

NUEVO **LANCIA DELTA S4**
EL MAS AVANZADO
DEL MUNDO



IMPORTADOS DE MILLON Y MEDIO
ALFA 33 FRENTE A OPEL KADETT

PRUEBA

BMW M 635 CSi
LA LOCURA
DE LOS 248 Km/h.





*Maestros
en el Arte de la Escritura*

La forma: regia, esbelta, moderna. La calidad: perfecta, en realidad es Montblanc. El acabado: impecable, único. Los colores: sólidos, imperecederos. La recomendación: Montblanc habla por sí mismo y por usted.

**MONT
BLANC**



Marca reconocida mundialmente. Montblanc, a través de la experiencia de generaciones, ha alcanzado las cotas más altas en lo que a precisión y calidad se refiere. La personificación de la calidad en la escritura satisface siempre el gusto más exigente.

Esta semana

Tele-Ruta uno

SE aproximan las fechas en que las carreteras españolas tienen la mayor circulación del año después de las puntas de salida y regreso de las vacaciones estivales. Las fiestas navideñas propician las reuniones familiares y el automóvil es siempre el medio más utilizado en estos encuentros. Pero es también en estos días cuando las condiciones climatológicas añaden un nuevo factor de riesgo, que en ocasiones ponen un punto trágico en un viaje que siempre está presidido por la alegría y los buenos deseos para un año que tenemos a la vuelta de la esquina.

España es un país de contrastes geográficos y, por tanto, con una climatología cambiante y en ocasiones traicionera. La situación de una carretera en un puerto de montaña puede variar en tan sólo unas horas o una tormenta repentina es capaz de arruinar el más placentero viaje. Por ello es imprescindible contar con una información veraz y rápida de todas las carreteras del país.

Tradicionalmente el teléfono de Tele-Ruta del MOPU ha sido la única fuente a donde el automovilista podía dirigirse para conocer el estado de los pavimentos y apertura de los puertos de montaña. Mientras que la Administración no ha contado con medios informatizados, a nivel nacional Tele-Ruta ha cumplido honrosamente con su finalidad. Pero ha llegado el momento en que sus informaciones carecen de la agilidad que cabría esperar de un servicio que necesita la actual movilidad del parque de automóviles. Obviamente el MOPU está

embarcado en otros ambiciosos proyectos, como es dotarnos de unas carreteras y autovías más cercanas a las necesidades del país, dejando de lado la modernización del servicio de Tele-Ruta. Durante el pasado verano la Dirección General de Tráfico puso a disposición de los usuarios otro servicio de información, que demostró que este organismo tiene una mayor facilidad para acceder con prontitud a todas y cada una de las incidencias que se producen en nuestra red viaria, usando su centro de recepción de datos, que, hay que reconocerlo, tecnológicamente está muy avanzado. Tal vez este sistema, coordinando las informaciones del MOPU, sería el camino más racional para que España cuente con un efectivo servicio público de información de carreteras.



Lo que ya no es de recibo, cuando está demostrada la idoneidad de un servicio nacional uniforme, es la iniciativa adoptada por la comunidad de Madrid, que en un alarde de «exceso de celo» ha creado su Tele-Ruta uniprovincial, que además de añadir confusión, con un nuevo teléfono, su ámbito de aplicación es tan pobre como las cortas distancias sobre las que informa. Esta dispersión provocará una vez más desorientación en el automovilista, que nunca sabrá qué carta quedarse o qué teléfono marcar. En beneficio de una información más clara y puntual, esperamos que el ejemplo del señor Leguina en Madrid no se siga en otras comunidades. Autonomía sí, pero nunca convertida en caldo de cultivo de la confusión del sufrido automovilista.

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16	39 CARMEN RICO-GODOY	Británicos retrógrados
6 LO ULTIMO	Lancia Delta S4: El más avanzado del mundo	40 AGENDA PERSONAL
14	RMA Ranger; al agua patos	41 COMPRAR Y VENDER
16	Volvo no quiere patinar	47 A FONDO
17	Nuevo Volkswagen Scirocco	52 FUERA DE SERIE
26 GENTE SOBRE RUEDAS	Ya tenemos «Chica Uno»	57
31 MERCADO	Oferta de la semana	58 MOTOS
32	Precios coches nuevos	61 VIAJES
34	Precios coches usados	63 XAVIER DOMINGO
35	Precios motos	64 DEPORTE
36 CUENTENOS SU CASO		70
38 CUIDE SU COCHE	Contra los cacos	74 JUAN BALLESTA Y CAPRICHOS

**Pág.
20**

Prueba comparativa del Alfa Romero 33 Q.O. y Opel Kadett GLS 1.6; dos compactos familiares de cinco puertas cuyos precios, una vez importados, rondan el millón y medio de pesetas.



**Pág.
28**

Sara Montiel, la actriz que después de varias décadas sigue cosechando éxitos en los escenarios, nos habla de su coche, un Chrysler Imperial que fue de los generales De Gaulle y Franco.

BARCELONA: TAXI ANUNCIO

LA Corporación Metropolitana de Barcelona aprobó una serie de modificaciones en el reglamento de taxis, de las cuales las más espectaculares son la adopción de la publicidad externa y la de la doble jornada de fiesta. La primera, que ya han adoptado quinientos taxis con publicidad de una marca de vídeos, le representará al taxi unos ingresos extras de seis mil pesetas mensuales. La Corporación Metropolitana se mostraba reticente en este apartado, no tanto con el de la interna, que ya funciona desde el verano, en cuanto que contribuirá a degradar el aspecto de la ciudad, aunque los taxistas han sido mayoritariamente favorables a la medida. La de la doble jornada festiva tiene tal vez una menor unanimidad, pero consigue un 20 por 100 menos de taxis en la calle, con lo que éstos hacen menos kilómetros de vacío, con lo que amortizan mejor su trabajo y a la postre, al haber una misma demanda con menos trabajo, ganarán lo mismo que hasta ahora.



EL RETORNO DE LOS GRANDES

EL año que se acaba ha marcado en Estados Unidos el retorno de las grandes berlinas; los monstruosos Cadillac y Lincoln con más de seis metros de longitud, equipados con todo tipo de detalles llamativos, como vídeo, bar, sistema de alta fidelidad e, incluso, bañera, han vuelto al primer plano de la actualidad americana, gracias a la enorme publicidad proporcionada por las grandes personalidades del espectáculo. En 1984 se han duplicado las ventas hasta alcanzar la cifra de cinco mil unidades, un verdadero negocio para las sociedades de transformación, que llegan a ofrecer en sus catálogos curiosidades tan espectaculares como bañeras en el maletero o bares regidos por ordenador, que ofrecen el vaso lleno del licor deseado con sólo apretar un botón.

Telo-Ruta madrileño

Desde el pasado lunes 17 de diciembre ya está en funcionamiento el servicio de Telo-Ruta madrileño que ha organizado la comunidad autónoma, para facilitar datos sobre la viabilidad invernal de las carreteras que cruzan la comunidad. Este servicio, que funcionará durante las veinticuatro horas del día, facilitará información a los usuarios a través de los teléfonos: (91) 253 01 00, 253 01 07, 253 01 08 y 253 01 09.

Entre nosotros

El staff de MOTOR16 incorpora esta semana algunos cambios. Pedro Páramo, hasta ahora coordinador editorial e inestimable compañero para todos los que integramos la redacción de MOTOR16, pasa a dedicarse íntegramente a sus funciones de jefe de edición en la revista hermana «Cambio 16». Por su parte, Angel Carchenilla, jefe de sección de Arte y Fotografía, compaginará los coches con «Cambio 16», en la que desde esta semana ha asumido las funciones de editor gráfico. Nuestros mejores deseos para ambos en sus nuevas actividades.



Pedro Páramo.



Angel Carchenilla.

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomas de Salas. Vicepresidente: Alejandro Muñoz Alonso. Editor: Romualdo de Toledo. Director: Félix Lázaro.

Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); Angel Carchenilla (Arte y Fotografía); Sergio Piccione (Producto). Redacción: María Jesús Benet, José María García Cermda, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez, Jorge Silva. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar (Fotografía). Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levit (Argentina); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Olegario Torralba, Juan G. Asó. Fotografía: Alfonso J. Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaria de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Simonetta Garib (Pruebas); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Víctor Piccione (Pruebas); M. Angeles G. Maroto, Caridad Plaza e Inés Prat («Mi primer amor»); Carmen Rico-Godoy (Aquellos locos en sus cacharros); José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: José Carlos de Santiago. Subdirector de Publicidad: Julio José Benito. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pedro Calsina Rusé. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Monilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

Anuncios por palabras: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero.

Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbrales.

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e.

Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.

Solicitado control de OJD.

Es una publicación del GRUPO 16.

Director general: Alfonso de Salas.

Director de Publicidad: Balbino Fraga.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.

COPYRIGHT 1983. Depósito Legal: M. 30.247.

Semsa-Yamaha: Un modelo más

Para el año próximo Yamaha ha comunicado a MOTOR16 que va a seguir una política de mantenimiento de precios, con lo que los vigentes desde el 1 de enero de 1984 van a ser válidos en el 85 salvo mínimos retoques. En cuanto a la política de fabricación se seguirá con los mismos modelos fabricados en nuestro país, es decir, la DT 80, la SR 250 y la XS 400, y en cuanto a las importadas, dada la buena acogida de la XJ 600, XJ 900 y la FJ 1100, éstas seguirán siendo el centro de atención aunque es seguro el que un nuevo modelo venga a ampliar la oferta de la marca de Hospitalet, con toda probabilidad dentro del campo de la carretera y más precisamente la revolucionaria FZ 750 de cinco válvulas por cilindro.



EL PEUGEOT 205, COCHE DEL AÑO DE «ABC»

EL Peugeot 205 ha ganado la votación del coche del año en España que organiza el diario «ABC». Su más peligroso contrincante ha sido el Seat Ibiza, que ha quedado segundo a escasos puntos de distancia. Para ambos fabricantes, el ganar esta votación representaba un espaldarazo a sus esfuerzos por situar sus modelos en los primeros puestos del mercado. El Peugeot 205 sucede al Citroën BX diesel, que ganó el título el año pasado. Resulta curioso el que en esta votación no se considere globalmente toda la gama de un modelo, sino una sola versión, en este caso la GT.

CIEN OCTANOS

- Entre enero y octubre de 1984 se han matriculado en Gran Bretaña un total de 85.474 Ford Fiesta y Opel Corsa de fabricación española, que supone el 20,8 por 100 del mercado inglés. Los constructores y comerciantes de las islas siguen malhumorados por la discriminación arancelaria, que favorece en mucho a los coches españoles en la CEE.
- Comercial Citroën, S. A., acaba de inaugurar su Gran Centro del Vehículo de Ocasión, sobre 7.000 metros cuadrados y con personal especializado. En su recinto se pueden encontrar hasta 300 coches de distintas marcas, garantizados por escrito por doce meses.
- Recientemente, más de 100 altos cargos de 18 países se reunieron en la Convención Europea de Distribuidores Nissan, en Barcelona, con la presencia de directivos de Nissan Japón. La visita a las instalaciones

PISTA CIRCULAR EN EL INTA

LOS problemas que tienen los técnicos del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial en las pruebas de homologación de los automóviles, cuando pretenden medir la velocidad máxima, serán solventados muy pronto. En los terrenos del INTA se construirá una pista circular de un kilómetro de diámetro, que será homologada para conseguir hasta velocidades de 240 kilómetros por hora. La pista será peraltada y contará con todos los elementos de seguridad necesarios, así como el equipamiento técnico para realizar las mediciones de homologación. Además del INTA, en este proyecto colaborará la Dirección General de Tráfico.

- de Nissan Motor Ibérica formó parte de este acto de definición de estrategias.
- Rojas Estudio Films, realizador de los documentos sobre el Seat Ibiza, ha sido efusivamente felicitado, por la calidad técnica de tales trabajos, por Giorgetto Giugiaro y Ulrich Grasse, entre otros.
- El Manufactured Hannover prepara un crédito sindicado para Seat, con garantía del INI, por un total de 20.000 millones de pesetas, que tendrá como objetivo la renegociación de su deuda. El plazo de amortización es de cinco años.
- Desde el día 20 de diciembre, y entre las diez de la noche y seis de la mañana, los usuarios de gasolineras de Barcelona y su provincia sólo podrán pagar con moneda exacta el combustible que soliciten. El importe irá directamente a unas cajas de seguridad y una empresa estará encargada de abrirlas.

