



# Motor

Con o sin

## LOS NEUMATICOS, EN ESPAÑA

España no es diferente, pero nuestros 900 ó 1.000 kilómetros de autopistas tampoco puede decirse que constituyan una red de tipo europeo. Sería insensato pretender codearnos con los miles de kilómetros de "buen camino" de Italia, Francia o Alemania. Los coches españoles todavía tienen que recorrer muchos kilómetros de baches en el antiguo asfalto o de agujeros en la pura tierra, si sus dueños quieren conocer los rincones más bellos de la nación. Esta es la causa por la que los expertos en neumáticos no suelen recomendar el sistema sin cámara.

### ¿SON RECOMENDABLES?

Sopesando las ventajas y los inconvenientes de ambos sistemas, son legión los conductores que no se han decidido a cambiar a un artículo que lleva ya muchos años en el mercado. Seguramente preguntaron a los especialistas antes de dar el paso adelante y no vieron inconveniente en seguir usando el neumático "convencional".

De vez en cuando, las "ondas" procedentes del extranjero machacan nuestros oídos hablando de los neumáticos sin cámara y de sus ventajas. Si después de conocer en qué consisten, lo que cuestan, cómo se montan y se reparan, etc., cualquiera se da una vuelta por un aparcamiento y observa las llantas de los distintos modelos de coche, verá que un porcentaje elevado de ellas han sufrido abollones y desperfectos, se han deformado, en una palabra. De usar neumáticos sin cámara no podrían seguir circulando con dichas llantas, puesto que es requisito imprescindible de las mismas que cierren herméticamente, para que el aire no escape. Las cámaras permiten seguir tranquilamente' después de cualquier deformación de este tipo, sin que pase nada en absoluto. Los sin cámara, como todo procedimiento supercivilizado, requieren unas condiciones y unos cuidados que muchísimos usuarios españoles no pueden darles.

### EN EL CAMPO

Circulando por carreteras de segundo y tercer orden, así como por caminos de tierra, lo normal es que las llantas peguen contra grandes piedras, reciban golpes de las "centrifugadas" por la marcha propia o ajena, caigan en baches con bordes cuyo gole es durísimo, las gomas reciban pellizcos deformantes, etc. Usar neumáticos sin cámara en estos casos significa cambiar con cierta frecuencia de llantas y hacer frente a reparaciones más difíciles y costosas que el sencillo parche tradicional. Después de pinchar, cuando no se lleva cámara, es más difícil encontrar quien nos repare el desperfecto. Si en el intervalo se presenta otro percance similar nos quedamos "tirados", ya que no son nuestros campos terreno abonado para los especialistas.

### EN LA CIUDAD

Aquí, en España, gracias a la "previsión" de los municipios, tendremos que dejar todavía durante algunos años los coches pernoctando a la interperie y con dificultades constantes de aparcamiento. ¿Qué sería de nosotros si muchas noches no optásemos por remontar cualquier bordillo? ¿Cómo cruzaríamos una calle

en que la doble fila y el reparto no nos deja hueco suficiente? No hay más remedio que "atacar" bordillos a mansalva o permitir que, más o menos voluntariamente, el coche roce con ellos de forma un tanto dura. En muchas de otras ocasiones sufrí la "esfericidad" de la llanta. ¡También en ciudad! Gracias a las cámaras no ocurre nada, salvo que el golpetazo sea de los que hacen época, puesto que muy gordo tiene que ser para que el neumático reviente o cosa por el estilo.

### POR AUTOPISTA

Suponiendo que fuesen frecuentes los pinchazos en las gomas modernas y bien conservadas valdría la pena montar neumáticos sin cámara para circular por autopista. Sería más seguro. Pero todos tenemos experiencia de que los neumáticos en buen estado no suelen pinchar ni reventar. Gran número de automovilistas venden su coche a los cinco o seis años de uso para comprar uno nuevo sin haber tenido un solo pinchazo, a pesar de que sus neumáticos siempre fueron de los "con cámara".

