno al



Una secuencia de fotos que revela los pasos necesarios seguidos en este complejo proceso de restauración para dejar «mejor que de fábrica» a este TR-2.

motor, que junto con la caja de cambios con su quinta marcha eléctrica, que se montó después de repararlos completamente con piezas originales. Los carburadores, motor de arranque, la dinamo, la batería, el regulador, el cableado y todo el cuadro de relojes fueron también nuevos y de origen.

El radiador y el depósito se repararon a conciencia y se colocaron con gomas y conducciones nuevas, así como el tubo de escape. Le puse las llantas metálicas —después de acabar el coche las cambié por ruedas de radios y neumáticos nuevos— y así puse el coche en marcha andando sobre un banco de madera y las matrículas colgando del chasis para terminar la mecánica y la «puesta a punto».

Después de casi dos años, lo peor fue la carrocería, pues la tuve un tiempo en un chapista que se puso malo y falleció, por lo que perdí casi un año, para terminar llevando la carrocería a otra parte.

Hubo que quitar toda la pintura y reparar todas las partes bajas, reparar los capós y puertas, ya que nada ajustaba. Todas las partes podridas se sustituyeron por chapa nueva. Todo fue pulverizado con una imprimación básica y luego con su color rojo original.

Lo más importante fue la protección con pintura epoxi de todos los bajos y zonas que en el futuro iban a quedar cerradas para proteger la carrocería de futuras oxidaciones.

Por fin pude montar el resto de los cables, el depósito, los instrumentos, los faros y todas las piezas cromadas, así como el tapizado y los demás detalles.

Aquí fue donde descubrí la cantidad de cosas que «faltaban» o que estaban fuera de uso y que realmente fueron difíciles de encontrar. Desde un pequeño soporte, el aro del claxon, las tapitas de las cerraduras o los embellecedores laterales, fueron cosas para volverle loco a cualquiera, de no haber sido todo «casi» programado por anticipado.

Aparte de estos detalles, se puso una capota y un cover nuevos, moquetas y cinturones de seguridad, así como dos pilotos traseros suple-

TR

Restaurado

torios para ajustarse a las normas de circulación en vigor.

El salpicadero, que no existía, hubo de ser reconstruido en su forma original, pero por razones de estética opté por construirlo en un tablero de caoba de 2 cm. de grueso. Para reforzarlo se colocó detrás una chapa de aluminio de 3 mm., toda atornillada, ya que el tablero podría romperse fácilmente por las zonas difíciles y por el peso de los relojes, la guantera y el equipo de calefacción que se encuentra debajo.

El TR-2 tenía ahora una pinta «soberbia» con aire «retro» y ciertamente pasaría por uno de los mejores TR que he visto.