Transporte sin esclavos

La Asociación Transpime, que agrupa a empresas propietarias de grandes flotas de transporte, ha expresado su protesta por las últimas medidas adoptadas para el sector por el Ministerio del ramo. Concretamente, el malestar se refiere a la obligación de no conducir más de



ocho horas, lo que, en su opinión, ha encarecido los portes en orden del 22 por 100. Por ello han solicitado que el tope máximo de conducción se eleve a doce horas. El director general de Transportes, Manuel Panadero, ha reconocido ese aumento de costes, «ya que el sector trabajaba en unas condiciones de sobreexplotación muy acusada», y ha apuntado, muy acertadamente, que «también la eliminación de la esclavitud significó un aumento de los costes salariales».

Lo último

LANCIA DELTA S4

EL COCHE MAS AVANZADO DEL MUNDO

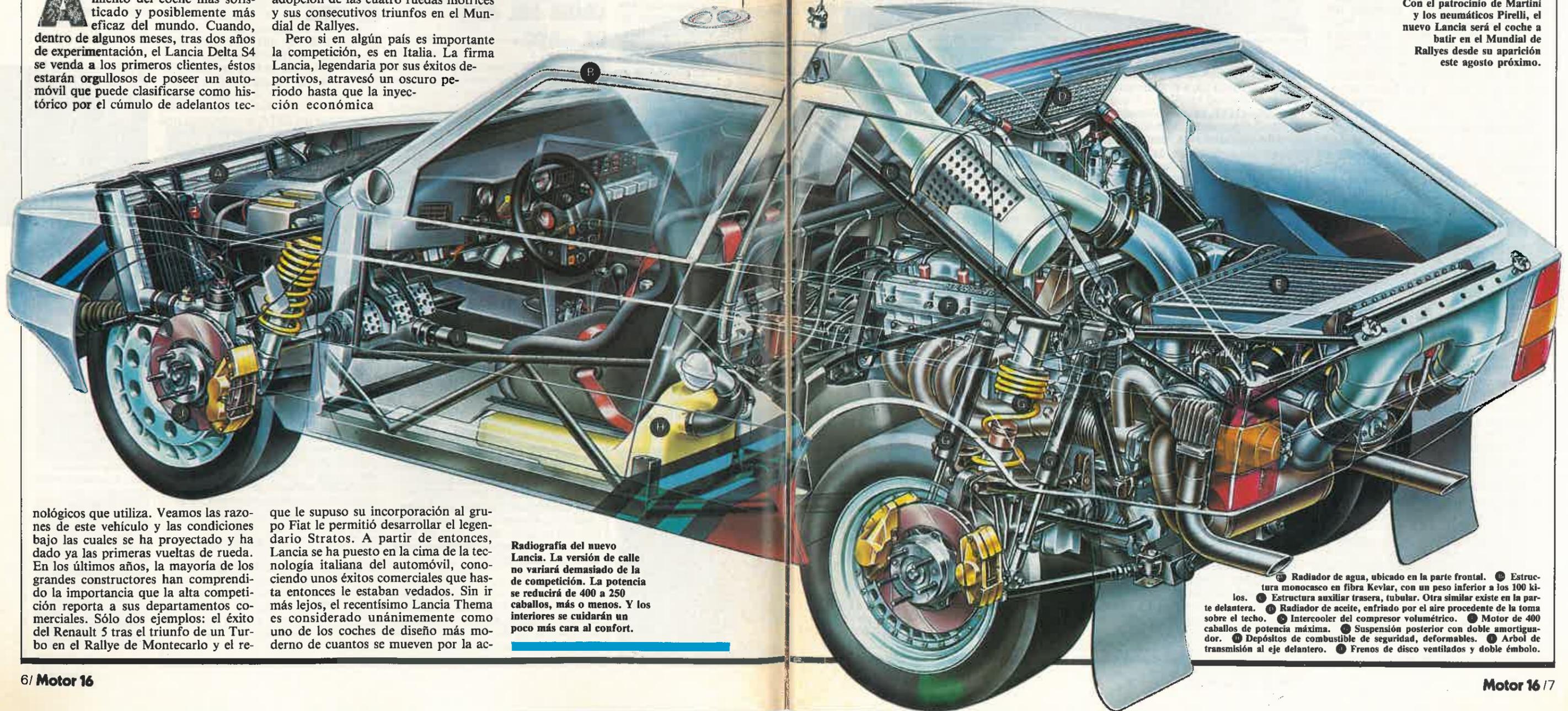
Fiat no podía quedarse atrás en la loca carrera en búsqueda del coche más eficaz para ganar un Campeonato del Mundo. De la noche a la mañana, los esfuerzos inmensos de otros fabricantes pueden haberse quedado baldíos...

Al menos esa es la intención de los responsables técnicos italianos, que pueden vanagloriarse de ponerse en cabeza de la sofisticación y la eficacia.

ACABAMOS de asistir al nacimiento del coche más sofisticado y posiblemente más eficaz del mundo. Cuando, dentro de algunos meses, tras dos años de experimentación, el Lancia Delta S4 se venda a los primeros clientes, éstos estarán orgullosos de poseer un automóvil que puede clasificarse como histórico por el cúmulo de adelantos tec-

lanzamiento de Audi tras el éxito en la adopción de las cuatro ruedas motrices y sus consecutivos triunfos en el Mundial de Rallyes.

Pero si en algún país es importante la competición, es en Italia. La firma Lancia, legendaria por sus éxitos deportivos, atravesó un oscuro período hasta que la inyección económica



nológicos que utiliza. Veamos las razones de este vehículo y las condiciones bajo las cuales se ha proyectado y ha dado ya las primeras vueltas de rueda. En los últimos años, la mayoría de los grandes constructores han comprendido la importancia que la alta competición reporta a sus departamentos comerciales. Sólo dos ejemplos: el éxito del Renault 5 tras el triunfo de un Turbo en el Rallye de Montecarlo y el re-

que le supuso su incorporación al grupo Fiat le permitió desarrollar el legendario Stratos. A partir de entonces, Lancia se ha puesto en la cima de la tecnología italiana del automóvil, conociendo unos éxitos comerciales que hasta entonces le estaban vedados. Sin ir más lejos, el recentísimo Lancia Thema es considerado unánimemente como uno de los coches de diseño más moderno de cuantos se mueven por la ac-

Radiografía del nuevo Lancia. La versión de calle no variará demasiado de la de competición. La potencia se reducirá de 400 a 250 caballos, más o menos. Y los interiores se cuidarán un poco más cara al confort.

Con el patrocinio de Martini y los neumáticos Pirelli, el nuevo Lancia será el coche a batir en el Mundial de Rallyes desde su aparición este agosto próximo.

● Radiador de agua, ubicado en la parte frontal. ● Estructura monocasco en fibra Kevlar, con un peso inferior a los 100 kilos. ● Estructura auxiliar trasera, tubular. Otra similar existe en la parte delantera. ● Radiador de aceite, enfriado por el aire procedente de la toma sobre el techo. ● Intercóoler del compresor volumétrico. ● Motor de 400 caballos de potencia máxima. ● Suspensión posterior con doble amortiguador. ● Depósitos de combustible de seguridad, deformables. ● Arbol de transmisión al eje delantero. ● Frenos de disco ventilados y doble émbolo.

tualidad en nuestro continente; el Lancia Thema incorpora elementos, como el turbocompresor, directamente sacados de la competición, en la que han tenido un excelente banco de experimentación.

Esta importancia de los éxitos deportivos ha traído como contraprestación una escalada de costes, inversiones e investigación, en los automóviles de competición que ya no hay quien la pare y que es muy posible que a medio plazo sea una de las causas de la decadencia de algunas pruebas concretas, a las que un piloto privado ya no puede acercarse.

En esta escalada, iniciada por el Stratos en 1974, se han producido varios hitos, como el marcado por este Lancia, vehículo concebido inicialmente para la competición y posteriormente vendido en unas pocas unidades de serie (*stradale*, que dicen los italianos). El segundo periodo lo marca la aparición del mencionado Audi Quattro y su tracción a las cuatro ruedas. Su primera victoria en el Rallye de Suecia de 1981 parecía marcar un largo periodo de éxitos, sin que los esfuerzos de Renault, con su R-5 Turbo, e incluso Lancia, con el Rallye Abarth, pudieran ensombrecerlo.

Pero cada día los periodos fértiles de un modelo son más cortos, y a mediados del pasado año hizo su aparición el Peugeot 205 Turbo 16, que en sus escasas participaciones se ha mostrado



Impresionante el aspecto del intercooler, para permitir la refrigeración del aire. Este, es comprimido sucesivamente por un compresor volumétrico y un turbo.

como el arma absoluta, partiendo como gran favorito para el título mundial de 1985.

Conscientes los responsables de Fiat-Lancia de que el modelo Rallye 037, con ser un excelente automóvil, no puede competir en igualdad de circunstancias con el pequeño coche francés, iniciaron en mayo de 1983 el estudio para

sacar en el menor tiempo posible el *arma absoluta*, que ahora precisamente acaban de presentar en Turín, en la sede central de Abarth. Su nombre es Lancia Delta S4.

De las doce pruebas del Campeonato del Mundo, la gran mayoría se corren sobre tierra, nieve y hielo, y sólo una pequeña parte en asfalto; con la

PARA LOS NO INICIADOS

TURBOCOMPRESOR.— Sistema de alimentación forzada en la que el aire entra a presión en los cilindros impulsado por un compresor que acciona una turbina que a su vez hacen girar los gases de escape. Cuando el motor gira a bajo régimen, el flujo de gases es pequeño y la turbina gira con poca fuerza, por lo que la sobrepresión del aire que va a los cilindros es mínima. Según sube el régimen, esta presión aumenta, mejorando en una progresión geométrica el rendimiento del motor. Reduciendo mucho el tamaño de los turbocompresores se consigue que los gases de escape cojan compresión con rapidez y que las turbinas empiecen muy pronto a girar con la fuerza necesaria como para crear sobrepresión. Hasta ahora, en que la oferta de turbocompresores era pequeña, existían coches en los que a bajo régimen la potencia era escasa y de pronto ésta se duplicaba haciendo difícil su conducción. En el motor turbo, el aire captado por la toma de aire, tras pasar por el filtro, pasa por

el turbocompresor, que lo envía hacia el motor a una presión que oscila entre las 0,7 y las 1,2 atmósferas, según sea un turismo o un coche deportivo en pleno esfuerzo.

INTERCOOLER.—El aire sale del turbocompresor a alta temperatura, entre otras cosas porque el compresor está pegado a la turbina y ésta se acciona con gases de escape, también a muy alta temperatura. Para bajarlo a una temperatura de unos 60 a 70 grados pasa por el intercooler, que no es más que un radiador, antes de entrar en los conductos de admisión, en los que se le inyecta la gasolina, y posteriormente a los cilindros. También se le llama cambiador de calor.

VALVULA WASTE-GATE.—Regula el flujo de gases al paso por la turbina del turbocompresor. Cuando el motor gira a altas revoluciones y la presión de los gases de escape sube demasiado —las turbinas tienen un régimen máximo de giro que está en las 150.000 revoluciones por minuto—, esta válvula se abre dejando salir directamente al exterior los gases de escape sobrantes. En los coches de competición estos gases salen incandescentes, en forma de llamaradas muy espectaculares.

COMPRESOR VOLUMETRICO.—Es un compresor que en vez de estar accionado por una turbina movida por los gases de escape, se mueve por medio de una polea accionada por el cigüeñal del motor. El compresor, en vez de ser a base de aspas giratorias, lo forman lóbulos. Tiene la ventaja de mandar el aire hacia el motor a presión independientemente del régimen de giro. En cambio, la presión a que pueden enviar este aire es siempre limitada, raramente superior a las 0,7 atmósferas, por lo que el rendimiento a altos regímenes es inferior al del turbo.