¡Ojalá rodásemos los de acá de los Pirineos gran número de kilómetros al año por autopista! Una auténtica utopía. Incluso cuando tenemos ocasión de hacerlo la ley nos manda no pasar de los cien por hora, velocidad nada "supersónica", ni que exija calzado caro y "a la dernière". Si para evitar deformaciones de llantas no saliésemos de las buenas carreteras, bien poco íbamos a movernos por España. Aquí y ahora hacen falta coches duros y dotados de neumáticos con cámara.

### ECONOMIA

Los neumáticos con cámara, en estos momentos, son más baratos, cosa que repercute en el precio de mantenimiento del coche. Este menor precio podría suponer un engaño si los sin cámara durasen más, por ejemplo; pero ocurre justamente lo contrario. Los neumáticos con cámara suelen durar hasta tres veces más, según los expertos en calzado del automóvil. También los gastos de reparación, en caso de pinchazo, son menos, pudiendo incluso ser solucionados por el propio conductor.

### LA REALIDAD ESPAÑOLA

El panorama de nuestras carreteras, de momento, no aconseja el uso de neumáticos sin cámara. Por eso no se han impuesto durante los últimos años, en que pudieron haberse generalizado, de representar ventajas definitivas. Lo más prudente, mientras subsistan las actuales condiciones viarias, es circular con neumáticos dotados de cámara; aunque sobre gustos...

Juan CARRERA  
(Fiel-Servicios Esp. EFE)

### VENDO AUTOMOVIL

G-S Club. De particular a particular. Dos años. Telf. 80 20 72. De 7 a 10.

### SE VENDE

Tractor STEYR 74 Cv, con tralla y accesorios, en buen uso. razón Telf. 80 04 25.

### DIAGNOSIS DE URGENCIA

DIAGNOSIS DE URGENCIA		anomalías de funcionamiento	
	Si el motor funciona mal a la temperatura de régimen, se detiene y vuelve a encenderse.		Conviene revisar las bujías, por si los electrodos tienen separación excesiva. Una vez limpias, se regulan, dejando la distancia recomendada en el Manual.
	El motor marcha irregularmente, baja de revoluciones y termina por pararse.		Lo más probable es que falte gasolina. Debe comprobarse si está vacío el depósito. En caso necesario, revisar el sistema de alimentación.
	Cuando no se alcanza la temperatura normal de funcionamiento del motor.		En primer lugar, puede estar defectuoso el termostato. Si vemos que no funciona bien -- hay que cambiarlo.
	Puede parecer que el motor no se calienta, por simple fallo del termómetro.		No hay más remedio que cambiar el indicador de temperatura completo o la pieza que falle, si es posible.
	Observamos que el motor funciona mal y se detiene de golpe, sin bajar de vueltas, reemprendiendo la marcha enseguida.		Pueden haberse formado burbujas en los conductos de la gasolina. Hay que esperar un poco. Cuando se enfrían la bomba y los tubos, el motor arrancará de nuevo.

## Reciba el trato de Ford, aunque no tenga un Ford.

Ford quiere dar servicio en España. A todos los coches. Ford y no-Ford.

Y nuestro Servicio funciona así:

- Con presupuesto exacto de reparación.
- Con entrega en fecha y hora acordada, exacta.
- Con garantía de reparación por 30 días o 1.000 kms.



Desde el 2 de Mayo, escuche los lunes, miércoles y viernes a las 8.25 de la mañana el programa de Servicio Ford "Las Buenas Manos" a través de la Cadena SER.



Este es nuestro lema:

## "las buenas manos"

Concesionario Ford en Toledo

### REYES

Carretera Madrid-Toledo, Km. 64,400  
Teléf. 226 (Olías del Rey)



### MOBILIARIO DE COCINA a MEDIDA

(Fabricación propia)

T. DIAZ ZORITA COLLADO

Exposición: Avda. Pio XII, 33.  
Teléfono 80 23 45

Fábrica. Ctra. San Román, km. 1.  
Teléf. 80 23 72