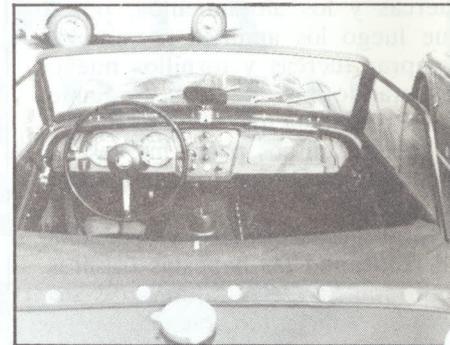
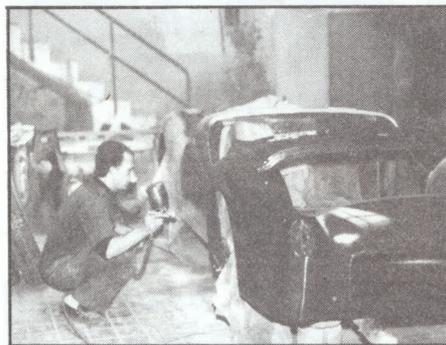
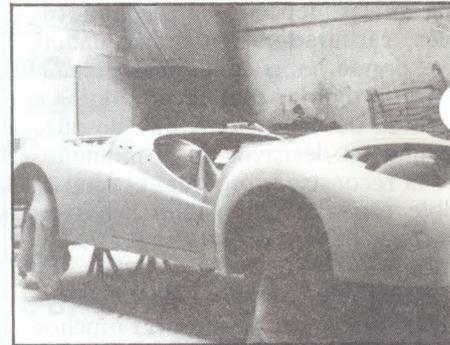
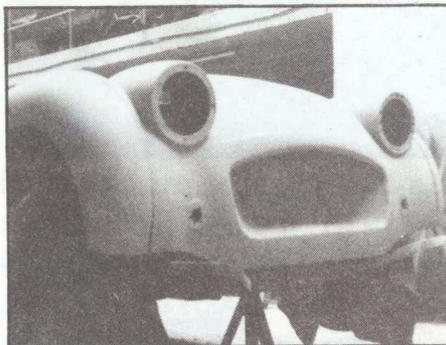
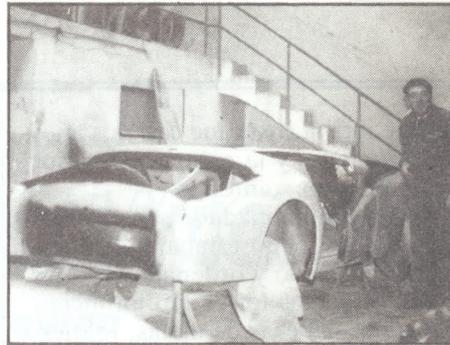
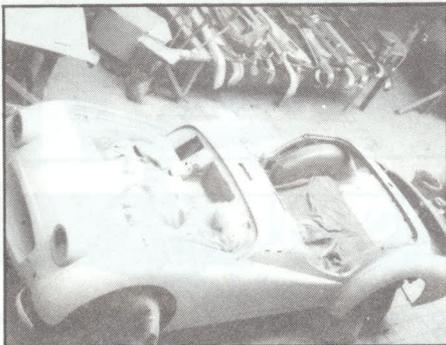
No puedo por menos decir que este increíble trabajo, con más de quinientas horas de mi tiempo libre, fue posible gracias al TR Register que dispone en Londres de una tienda de repuestos con Pete Buckles al frente y que tiene los mejores esquemas que se pueden disponer para una reconstrucción a disposición de los casi 5.000 socios del TR que existen en Inglaterra y en el mundo.

En España hay ahora casi 100 socios del Club TR Register España, donde existen solamente 12 deportivos Triumph TR-2 y TR-3. Naturalmente, hay muchos más TR-4, TR-5 y TR-6, así como los nuevos TR-7 y el muy próximo TR-8 descapotable, que son completamente distintos.

Todos aquellos que posean un TR y que todavía no sean socios, pueden dirigirse al Club TR. Goya, 127. Madrid-9.

Me gustaría agradecer a todos los que me han ayudado en esta reconstrucción y ahora que todo esto ha terminado, paso momentos realmente emocionantes con muchos nuevos amigos y aficionados en las reuniones de Clásicos Deportivos, en excursiones turísticas y en otras actividades deportivas, como la carrera en el Circuito del Jarama, gracias a la buena disposición del R.A.C.E., donde lo más importante es participar y el gran espíritu deportivo reinante.

JAIME PARSER



El proceso de restauración se va completando día a día y el TR-2 va tomando forma hasta llegar a esta belleza de las fotos inferiores.

N. de la R.—No hemos de olvidarnos de otro estupendo TR, que es el que tiene nuestro amigo Díaz Alegría, y que próximamente será protagonista de un artículo más extenso desarrollado sobre Triumph.

Cuando cerramos estas líneas nos llega la noticia de que el Grupo Austin Rover ha decidido dar «carpetazo» a Triumph como marca, y es una auténtica pena que dicho cierre coincida con una «cosa» llamada TR-7, vehículo que no ha sabido soportar sobre su ética estructura la historia, siempre gloriosa, de sus hermanos mayores, que con la denominación TR formaron una auténtica dinastía de clase.



ASOCIACION ESPAÑOLA CLASICOS DEPORTIVOS

Fue fundada en 1980 por un grupo de amigos aficionados a los automóviles deportivos compuesto por don Fausto Saavedra, Jaime Parser y Pedro Goyoaga, uniendo los Clubs Triumph, Austin Healey Club y Club Jaguar, que años antes habían creado en España, y cuenta, asimismo, con la Asociación Catalana Clásicos Deportivos en Barcelona y la Asociación Aragonesa Clásicos Deportivos en Zaragoza.