KEVLAR.—Material sintético, derivado del petróleo, de la misma resistencia que el acero, pero diez veces más ligero que éste. Se emplea en aeronáutica e industria aeroespacial, así como en los modernos monoplazas de Fórmula 1 y sofisticados vehículos de competición.

MOTOR CENTRAL.—Colocación del motor por delante del eje trasero. Con ello se logra que el peso de un vehículo esté lo más cerca posible del baricentro (centro de gravedad) y, por tanto, mantenga en curva una trayectoria neutra gracias a una adecuada repartición de pesos.



Como en todos los coches deportivos, el interior es espartano e incómodo. No tiene cuentakilómetros, pero la velocidad máxima es superior a los 205 kilómetros por hora.

salvedad de que incluso en este caso, por las épocas en que se disputan, las lluvias suelen ser compañeras inseparables. Se trata, por tanto, de un campeonato que se celebra en su gran mayoría sobre pavimentos de bajo coeficiente de adherencia. De ahí el éxito de los automóviles con tracción en las cuatro ruedas y la supremacía de pilotos

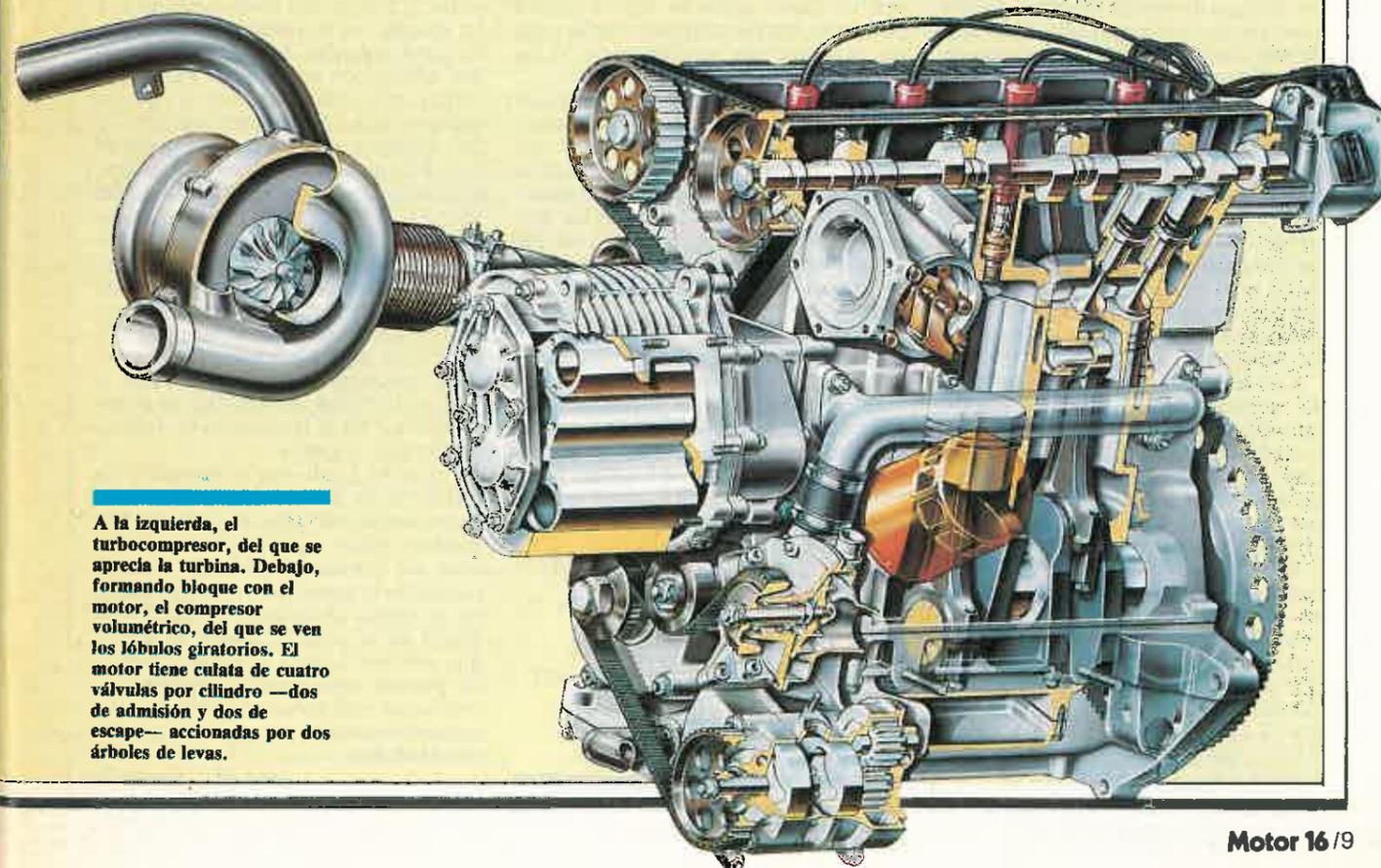
nórdicos, muy habituados a conducir sobre hielo y nieve: de los siete pilotos campeones mundiales desde que arrancó el certamen, hay un italiano, un alemán, tres finlandeses y dos suecos.

Primicia pues obligada para el nuevo Lancia: la tracción total. El segundo aspecto era el de una potencia superior a los 400 caballos para competir en

igualdad de condiciones con sus rivales más inmediatos: el Audi Quattro Sport y el Peugeot 205. Para alcanzar estas potencias en motores no exageradamente voluminosos, no queda más remedio que acudir a sistemas de alimentación forzada.

Frente a la solución más comúnmente empleada, el turbocompresor, que usan Peugeot, Renault y Audi, Lancia se había inclinado por un sistema de compresión volumétrica, desarrollado por Abarth, que había dado satisfacciones en cuanto a fiabilidad, y que ofrecía potencia instantánea desde muy pocas vueltas del motor; pero, por el contrario, esta potencia se estabiliza y ya no puede acrecentarse cuando el motor gira alto de vueltas.

Los técnicos de Abarth, firma filial del grupo Fiat, destinada a buscar soluciones para los coches de competición, pensaron en la posibilidad de conjugar ambos sistemas. Tras cerca de un año de experimentaciones y pruebas, al fin se ha puesto a punto el sistema, consistente en un turbo y un compresor conectados en serie. El aire de admisión pasa primero por un filtro convencional; a continuación, un turbo lo comprime; pasa luego a un radiador, en el que se enfría parcialmente. De aquí pasa, ya comprimido, al compresor, que incrementa esta presión; tras un nuevo enfriamiento, entra al fin en la cámara de combustión, en que, con el combustible inyectado, se inflama por medio



A la izquierda, el turbocompresor, del que se aprecia la turbina. Debajo, formando bloque con el motor, el compresor volumétrico, del que se ven los lóbulos giratorios. El motor tiene culata de cuatro válvulas por cilindro —dos de admisión y dos de escape— accionadas por dos árboles de levas.



Con los capós levantados, la accesibilidad mecánica es excelente. En las pruebas deportivas es muy importante la rapidez de los mecánicos

de una bujía y produce la explosión.

Este larguísimo camino ofrece todas las ventajas de ambos sistemas, sin ninguno de sus inconvenientes. Una serie de válvulas abren o cierran el paso del aire para aprovechar todos sus recursos y desviar al exterior el sobrante, en un ciclo muy complejo, guardado parcialmente en secreto. Digamos que se obtienen 400 caballos de potencia en una cilindrada de 1.759 centímetros cúbicos; es decir, 227 caballos por cada litro de cilindrada. Esta cifra la duplica un Fórmula 1 moderno, pero ninguno de los motores de Fórmula 1 puede llegar a aguantar 300 kilómetros, y un vehículo de rallye supera los 3.000 con toda fiabilidad.

Con todo ello, el par máximo es de 40 metros/kilo a 5.000 revoluciones por minuto, pero la curva de par es extraordinariamente plana. Ello quiere decir que la capacidad de aceleración es altísima desde regímenes muy bajos y, por tanto, muy fácil de conducir y muy eficaz en rallyes de hielo o tierra.

El motor se coloca en posición central longitudinal; está realizado todo él en aluminio con cárter seco y cuatro válvulas por cilindro mandadas por un doble árbol en cabeza movido por correa. El compresor se mueve por una cascada de piñones, como única diferencia respecto al motor del Lancia Rallye, que se movía por una correa. La compresión geométrica es de 7:1, y

la relación entre carrera y diámetro es de 1,23, por lo que nos encontramos con un *supercuadrado* de rapidísima respuesta; los teóricos bajos valores de par se compensan totalmente con el sistema de alimentación forzada.

Este sofisticado y eficazísimo motor se aloja en una carrocería absolutamente nueva, que sólo ligeramente recuerda al Lancia Delta (hereda del modelo de calle únicamente los pilotos posteriores), realizada en fibra Kevlar monocasco, con un peso inferior a los 100 kilos. Sobre este principal monocasco se articula el sistema de transmisión integral y dos falsas estructuras tubulares delante y detrás sobre las que se anclan las suspensiones.

Ambas son de paralelogramos deformables, prácticamente idénticas a las utilizadas en el Rallye, con muelles como elementos elásticos y amortiguadores concéntricos delante y dobles paralelos detrás. Los portabujes son de

LA tracción a las cuatro ruedas puede graduarse a voluntad del piloto, en función del tipo de pavimento

magnesio, y los cuatro frenos, de discos ventilados, con mordazas de doble pistón. La dirección es de cremallera, y las llantas, en la versión *stradale*, son de ocho pulgadas delante y 12 pulgadas detrás, con neumáticos Pirelli P7.

Este tremendo automóvil de competición se va a construir en una serie de 200 unidades, que es el mínimo exigido para homologarlo en grupo B y poder, por tanto, participar en las pruebas del Mundial de Rallyes. Debutará oficialmente el 23 de agosto en el 1.000 Lagos, en Finlandia. Por cierto, que su piloto, Markku Alen, ha apostado una cena a su director deportivo, Cesare Fiorio, a que aventaja al Peugeot 205 en más de quince minutos. Previamente, el nuevo Delta S4 participará en el Rallye Mil Pistas, en Francia, en el que está permitida la inscripción de vehículos no homologados.

No se ha fijado por el momento un precio. Se ha anunciado que la versión para clientes normales (la famosa *stradale*) no llegará a los 10 millones de pesetas sin impuestos, cifra que es prácticamente la mitad del precio de un 205 en su misma definición. En cuanto al precio de la versión *carrera*, se espera que esté por debajo de los 15 millones de pesetas, muy baja si comparamos con lo que hoy cuesta un automóvil tan competitivo como parece tener que ser este vehículo.

José M. Cernuda



Un ordenador para trabajar.

En casa todos hacen lo que quieren con el sistema CBS COLECOVISION. Unos juegan con los mejores programas de entretenimiento y acción.

Con el mayor realismo. Con el mejor sonido. A toda velocidad. Otros, trabajan muy en serio. Porque tras su consola básica hay un auténtico ordenador.

Incorporando el módulo 3 se convierte en un sistema:

POTENTE: 80 K RAM (ampliables a 144 K RAM).

COMPLETO: Teclado profesional. Impresora de margarita. Soportes de datos digitales formateados, de 256 K que permiten procesar todo tipo de programas (database, lenguajes, etc.).

FÁCIL DE MANEJAR: Para obtener resultados desde el primer momento gracias a su sistema interactivo usuario-ordenador.

El software está pensado para aprender a fondo, paso a paso (Basic autocorrectivo, LOGO, CP/M, database, ficheros, macroensamblador, Adamecalc, proceso de textos incorporado, etc.).

Es ideal para empezar a jugar en broma y acabar trabajando en serio. Con el sistema CBS COLECOVISION, es el ordenador quien se adapta al usuario. Y no al revés.

TECNICAMENTE

Consola básica: micro Z80A y 4 Mhz. Bus de datos 16 bits, 16 colores, 3 fuentes-sonido - 5 octavas. Alta resolución (280x192) 16 K RAM.

Sistema completo 80 K RAM (ampl. 144 K), 40 K ROM, 4 micros adicionales MC6801. Proceso de textos en castellano incorporado, 4 puertas expansión y lector de soportes de datos digitales performateados de 256 K cada uno.

Incluido profesional. Impresora de margarita de alta calidad. A través del RS-232C se puede incorporar hasta 13 periféricos (disco, modem, plotter, etc.) Utilizable con su televisor.

Quiero saber más.

Envíe sus señas a CBS ELECTRONICS, Dpto. Servicios al usuario, P.º de la Castellana, 93, 28046 Madrid y recibirá información sin compromiso alguno.

Dirección: _____

Localidad: _____ C.P. _____

Teléfono: _____

CBS COLECOVISION
ADAM™

Un sistema en crecimiento.

Para despegarse del resto, Opel Ascona GT.



Nuevo Ascona GT.1.8 i.

Con el más depurado espíritu deportivo, la ingeniería alemana Opel ha dotado a este Ascona de un carácter fuera de lo común.

Un carácter que se despega del resto: Con un motor a inyección de 1.796 cc., que desarrolla 115 CV, capaz de alcanzar los 187 kms/h.

Y, si es por equipamiento deportivo, el Ascona GT, llega tan completo que Vd. no echará nada en falta.

Fíjese en su aspecto, observará que tanto en su exterior como en su interior todo ha adquirido ese aire de

modelo exclusivo.

Porque en el Ascona GT todo ha sido estudiado para que poseerlo y conducirlo sea una experiencia única.

Para que Vd. disfrute al máximo. Y todo ello, conservando el carácter propio del Ascona: Un coche ágil en ciudad, rápido y seguro en carretera... un coche que se despega del resto con toda facilidad.

Vea el nuevo Ascona GT 1.8i en cualquiera de los 280 puntos de venta y servicio Opel.

Y benefíciense con ellos de las

ventajosas condiciones de financiación Opel Credit.

Y, además, de las otras ventajas exclusivas Opel: un año de garantía total, mantenimiento cada 15.000 kms. y el servicio Opel Euro-service Assistance, que le asegura asistencia gratuita durante un año en España y otros 25 países europeos.

OPEL 
INNOVACIONES EN MARCHA.

AL AGUA PATOS

La firma alemana Rheinauer Maschinen und Armaturenbaú ha iniciado ya la construcción en pequeñas series (diez unidades cada mes) de este interesante vehículo anfíbio al que ha bautizado con el nombre de RMA Ranger. Sobre una carrocería de aluminio, que ofrece un peso bastante ligero y una eficaz protección contra la corrosión, se instala una mecánica de origen Ford, con motores de 2 y 2,8 litros, procedentes del Granada, del que también hereda otros órganos, como la dirección y parte de las suspensiones.

En la parte inferior se ha construido un equipo especial en forma de cuña, perfectamente estanco, con unos sofisticados prensaestopas para permitir los pasos de ruedas y de una hélice posterior y timón.

Pensado en sus comienzos como vehículo militar, se ofrece ya a los clientes que quieran y puedan comprarlo, ya que su precio es de cinco millones de pesetas aproximadamente.

Ofrecido como pick-up, tiene dos confortables plazas delanteras y una pequeña bañera posterior en la que pueden alojarse otras cuatro personas, como en cualquier embarcación de pequeño tamaño. Su velocidad máxima en tierra, con tracción a las cuatro ruedas, es de 100 kilómetros por hora, mientras que en el agua su velocidad de marcha es de 10 nudos: esto es, aproximadamente 18 kilómetros por hora. El consumo en tierra es de 16 litros a los 100 kilómetros, mientras que en el agua es notablemente reducido, ya que el motor gira a muy bajas revoluciones.

Se trata de un vehículo ideal para organismos como Protección Civil o Cruz Roja, por la enorme versatilidad que ofrece. En tierra se comporta como un vehículo todo terreno convencional; mientras que en el agua ha soportado olas de considerable altura y vientos de fuerza 4/5.



VOLVO NO QUIERE PATINAR



CUANDO en competición vemos que los pilotos de rallyes conducen a toda velocidad sobre cualquier tipo de pavimento, incluido el barro y el hielo, nos damos cuenta que cualquier incidencia puede superarse siempre que se conozca la técnica de conducción adecuada a cada circunstancia. Pero esto no siempre es aplicable a un conductor normal, que en muchas ocasiones bastante tiene con dominar su vehículo en condiciones normales. El fabricante sueco Volvo, después de estudiar 28.000 accidentes en los que han estado implicados coches de su marca, han llegado a la conclusión de que no se debe cambiar las aptitudes básicas de los conductores y que tiene que ser el coche el que se adapte a los problemas de la carretera. Fruto de esta conclusión ha sido el desarrollo del control electrónico de la tracción (ETC), que ha merecido el premio al mayor acontecimiento innovativo del año del Simposio Internacional de Tecnología y Automatización del Automóvil.

Cuando un automóvil potente acelera sobre un pavimento resbaladizo, como

agua, tierra o hielo, el incremento de fuerza consume toda la fricción entre las ruedas propulsoras y la carretera, anulándose las fuerzas laterales que estabilizan la trayectoria del vehículo. Es entonces cuando se produce el patinazo. Para evitarlo, el sistema ETC controla, con sensores, la rotación de las cuatro ruedas. Cuando la velocidad de las ruedas propulsoras supera a las otras dos (las directrices en el caso de los coches de propulsión trasera), el conjunto electrónico disminuye la potencia que pasa a las ruedas, a pesar de que el conductor siga acelerando, evitando, de este modo, el deslizamiento lateral.

El sistema ETC, combinado con el ya conocido ABS en el equipo de frenos, fue probado por MOTOR16 en la Laponia finlandesa sobre la gama 760 y 740, demostrando que en condiciones extremas, sobre carreteras heladas y cubiertas de nieve, es posible conducir con una seguridad nunca conseguida hasta el momento para un conductor normal. El ETC es especialmente práctico en los adelantamientos, cuando se está en plena aceleración.

NUEVO VOLKSWAGEN

SCIROCCO DE PRIMAVERA

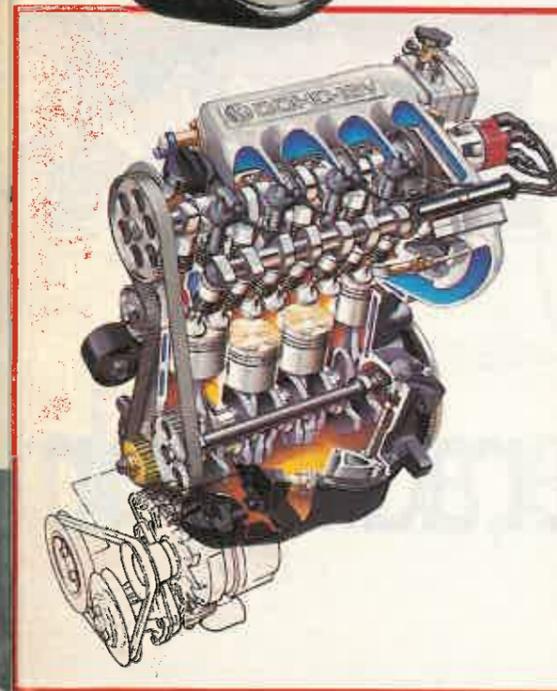
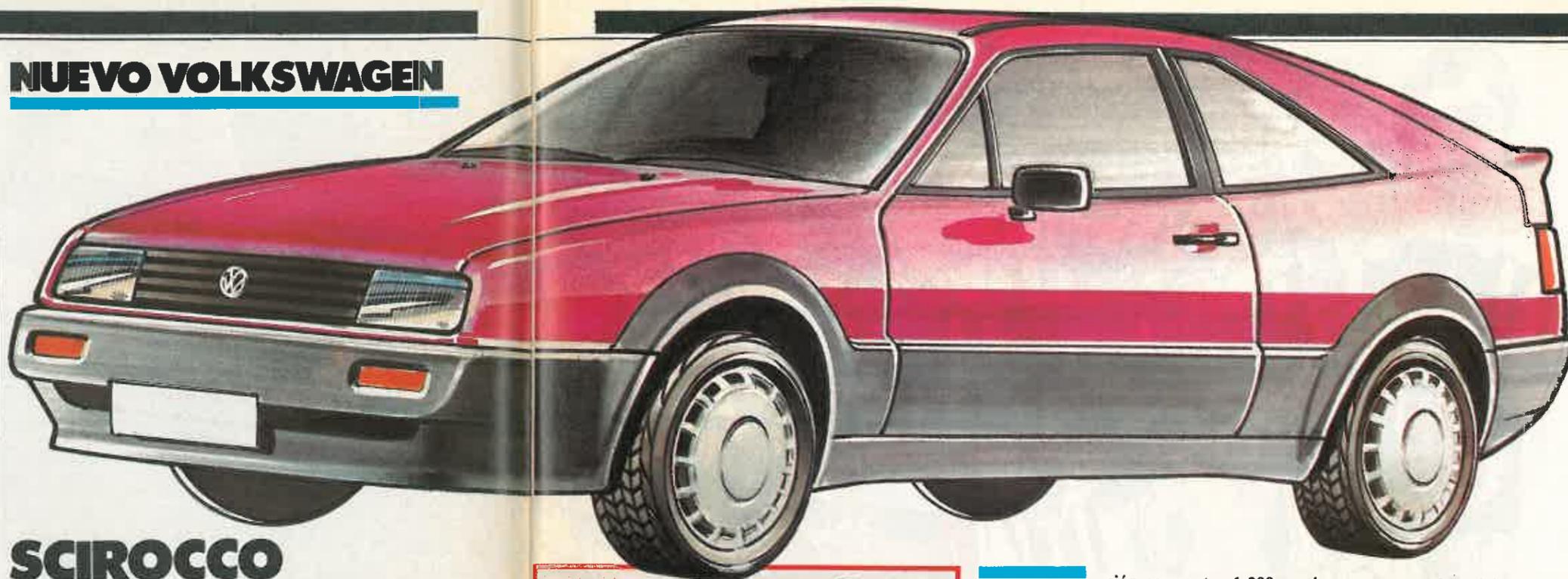
CON ocasión del próximo Salón de Ginebra, a celebrarse en los primeros días del mes de marzo, Volkswagen lanzará un nuevo Scirocco. Es la tercera generación de este modelo, y a diferencia de sus antepasados, tiene una carrocería que mantiene un aire de familia con el Golf II, del que toma la base mecánica.

Este nuevo Scirocco pretende ser la respuesta Volks-

wagen al Opel Kadett GSi. Es un coupé para cuatro plazas, con motor transversal y tracción delantera, que tendrá un coeficiente aerodinámico de 0,32, que es más o menos el de su rival.

Las suspensiones son también las mismas que las de Golf: independientes con eje torsional detrás.

En cuanto a la mecánica, en principio, en el nuevo Scirocco desaparece la ver-



Este es el nuevo Scirocco, sorprendido durante las pruebas, que están teniendo lugar en las autopistas alemanas. La radiografía es del motor de 16 válvulas, que desarrolla 139 caballos a 6.300 revoluciones por minuto.

sión con motor 1.300 centímetros cúbicos, dejando el puesto más bajo de la gama al motor 1.600 con carburador electrónico, para conseguir un bajo consumo, que desarrolla 75 caballos. El resto de los motores serán los 1.800: la versión 90 caballos, con carburador monocuerpo; la versión inyección de 112 caballos, que es la más parecida al GSi de Opel y, finalmente, la versión de 139 caballos, con culata de cuatro válvulas por cilindro e inyección, que se está montando desde hace

un año en el modelo que está a punto de morir.

En lo que al estilo se refiere, después de que el primer Scirocco hubiera sido dibujado por Giugiaro, este último modelo, como su antecesor, ha salido de los tableros de los hombres del departamento de diseño de la marca, menos refinados que el estilista italiano, aunque hay que aclarar que tenían la imposición de que su línea mantuviera una cierta identidad con la del Golf, y ésta era una pesada imposición.





Si escuchas la radio por deporte, escucha la SER.

RICARDO PEREZ - ASOCIADOS

Quando la SER cubre una información deportiva, lo hace en directo. Con todo el equipo. Conectándote con la noticia allí donde está. En todos los campos.

La SER puede hacerlo porque tiene equipo. Profesional. Objetivo. Especializado. Para ofrecerte deportivos informativos. Como deben ser. Escúchalos. Por deporte.