Tiene en la actualidad 500 miembros poseedores de automóviles deportivos construidos de 1948 a 1968 de todas las conocidas marcas, como son Alfa Romeo, Austin Healey, Aston Martin, BMW, Ferrari, Fiat, Ford, Jaguar, Lancia, Lotus, Lamborghini, Maserati, Mercedes, Morgan, MG, Pegaso, Porsche y Triumph, que se distinguen de los corrientes por sus características particulares que lo definen en general como un clásico deportivo de dos plazas con prestaciones mecánicas sobresalientes sin ser, sin embargo, vehículos de fórmula o prototipos mono-plaza.

Las actividades de la Asociación ofrecen a todos los aficionados a estos deportivos la posibilidad de participar en excursiones, concentraciones, rallies, carreras, velocidad en circuito, reuniones turístico-gastronómicas.

La Asociación colabora con organismos oficiales y particulares, con el Real Automóvil Club de España, la Federación Española de Automovilismo, escuderías, etc., en la promoción del automovilismo deportivo y recibe la ayuda desinteresada de empresas y aficionados.

La junta directiva de la Asociación Española Clásicos Deportivos está compuesta por:

Don Fausto Saavedra	Presidente (Club Austin Healey)
Don Jaime PARSER	Vicepresidente (Club Triumph)
Don Javier TODA	Vicepresidente 2.º (Club Jaguar)
Don Pedro GOYOAGA	Secretario General
Don Francisco PUECHE	Director Técnico
Doña Beatriz GOMEZ-ACEBO	Secretaria y Tesorera
Don Julián MENDIETA	Prensa
Don Fernando G. CAMINO	Director Deportivo

Las actividades previstas para la próxima temporada comprenden un slalom y una carrera de velocidad en los circuitos del Jarama, de Calafat y de Alcañiz, varios rallies turístico-gastronómicos en Madrid, Zaragoza y Cataluña, varias excursiones y reuniones, etc.

A través de los clubes existentes, el Club Triumph, Austin Healey Club y Club Jaguar se pueden obtener documentación técnica, catálogos y manuales, algunos repuestos, listas de talleres, descuentos en tiendas y hoteles y en general cualquier ventaja que sea posible conseguir, bastando para ello ser miembro de la Asociación Española Clásicos Deportivos, con sede en Avda. Felipe II, 34, Madrid, y cuya cuota anual es tan sólo de 3.000 pesetas, incluyendo cuatro números anuales de la revista de la A.E.C.D.

PAGO CUOTA 1984

Nombre

Dirección Ciudad

Fecha nacimiento D.N.I. n.º Profesión

Vehículo Año Matrícula

Adjunto talón a la ASOCIACION ESPAÑOLA CLASICOS DEPORTIVOS por pesetas 3.000, correspondiente a mi cuota de 1984.

Firma

DOMICILIACION BANCARIA

Banco

Ruego a ustedes se sirvan pagar con cargo a mi cta. cte. núm.

los recibos anuales de mi cuota como socio de la ASOCIACION ESPAÑOLA CLASICOS DEPORTIVOS.

Madrid, de 19

Nombre

Firma



El sol naciente llega con un rayo.



El Nissan Cherry Europe

Al fin, usted puede ser de los primeros en ponerse al volante de un japonés: el Nissan Cherry.

Lleva en su morro la marca de la tercera empresa del mundo de automóviles.

Y esto significa que usted va a llevar entre sus manos una prodigiosa maravilla de la técnica y el confort que ha hecho del Japón el país que ha revolucionado el mundo del automóvil.

El Nissan Cherry concentra toda la esencia de un puro deportivo: suspensión independiente en sus cuatro ruedas de aleación ligera y bajo perfil sobre las que se apoya su sólido y alegre motor de 1.490 c.c., 5 velocidades, con una potencia de 95 caballos a 5.800 r.p.m., con una aceleración de 96,5 Km/hora en 10 segundos. Un rayo. Y con un consumo japonés: 5,9 litros a los 100 kilómetros.

El interior es otro prodigio del confort y la comodidad japonesa: regulación de aire y calefacción por el impecable y exclusivo sistema Nissan, apertura remota de la puerta trasera desde el puesto de conducción.

Ya han llegado los japoneses. Y por 1.250.000 pesetas F.F. usted puede desmarcarse y adelantar a todos con esta maravilla. Con un Nissan.

CHERRY EUROPE
El Deportivo de



Los Japoneses.