FRENTE A FRENTE

ALFA 33 Q.O. CONTRA

OPEL KADETT 1.6

DEL ESMOQUIN

AL CHANDAL



A primera vista no hay duda alguna: el Alfa 33 y el Opel Kadett son dos coches familiares, de formas compactas, con carrocería de cinco puertas y longitud total próxima a los cuatro metros, que es un formato ideal para moverse con soltura en todos los terrenos y parece estar pidiendo a gritos una pareja joven y dos niños para llenar su interior. Ambos modelos llaman la atención por sus airevidas siluetas, dictadas, en cualquier caso, por las exigencias aerodinámicas, y sus respectivas imágenes se identifican perfectamente con el estilo inquieto de una persona de negocios, con el estilo de un empresario imaginativo o con el de un cuadro medio de cualquier empresa fuerte. Los dos coches se complementan bien con un traje de Adolfo Domínguez y con el correspondiente maletín de cuero.

Una vez en marcha, tanto el Alfa 33, en su versión Quadrifoglio Oro, como el Opel Kadett, en su versión 1,6 GLS, saben comportarse como dos perfectos ciudadanos; son muy civilizados y tienen maneras muy suaves, hasta que su conductor aprieta el pie derecho más de la cuenta; a partir de ese instante se despierta la fiera que va dentro de los dos motores y sale a relucir el carácter brioso escondido bajo la silueta y un acabado propios de modelos lujosos. Llegado ese instante, más vale olvidarse de la corbata y de los zapatos italianos para enfundarse el chándal y las zapatillas de tenis.

Los dos coches son nobles, se manejan sin problemas y dan lo mejor de sí mismos cuando corretean por carreteras de montaña. Tienen un nivel de prestaciones similar, y también mucha proximidad entre sus consumos. Los dos son de importación, son muy jóvenes en el mercado y se mueven dentro de esa categoría especial de familiares con cierto nervio.

El Opel se dirige a los usuarios más tranquilos y preocupados por el consumo, mientras que el Alfa se dirige a los deportistas que no quieren renunciar a una buena dosis de lujo.

INTERIORES: CALIDAD ES LA PALABRA

El espacio habitable del Kadett ofrece más anchura libre que el de su rival, el Alfa 33: las formas redondeadas del modelo alemán han permitido obtener un vano más amplio que el ofrecido por el vehículo italiano, penalizado en este aspecto por la rectitud de sus paredes laterales; los dos modelos ofrecen la misma amplitud para los hombros en las plazas delanteras, pero en las plazas traseras el Kadett es el mejor, pues saca cinco centímetros de ventaja al 33. En cuanto se refiere a amplitud para las piernas, el Alfa queda por delante del Opel. En el 33, los pasajeros del asien-

FRENTE A FRENTE



FRENTE A FRENTE



to posterior disfrutan de un hueco mayor que en el Kadett. La diferencia es pequeña en cualquier caso y los números recogidos en los cuadros hablan por sí solos.

La solución de las cuatro puertas utilizada por los dos coches facilita al máximo las maniobras de entrada y salida. El Opel es algo mejor que el Alfa en este capítulo, gracias a la mayor altura de su carrocería.

La postura de conducción es muy buena en ambos casos, pero el Alfa, un coche diseñado por y para latinos, se adapta mejor que el Opel al físico del usuario medio español. En el Alfa, el volante es regulable en altura, los pedales están bien dispuestos y la palanca de cambios aparece en el sitio exacto; en el Opel, por el contrario, hay que tener una pierna de longitud kilométrica si se desea pisar a fondo los pedales, y el volante está situado algo más alto de lo normal, sobre todo para personas de talla comprendida entre 1,65 y 1,75 metros.

El volante de madera, una característica de los Alfa, es muy aparente y tiene mucho estilo, pero también es sumamente incómodo por lo resbaladizo del barniz empleado en su recubrimiento. El volante del Kadett, por el contrario, es superagradable en el uso cotidiano, su tamaño es casi ideal, tanto en diámetro externo como en grosor de aro, y también es estupenda la calidad

FICHA TÉCNICA



OPEL KADETT GLS 1.6

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.598 c.c. (80x79,5 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa. Alimentación: 1 carburador. Compresión: 9,2 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 42 litros. Potencia máxima: 90 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 12,8 mkg. entre 3.800 y 4.200 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,8 km./h.; 2.ª, 13,6 km./h.; 3.ª, 20,8 km./h.; 4.ª, 29,9 km./h.; 5.ª, 37,5 km./h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4,1. Diámetro de giro: 10,5 metros.

FRENOS Sistema: Discos delante y tambores detrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Ruedas independientes delante y semiindependientes detrás.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5x13 pulgadas. Neumáticos: 155 TR 13.

PESO En orden de marcha: 945 kg.

Precio en la calle
1.505.630 ptas.

Fecha de presentación: Septiembre del 84. Importador: General Motors España, S. A. Garantía: 1 año, sin límite de kilometraje. Número de talleres: 220. Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES DEFECTOS

- | | |
|----------------------|-------------------------------------|
| ● Consumo. | ● Visibilidad hacia atrás limitada. |
| ● Amplitud interior. | ● Asiento trasero incómodo. |
| ● Frenos eficaces. | ● Dirección pesada en maniobras. |

del material empleado en su confección.

El tablero de instrumentos del 33 es mucho más completo que el del Kadett: los dos cuadros se consultan con toda facilidad, pero el Alfa ofrece una virtud suplementaria, al moverse conjuntamente con la caña de la dirección, posibilita una lectura perfecta, sea cual sea la altura del volante. En el coche alemán, los diferentes pulsadores quedan muy próximos a los dedos, mien-

tras que en el 33, al ir situados sobre la consola central, obligan a separar la mano derecha del volante para su accionamiento.

La ventaja del Alfa en el capítulo de instrumentación es, sin embargo, abrumadora, ya que el 33 cuenta de serie no sólo con un panel de control, encargado de comprobar los diferentes aspectos mecánicos relacionados con la seguridad, sino también con un ordenador de viaje cuyo único problema es su mala situación en la consola central, demasiado abajo, lo que dificulta las consultas rápidas.

El Opel es algo mejor que el Alfa en el tema de asientos, y la ventaja radica en las butacas delanteras, aunque ninguno de los dos coches es modélico en un capítulo tan importante. Los asientos anteriores del Kadett son algo mejores que los del 33, porque son más envolventes y sujetan más el cuerpo cuando se conduce por zona de curvas. Hay que criticar, tanto en uno como en otro coche, la excesiva rectitud del respaldo, defecto que se deja notar de forma casi instantánea en las espaldas menos resistentes. El asiento posterior del Alfa es más cómodo que el del Opel, por el buen ángulo entre base y respaldo, así como por el tamaño de la base misma, suficiente para recoger por completo las piernas de los ocupantes, cosa que no sucede en el Kadett, cuya base es algo más corta.

FICHA TÉCNICA



ALFA 33 Q.O.

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, horizontales y opuestos. Cilindrada: 1.490 c.c. (84x67,2 mm.). Cigüeñal: De 3 apoyos. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, accionados por correa dentada. Alimentación: 2 carburadores de doble cuerpo. Compresión: 9 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 50 litros. Potencia máxima: 95 CV a 5.750 rpm. Par máximo: 13,3 mkg. a 4.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,8 km./h.; 2.ª, 14,2 km./h.; 3.ª, 21 km./h.; 4.ª, 28,4 km./h.; 5.ª, 35,3 km./h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,4. Diámetro de giro: 10,4 metros.

FRENOS Sistema: Discos delante y tambores detrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Ruedas independientes delante y eje rígido detrás (paralelogramos de Watt).

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5x14 pulgadas. Neumáticos: 185/60 R 14.

PESO En orden de marcha: 890 kg.

Precio en la calle:
1.707.302 ptas.

Fecha presentación: Noviembre del 84*. Importador: Alfa Romeo Española, S. A. Garantía: Un año, sin límite de kilometraje. Número de talleres: 35. Plazo de entrega: Inmediato. * Versión Quadrifoglio Oro.

VIRTUDES DEFECTOS

- | | |
|----------------------------|----------------------------------|
| ● Motor muy elástico. | ● Rasca la primera velocidad. |
| ● Prestaciones brillantes. | ● Consumo en ciudad. |
| ● Equipamiento completo. | ● Dirección pesada en maniobras. |

La visibilidad no es, tampoco, un punto fuerte del Alfa 33 ni del Opel Kadett; los dos coches no plantean problemas cuando se observa la parte anterior y los laterales, pero son bastante malos a la hora de mirar hacia atrás, sobre todo en las maniobras de aparcamiento. La fuerte inclinación de las lunetas posteriores es la culpable.

El maletero del Kadett es casi un 15 por 100 más amplio que el del 33, con el respaldo en posición normal; el co-

FRENTE A FRENTE

La buena accesibilidad es una de las cartas de presentación del Opel Kadett. Su maletero es muy amplio y se carga sin problemas por lo bajo de la arista posterior.



ALEX PUYOL

SONORIDAD

Opel despacio, Alfa deprisa



	Alfa 33	Opel Kadett
Al ralentí (dB)	60,5	55,0
A 60 km/h. (dB)	66,5	64,5
A 90 km/h. (dB)	68,7	68,0
A 120 km/h. (dB)	70,5	73,1
A 140 km/h. (dB)	73,1	76,0
A tope (dB)	78,5	80,2

(Mediciones efectuadas en las plazas delanteras, con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios)

CONSUMO

Dos carburadores, un carburador



	Alfa 33	Opel Kadett
LITROS/100 km.		
CIUDAD		
A 27,1 km/h. de media	11,2	9,7
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo	6,3	5,7
En conducción rápida	13,1	12,3
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	7,5	6,9
A fondo	10,2	9,3
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio ponderado	9,4	8,2
Recorrido (km)	480	550

BALANCE FINAL

Un alemán redondo



	Alfa 33	Opel Kadett
Velocidad máxima ..	1.º ****	1.º ****
Aceleraciones	1.º ****	2.º ***
Recuperaciones	1.º ***	2.º ***
Consumo	2.º ***	1.º ****
Transmisión	1.º ***	2.º ***
Caja de cambio	2.º **	1.º ****
Frenos	1.º ****	1.º ****
Dirección	1.º ***	2.º ***
Comportamiento	2.º ***	1.º ****
Aptitudes urbanas ..	1.º ***	2.º ***
Autonomía	2.º ***	1.º ****
Habitabilidad	2.º ***	1.º ****
Maletero	2.º ****	1.º ****
Confort	2.º ***	1.º ****
Sonoridad	1.º ***	1.º ***
Equipamiento	1.º ****	2.º **

che alemán es, también, más fácil de llenar, por la menor altura de su arista de carga. Con el respaldo abatido en su totalidad, el Alfa ofrece casi un 20 por 100 más de volumen libre que su rival, el Opel.

La calidad de acabado es muy buena en los dos modelos. Los plásticos y los tapizados están resueltos a la perfección en ambos coches. Además, es casi imposible oír el menor crujido cuando se pasa por una zona bacheada.

La climatización del Kadett es algo más efectiva que la del 33. Las bajas temperaturas sufridas durante los días de la prueba han servido para demostrar la eficacia del sistema montado por el Opel, que caldea el ambiente con más rapidez que el sistema del Alfa.

AL VOLANTE: EL GENIO DE LOS TRANQUILOS

La facilidad de manejo es la mejor carta de presentación tanto del Alfa 33 como del Opel Kadett; ninguno de estos dos modelos plantea el menor problema al usuario que quiera conducirlo sin pretensiones de carreras.

La buena forma de la carrocería de ambos queda patente en carreteras rectilíneas y en autopistas, en las que las ráfagas de viento lateral no les afectan. En carreteras de curvas sorprenden por la nobleza y prontitud con la que siguen el mandato de las ruedas delanteras. En contra de lo que es normal en coches con motor y tracción anterior no se aprecia la menor tendencia a irse de morro en el momento de entrar en las curvas algo más deprisa de lo que parece aconsejable. El Kadett da, sin embargo, más confianza que el 33 cuando la persona sentada frente al volante fuerza el ritmo tras dejar vía libre a sus arrestos velocísticos. El Opel devora tanto los baches como los cambios de sentido sin rechistar y va siempre pegado al suelo con toda energía; el morro del coche alemán entra en las curvas como guiado por un raíl invisible y sólo

la parte posterior da leves avisos de desbandada si se ha recorrido toda la curva a ritmo de carreras. El 33 es menos pacífico, impresión producida sobre todo por su morro, que parece descargarse más de lo debido y llega a restar algo de sensibilidad a la dirección. Al 33 hay que criticarle su poca capacidad para transmitir la potencia desde las ruedas al suelo, sobre todo, en aceleraciones violentas, donde el morro tiende a culebrar, y en curvas muy cerradas, donde la rueda más descargada patina bastante.

El confort de suspensión del Opel es mejor que el del Alfa; los pasajeros del Kadett notan menos las irregularidades del suelo que los ocupantes del 33 a causa de los rebotes del eje posterior.

La dirección de los dos coches es buena, pero en ambos casos admite mejoras. Para un uso ciudadano, la mejor es, sin duda, la del Kadett, porque su accionamiento es más suave, aunque exija, en contrapartida, un alto número de vueltas de volante para llevar las ruedas de un extremo a otro —4,1 vueltas—. En carretera, sobre todo si se rueda rápido, el 33 tiene una dirección mejor, ya que es más rápida —3,4 vueltas— y se adapta mejor a tal uso.

Los frenos son muy buenos por progresividad y eficacia; en cualquier circunstancia dan mucha confianza al usuario de uno y otro coche. Los del Opel se muestran más eficaces que los del Alfa por su mayor capacidad de retención en los últimos metros. El 33 demuestra, sin embargo, tener una mayor resistencia a la fatiga.

El Opel es mejor que el Alfa en el capítulo de consumos. El Kadett gasta un litro y medio menos que su rival en ciudad, de medio litro a un litro menos en carretera y también de medio litro a un litro menos en autopista: los dos carburadores de doble cuerpo equipados por el 33 son más sedientos que el delicado carburador del Kadett, aunque es necesario destacar la sobriedad de los dos conjuntos en relación con su nivel de prestaciones.

El 33 domina al Kadett en los capí-

FRENTE A FRENTE

En el Alfa Romeo 33 no hay ningún problema de accesibilidad y la capacidad del hueco de carga es de primera clase. La posibilidad de abatir el respaldo en partes independientes aumenta la funcionalidad del conjunto.



ALFONSO J. NIETO

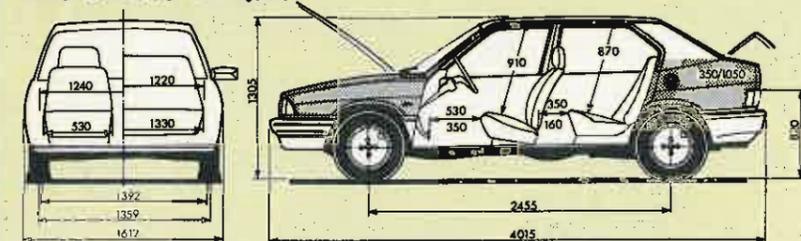
CONCLUSION: EL TODO FRENTE A LOS DETALLES

El Kadett, que es 200.000 pesetas más barato que su rival si no se añade ningún equipo suplementario, pues en el caso de que llevara el mismo equipo que el Alfa costaría lo mismo, se dirige a un usuario al que le gusta viajar deprisa en compañía de su familia, pero sin hacer excesos en ningún momento. El interior es amplio y está bien acabado, pero la postura al volante admite muchas mejoras.

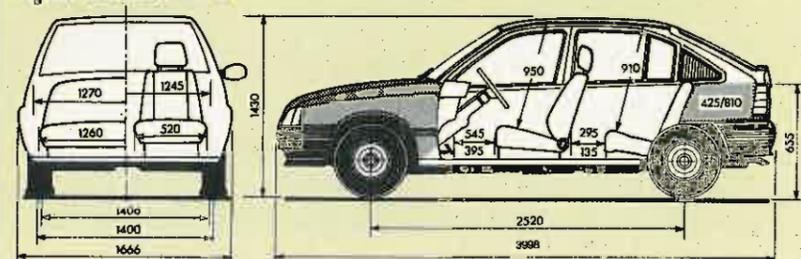
El Alfa 33 responde mejor a los conductores que les gusta sentir el aire de la competición; la postura al volante, digna de un coche de carreras; el tirón del motor es bastante notable y el equipamiento de primera clase. Para los pasajeros no es tan cómodo como el Kadett por la mayor dureza de la suspensión.

Angel Marco

Alfa Romeo 33 Q.O.



Opel Kadett 1.6



EQUIPAMIENTO

El lujo de Alfa

	Alfa 33	Opel Kadett
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Cuentakilómetros parcial ..	SI	SI
Termómetro agua	SI	SI
Manómetro presión aceite ..	NO	NO
Voltímetro/Amperímetro ..	NO	NO
Reloj	SI	SI
Testigo reserva carburante ..	SI	NO
Testigo freno de mano	SI	SI
Testigo estérter	SI	SI
Testigo desgaste pastillas de freno	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros halógenos	SI	SI
Piloto antiniebla	SI	SI
Limpia-lavaluneta trasero ..	NO	SI
Luneta térmica	SI	SI
Retrovisor regulable desde el interior	SI	SI
Apoyacabezas (delanteros/traseros)	SI/NO	SI/NO
Espejo de cortesía	SI	SI
Elevalunas eléctricos (delanteros/traseros)	SI/NO	NO/NO
Cerraduras centralizadas ..	NO	NO
Respaldo posterior divisible ..	SI	SE
Luz orientable (lector de mapas)	NO	SI
Tapón de gasolina con llave ..	SI	SI

PRESTACIONES

El virus Alfa

	Alfa 33	Opel Kadett
VELOC. MAXIMA (km/h.)	168,4	169,2
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	17,8	18,3
1.000 m. salida parada	33,0	34,1
De 0 a 100 km/h.	10,0	11,0
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	20,6	21,1
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	23,4	23,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	37,0	37,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	42,8	44,0
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	13,4	13,3
80 a 120 km/h. en 5.ª	20,4	18,9

FRENOS

Así se frena

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	Alfa 33	Opel Kadett
A 60 km/h.	15,3	12,0
A 100 km/h.	41,7	37,7
A 120 km/h.	58,0	56,0

Gente sobre ruedas

YA TENEMOS CHICA UNO

La «Chica Uno» ya tiene rostro, nombre y apellidos. Se llama María José Aguilló y es una simpática alcoyana de veinte años que se resistía a creer haber sido la ganadora del Fiat Uno.

MARIA José compitió en inferioridad de condiciones con respecto a sus rivales; una conjuntivitis causada por las lentillas que utiliza habitualmente le hizo pensar en retirarse y no participar en la prueba final del Jarama —«con el viaje a Madrid —dice— me daba por satisfecha, en vista de cómo tenía el viernes por la noche los ojos»—, pero sus rivales —y entonces ya amigas— la animaron a probar suerte.

Tras una ardua selección de las cartas recibidas, 30 candidatas elegidas fueron sometidas a un completo test sobre el mundo del automóvil.

Las diez que alcanzaron mayor puntuación pasaron a la final práctica, que se realizó, el sábado 8 de diciembre, en el circuito del Jarama. Allí, dejando nervios aparte —que fueron muchos—, tuvieron que demostrar no sólo su manejo del volante y conocimientos de los coches, sino también reflejos, intuición e imaginación ante un jurado compuesto por Remigio Petrelli, director comercial de Fiat Hispania; Ignacio Sanz Rodrigo, presidente de la Federación Nacional de Autoescuelas; Emilia Alcojar, sargento de la Policía Municipal, y miembros de la redacción de MOTOR16.

La prueba consistió en una vuelta al circuito, algo modificado, del Jarama, pues se incluyó en el recorrido un tramo de tierra. Las diez candidatas, tratando de invertir el menor tiempo posible, debieron resolver durante el recorrido cinco dificultades, que iban desde un slalom hasta la identificación de un coche fantasma.

María José, que conduce desde hace dos años, invir-

tió el menor tiempo —12 minutos 36 segundos—, demostrando que sabía controlar muy bien un coche, tanto en tierra como en asfalto. Además, en las pruebas de habilidad dejó sentado que era una de las participantes con más ingenio, rapidez de reflejos y conocimientos técnicos. Ahora, cuando su nuevo coche, ganado con todos los honores, le sea entregado, María José venderá su viejo Seat 600, con el que acostumbra, siempre que puede, a escaparse por los montes de Alcoy para hacer kilómetros.

También ilusionada y contenta partió para Vitoria la segunda clasificada, Rosa Angel Retuerta, que quedó a un minuto de la vencedora y tan sólo veintitrés segundos por delante de María Andrade, la tercera.

Como la mayoría de las participantes, las tres se confiesan entusiastas de los coches. Valoran el consumo y buen funcionamiento como lo más interesante de un vehículo, aunque reconocen que se sienten atraídas por una *carrocería coqueta*. Rosa tiene el carnet de conducir desde hace tres años. «En este tiempo he procurado sentarme al volante siempre que he podido, quitándole el coche a mi padre o cogiendo el de mi chaval», dice. Tampoco posee coche propio María Andrade, que tiene veintiocho años y desde hace seis trabaja en una autoescuela. La posibilidad de ganar el Fiat Uno la puso tan nerviosa como a los alumnos de la autoescuela cuando van a examinarse. «Ahora entiendo yo los nervios que pasan», dice sonriente y feliz por haber sido una de las tres ganadoras.

M. J. B.

Fotos R. Rodríguez



Las diez finalistas, decididas a sortear las dificultades de la última gran prueba. Al final, María José Aguilló —sobre estas líneas— se alzó con la victoria.



Tiene el coche
que De Gaulle
le regaló a Franco

GENERALISIMA SARA

Ha tenido Cadillac, Mercedes, Maserati, Porsche... Pero el que más le gusta de todos es el Chrysler Imperial que utiliza actualmente: Un coche digno de una estrella, tapizado en lamé de oro, que anteriormente tuvo a dos ilustres propietarios, llamados Charles de Gaulle y Francisco Franco.

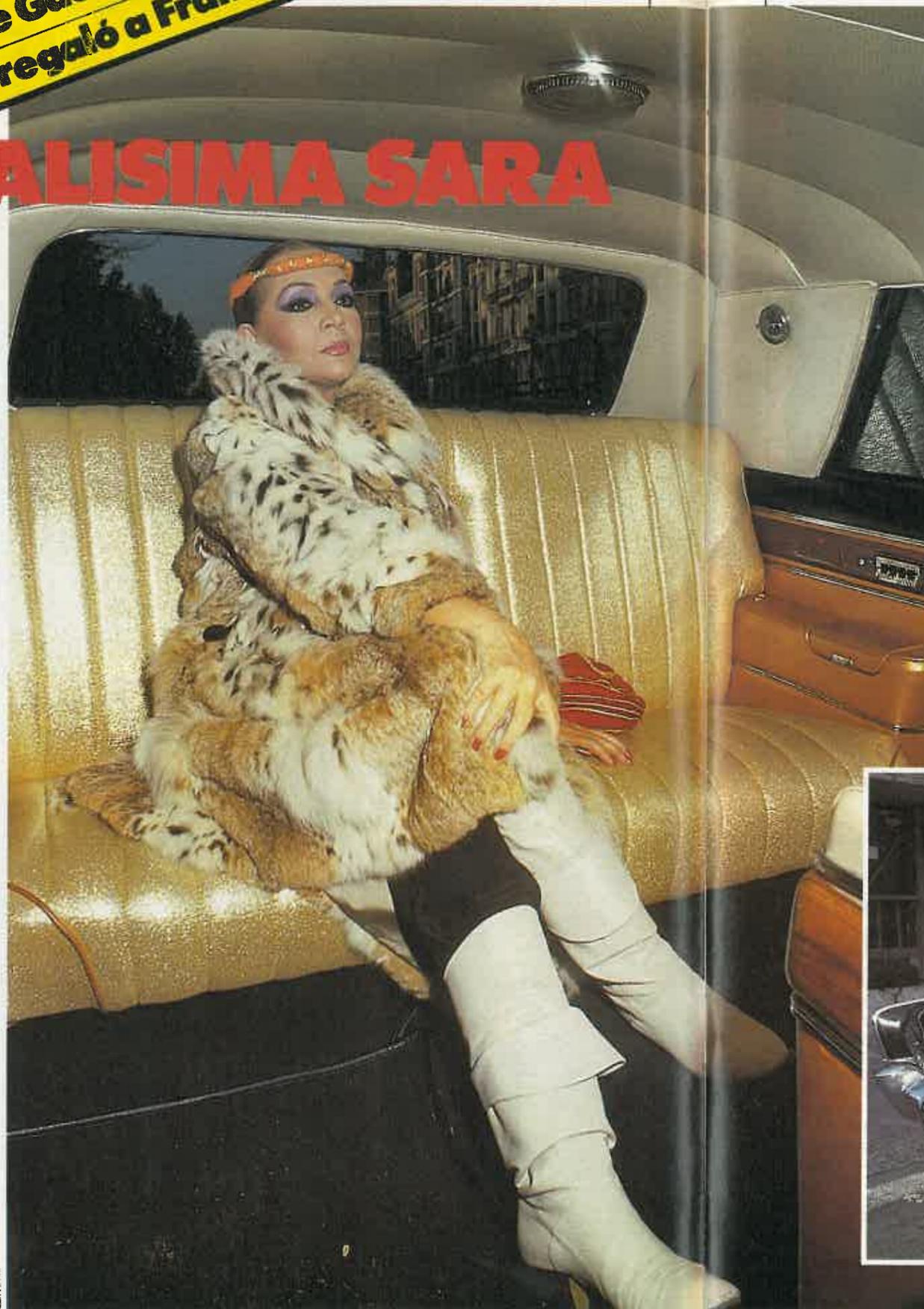
ALGUNOS la llaman Mae West española, pero, auténticamente, ella es Sara de la Mancha, Saritísima; es decir, Sara Montiel. Es la actriz que rescató al cuplé del pasado y lo paseó por todo el mundo, para entronizarlo en Hollywood, y que hoy, varias décadas después, continúa cantando con éxito en el escenario y para quien el pasado continúa siendo presente y futuro. Sara Montiel es la única estrella española que experimentó la vida glamorosa de Hollywood y volvió a España con ese toque sexy de la Meca del Cine.

Mientras sus hijos Thais y Zeus juegan por la casa, Sara Montiel se prepara para ir, como todos los días, a sus dos funciones diarias en el teatro.

«El primer coche que tuve fue un Lincoln Gold, pero en realidad quería un Cadillac. Al poco tiempo tuve uno de dos puertas. Era un coche espléndido, enorme y llamativo, porque los Cadillac siempre han llamado la atención. Me encantaba, era un capricho que me hizo muy feliz conseguir.»

Durante su permanencia en Estados Unidos, Sara Montiel tuvo varios coches, prácticamente de todas las primeras marcas americanas. «Pero yo prefería los coches europeos, por su diseño, su línea y, además, por la comodi-

No me gusta la velocidad, pero con el Maserati llegaba a los 200 sin notarlo”



Cuando pasó a ser de su propiedad el Chrysler Imperial que fue de De Gaulle y de Franco, Sara Montiel sustituyó el tapizado original de color gris por uno de lamé de oro mucho menos severo.

dad para aparcar. Porque un coche europeo, deportivo o no, es mucho más manejable que los americanos.»

Cuando volvió a España, su marido en aquel entonces, el director americano Anthony Mann, le regaló un Mercedes 220 Coupé. «Era un coche estupendo en todos los sentidos. Fue por entonces que tuve que irme a Roma para una coproducción. Entonces decidí cumplir otro sueño: comprarme un Maserati. Pero me di un buen susto porque, con esos coches tan livianos y perfectos, aprietas el acelerador sin darte cuenta y, de pronto, notas que vas a doscientos kilómetros por hora. No me gusta la velocidad y, sin embargo, con el Maserati llegaba a los doscientos sin notarlo.»

Durante mucho tiempo los coches deportivos fueron casi una obsesión porque después del Maserati tuvo un Porsche.

«Realmente eran los deportivos más bonitos, pero también los más peligrosos porque se te van sin darte cuenta. Claro que, cuando te gusta conducir, tener una máquina de este tipo es un aliciente. A mí me gustaba mucho conducir, pero ya no lo hago porque cuando regresé a España con el Mercedes, me llevé a cuatro personas por delante. Fue una experiencia verdaderamente horrible porque era una señora con tres niños, que cruzaron con el semáforo rojo, delante de un camión que los tapaba. En la esquina, como yo tenía paso, como es de imaginar, continué mi camino y, de pronto, en la mitad de la calle, me encontré aquella mujer con los chicos. Por suerte no hubo daños, pero el susto que pasé no lo olvidaré



nunca. Para colmo de males, casi un año después, yendo hacia el aeropuerto, me adelantó un camión sin seguir las leyes de tráfico. Cuando estaba por llegar al aeropuerto, ese mismo camión se me atravesó y tuve que frenar de golpe, con tan mala suerte que di dos vueltas.»

El coche que más utiliza actualmente es el Citroën CX Palas, pero el que más le gusta de todos los que ha tenido es el Chrysler Imperial que su marido, Pepe Tous, le compró en una subasta.

«Es un coche maravilloso, por lo cómodo y por la historia que tiene. Este



Un coche a la altura de su dueña
De todos los que ha tenido, es el preferido de Sara Montiel



coche perteneció al general Charles de Gaulle que un día decidió regalárselo a Franco, que lo tuvo hasta que se murió. Un día, Pepe, que está siempre al tanto de todo tipo de subastas, leyó que lo ofertaban al público y, sin decirme nada, me lo compró.»

El coche que ahora pertenece a Sara Montiel, pero que guarda recuerdos de alta política internacional, es el coche digno de una estrella. Tiene televisión y bar. El antiguo tapizado color gris ha sido reemplazado por lamé de oro, y las altas personalidades políticas han sido reemplazadas por sus hijos, Thais y Zeus, sus amigos y la familia.

«Es una pena, pero lo utilizo muy poco en Madrid, porque es tan ancho y tan largo que hay muchas calles por donde no pasa. En cuanto a aparcarlo, es prácticamente imposible. Donde más lo utilizo es en Palma de Mallorca, porque allí siempre se encuentra espacio para dar la vuelta. En cambio, tanto en Madrid como en Barcelona, más de una vez nos ha sucedido no poder girar, porque la calle no tenía suficiente espacio para el coche. Esto traía como consecuencia una gran alteración en el tráfico, porque la única manera de salir era marcha atrás, y entre los otros coches y el público se producía un atasco.»

De todas maneras, cuando la familia Montiel-Tous decide salir de viaje, generalmente lo hacen en el Chrysler Imperial. «Es verdad que tiene algunos inconvenientes, pero las ventajas son muchas, so-

Es un coche maravilloso, por lo cómodo y por la historia que tiene

bre todo cuando tienes niños pequeños. En este coche pueden montarse hasta 15 personas. Además de todo lo que puedes poner. Por ejemplo, cuando Zeus era pequeñito, llevábamos el cochecito armado, más Thais, los dos perros grandes, Pepe, el chófer y yo. Los perros iban tumbados, y todos



El Chrysler es tan largo que hay muchas calles por las que no pasa. Donde más lo utiliza es en Palma de Mallorca.

estábamos sentados cómodamente.»

El llamativo Chrysler Imperial negro de Sara Montiel es un coche blindado de la serie especial 1964, igual que el que fue de Franco, y que pronto saldrá a subasta (véase MOTOR16 número 58).

«El modelo original no sólo tenía televisión y bar, sino también teléfono, pero nosotros se lo quitamos por una cuestión de tranquilidad. Por lo menos, mientras viajamos o damos un paseo, es preferible la intimidad.»

La idea de cambiar el tapizado gris por lamé de oro fue de Sara, por supuesto.

«Un coche tan importante como éste, tanto por sus antecedentes históricos como por su tamaño y envergadura, necesitaba un tapizado más acorde con sus características. Y el lamé de oro es el que mejor le sienta. Es un coche

que llama la atención de todas maneras. Vacío, porque es enorme e imponente, y cuando lo utilizamos, la gente, después de reconocernos, no puede creer que podamos caber tantos. El regalo de Pepe, además de espléndido, ha solucionado el problema del traslado familiar. Porque con los niños, perros y maletas tendríamos que utilizar dos coches, o uno de esos tipo familiar, para trasladarnos. Ninguno tendría el estilo y la capacidad del Chrysler Imperial. Estoy encantada con el regalo de Pepe. Lo único que lamento es no poder usarlo un poco más en Madrid y Barcelona.»

Inés Prat

Mercado

Ventas de automóviles de tipo medio

	1984		1983	
	Octubre	Enero-Oct.	Octubre	Enero-Oct.
1.º Renault 11	4.004	32.010	2.813	12.292
2.º Seat Ronda	2.158	21.740	2.595	26.788
3.º Renault 9	2.117	33.250	4.364	38.075
4.º Ford Orion	1.605	14.705	—	—
5.º Talbot Horizon	1.584	14.990	3.029	24.470
6.º Ford Escort	1.576	17.779	1.755	23.858
7.º Opel Kadett	89	1.048	130	2.090
8.º Citroën GSA	79	853	158	2.520
9.º VW Golf	41	1.325	144	1.339
10.º Alfa 33	35	347	—	—
11.º Lancia Delta	29	165	12	90
12.º Skoda 120	23	237	27	441
13.º Wartburg	19	130	—	—
14.º A. Maestro	14	179	—	—
15.º Nissan Cherry	11	64	—	—

OFRECIAMOS la pasada semana las ventas del segmento pequeño y le toca ahora el turno a los medios, los «4 metros». El primer factor que se aprecia es el poco éxito de los automóviles de importación frente a los nacionales. El Kadett, por ejemplo, ha descendido en sus ventas justamente a la mitad, y el Volkswagen Golf ha pasado a tener unas ventas casi simbólicas. Mención aparte merece el GSA, un excelente automóvil, evidentemente anticuado en su línea, pero con soluciones perfectamente vigentes en la actualidad. No es razonable verlo a esta distancia de los modelos más populares, y claramente Citroën padece la falta de un modelo competitivo en este importantísimo segmento. Entre el Visa y el BX tendría que existir un automóvil con menos años a sus espaldas.



Oferta de la semana

● La red de concesionarios de Automóviles Peugeot-Talbot de Madrid y su provincia regala un reloj digital a todos los clientes que prueben cualquier modelo de las gamas Peugeot o Talbot. Esta oferta también se hace extensiva al tasar el coche usado. En los dos casos, sin compromiso alguno por parte del cliente. Esta oferta es válida hasta el día 31 de diciembre.

● Para los que quieran disfrutar de unas vacaciones navideñas menos frías y desplazarse a las islas Baleares, la Compañía Trasmediterránea efectúa bonificaciones del 20 por 100 en el precio de los

camarotes, y del 40 por 100 por el pasaje de los automóviles durante estas navidades. En ambos casos los descuentos se efectúan en los billetes de ida y vuelta.

● Durante el mes de diciembre, el concesionario Seat de Barcelona, Motorsol (calle Manso, 9, entre Rocafort y Calabria) regala a todos los compradores de un Seat Ibiza el maletero lleno de botellas de champán. La única condición para beneficiarse de esta burbujeante oferta es que el comprador no se las beba todas en el establecimiento.



Cómo elabora los precios totales y costo por kilómetro MOTOR16

PARA la elaboración del precio total de los automóviles nuevos, MOTOR16 parte en todos los casos del precio franco fábrica o frontera. A este precio franco fábrica se le adicionan los Impuestos Generales por Tráfico de

Empresas, Impuestos de Lujo, Tasas de Matriculación, Transporte y Seguro Obligatorio.

Para la valoración del coste por kilómetro se ha realizado una ponderación de un uso de

15.000 kilómetros al año, sobre un total de cinco años. En los modelos marcados con asterisco, los datos de consumo y velocidad son los obtenidos en las pruebas realizadas por nuestra redacción.

EMBRAGUE MALDITO

Seguramente mi caso les llamará bastante la atención, tanto que hasta es posible que en alguno de ustedes levante una sonora carcajada, y la verdad es que también yo me río, pero como se suele decir, por no llorar.

En febrero del 78 compré un Ford Fiesta L de baja comprensión. El coche marchaba de maravilla hasta que casi al cabo de un año empezó mi cruz. Al cumplir este tiempo se rompió el primer embrague. Lógicamente, como yo era conductor novel, me dijeron que toda la culpa la tenía yo, puesto que no retiraba el pie correctamente después de efectuar el cambio de marcha.



Desde entonces, en siete años que pronto cumplirá el coche, he salido a razón de un embrague cada diez meses y la única explicación que obtengo es que además del culpable, que sigo siendo yo por supuesto, nadie sabe darme una razón concreta de la avería del coche.

He tratado de saber qué avería tiene mi coche, o qué es lo que tengo que hacer para solucionar este problema. Se me ha recomendado, desde no conducir con el pie apoyado en el pedal, hasta en los semáforos, poner el coche en punto muerto, es decir, no estar con la velocidad metida.

La pieza que siempre se rompe es el conjunto de presión. En mi modesto entender, cuando un embrague se quema, las velocidades entran perfectamente, pero el coche al acelerar se revoluciona y no anda. En mi caso, cuando se rompe, el pe-

dal se vuelve como destensado, las velocidades entran bien, menos la primera, que rasca ligeramente y la marcha atrás que rasca mucho. Por supuesto que el coche anda perfectamente a pesar de la avería.

También he observado que después de ser cambiado el elemento averiado las velocidades entran suavemente, pero en seguida, empiezan a volverse más difíciles de engranar, y la marcha atrás y la segunda, rascan con bastante facilidad. También he observado, que si, por ejemplo, al parar el coche ha quedado parado con la segunda velocidad metida, a motor parado y con el embrague pisado, cuesta bastante sacar la marcha y que al cambiar de segunda a tercera, da unos tirones muy parecidos a los

lo que se produciría sería un desgaste prematuro del elemento de fricción, que no es su caso. Por tanto, nos inclinamos por la existencia de un defecto en el conjunto del embrague, como pueda ser la alineación entre los diferentes órganos que lo componen.

Le recomendamos que se dirija a un servicio oficial de Sachs o Fraymon, fabricantes ambos de los embragues para Ford. Sin duda, en cualquiera de ellos darán con la solución al problema que le trae por la calle de la amargura.

UNA ESTAFA FRECUENTE

Decidí hace cinco meses comprarme un coche usado para lo cual fui a un compra-venta de mi ciudad. Tras estudiar varias ofertas me decidí por un Renault 5 TS, con tres años y 48.000 kilómetros, por el que aboné religiosamente 485.000 pesetas, precio que consideré justo por los kilómetros y el buen estado del vehículo.

Coincidió el otro día con el ex propietario del vehículo y tras preguntarme por su funcionamiento quedó sorprendido por el kilometraje que marcaba, que era de 63.000 kilómetros, contando los 15.000 que yo ya le había hecho.

Confesó haber vendido su coche con 98.000 kilómetros; es decir, yo compré un coche con 50.000 kilómetros más de lo que yo creía, por lo que me considero estafado. Quisiera saber si puedo denunciar a quien me vendió el coche, ¿dónde puedo dirigirme?, ¿necesitaría el testimonio del primer propietario?

Espero que el timo de que he sido objeto pueda ser castigado para que este «señor» (es un decir) deje de lucir con la cara alta sus automóviles deportivos que nos causan admiración y que disfruta gracias a nuestros esfuerzos. Por último, quiero agradecer a Renault el que construye automóviles que, tras 120.000 kilómetros no gastan ni una gota de

aceite y no dan ni un sólo problema.

J. A. T.
Pamplona

Respuesta.—Si considera que ha sido engañado (y nosotros creemos que así ha sido), puede ponerse en contacto con la Oficina de Defensa al Consumidor, del Ministerio de Sanidad y Consumo; existe en todas las capitales españolas y allí le podrán informar sobre sus derechos y sobre las acciones que puede llevar a cabo.

Normalmente necesitará el testimonio del primer propietario (ya sabe que hay que probar la culpabilidad) y, lo que es más difícil, demostrar que no ha sido usted quien ha efectuado una vuelta completa al marcador.

Lamentablemente, abundan los vendedores irresponsables que manipulan los marcadores, pese a que los fabricantes anuncian que no se puede.



A FAVOR DEL KART

Hago referencia a la respuesta que dan a Adolfo Piñero en su número 56 y en la sección de «Cuéntenos su caso».

En las mismas indican a este chico que los únicos monoplazas que existen en España son la Fórmula Nacional y la Fiesta.

Sólo quiero recordarles que existen los karts, auténtica escuela de pilotos jóvenes de cuyo mundo como

saben han salido entre otros De Angelis, Patrese, Prost, Abella, etcétera.

No sé el motivo por el que las revistas especializadas castigan a que este mundillo no pueda salir nunca o casi nunca en sus páginas (ustedes sólo han publicado un artículo en un año) esto hace que el gran público desconozca todo del Karting y, aunque sea así, se celebran Campeonatos del Mundo, de Europa, de España, de Cataluña, etcétera.

Los pilotos españoles salen a correr fuera y nadie se entera. Creo que el camino a seguir sería promocionar este deporte, que es el más asequible a este muchacho de catorce años y no pensar en costosas fórmulas que ya llegarán con el tiempo. Además, correr en Kart prácticamente es posible en toda España, ya que existen más de cincuenta circuitos, mientras que el automovilismo, con toda su importancia, sólo dispone de dos, aunque en uno no se puede correr.

Fernando Masalles
Barcelona

LOS PRECIOS DE LOS NEUMATICOS

Estos precios incluyen ya el ITE, pero no el montaje y equilibrado. Siempre que existan, se refieren a neumáticos sin cámara y, cuando la cifra aparece en la columna de otros modelos, se ha escogido el más barato.

	Firestone			Michelin			Pirelli		
	S-1	S-211	Otros	MX	MXL	Otros	P4	P8	Otros
Llanta 12"									
135	4.346	4.659				4.576			4.873
145	5.126	5.462	4.561			5.376			5.867
155	5.597	5.986	5.238			5.893			5.867
165/70			6.239						6.621
Llanta 13"									
145	5.151	5.509	4.820	5.774		5.123	5.982		6.076
155	5.726	6.123	5.357	6.178		6.057	6.652		5.909
165	6.122	6.548	5.730	6.605		6.476	7.102		
175			6.425						8.725
145/70					5.488				5.783
155/70		5.883	6.091		5.925	7.809	6.464		6.118
165/70		6.557	6.788		6.779	8.938	7.160		6.893
175/70		7.456	7.717		7.536	9.935	8.306		7.992
185/70		7.970	8.248		8.058	10.627	9.138		8.578
165/65			6.506						
175/65								7.390	8.374
185/65								9.306	
175/60									10.782
185/60			9.584			9.827			12.289
195/50									
205/60			12.561						16.754
Llanta 14"									
145				5.582					4.849
165	6.347					6.682			7.042
175	7.718	8.255	8.832	8.288		8.126	9.431		8.929
185		8.586	9.154			8.419			9.745
165/70					7.207				
175/70			7.990		7.912	10.242			8.306
185/70			8.592		8.354	11.013			9.379
195/70			9.848		10.158				10.467
205/70			10.991						
165/65			7.584						
175/65								8.212	8.862
185/60			10.766						13.283
205/60									17.227
Llanta 15"									
135	4.508		4.560			5.028			5.328
145		6.105	5.342			6.010			6.699
165						6.265			7.338
185/65								10.884	
205/60			15.734						22.216

SOLUCIONES A LOS PASATIEMPOS

FOTO ROBOT: 1: Fiat Regata. 2: Seat Ibiza. 3: Peugeot 505. 4: Renault 18.

JEROGLIFICO: «Adelante de una vez, carcama!»

PANEL LOCO: Boxes. Chicannes. Llegada. Salida. Tribunas.

Semáforo. Champagne. **SOPA DE LETRAS:**

Hawthorn. Brabham. Hill. Clark. Surtees. Hulme. Stewart. Lauda. Fittipaldi. Hunt. Andretti. Scheckter. Jones. Piquet.

Talleres sin ley

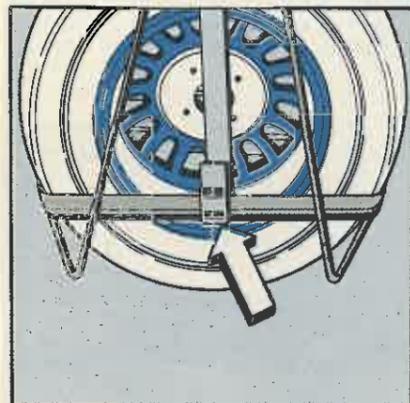
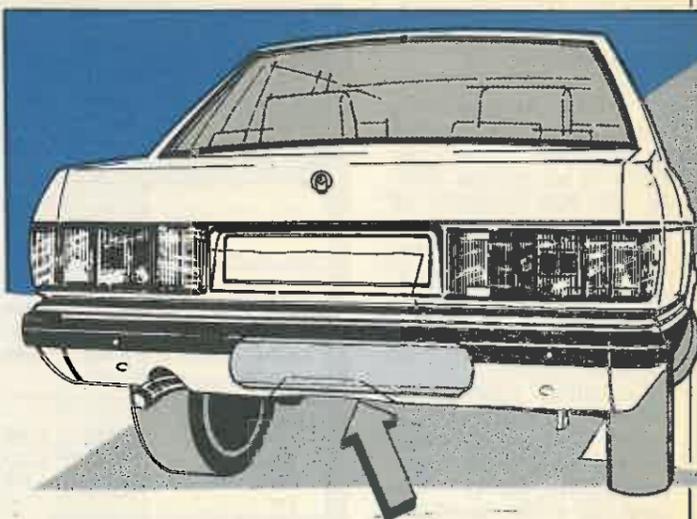
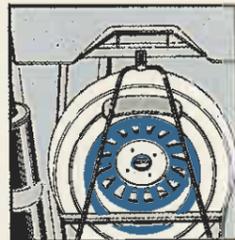
En relación con la fotografía aparecida en la página 8 del número 45, publicado en el mes de septiembre, y correspondiente a los Talleres Intermitente, de Madrid, propiedad de don Juan Sánchez Barranco, e incluida en el reportaje titulado «Talleres sin ley», queremos hacer constar que dicha fotografía fue insertada a efectos puramente ilustrativos, sin que su inclusión en el mismo indique irregularidad o ilegalidad alguna por parte de los referidos talleres.

ACEITES

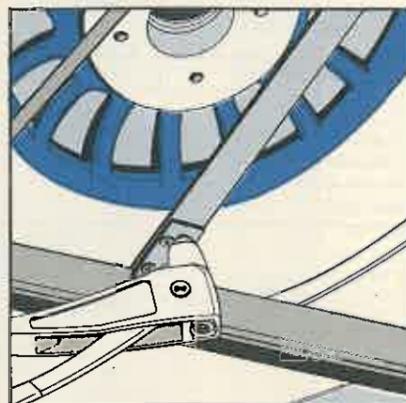
	1 litro (ptas.)	2 litros (ptas.)	5 litros (ptas.)
NACIONALES			
Multigrado	253	506	1.222
Supermultigrado ...	268	535	1.249
Grafitados	—	643	1.564
HD monogrado	—	509	1.231
HD	—	445	1.069
IMPORTADOS			
Supermulti. 20/50 .	294	576	1.398
Multigrado 20/40 .	278	545	1.319
HD	244	475	1.151
Multig. larga dur. .	321	596	1.562

CONTRA LOS CACOS

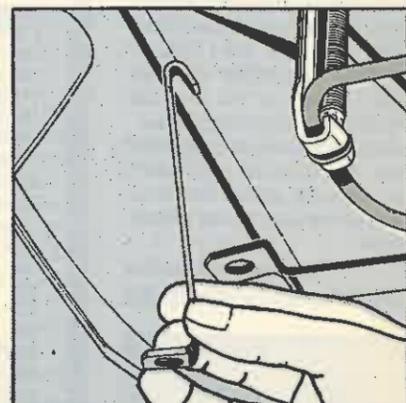
EN un gran número de modelos la rueda de repuesto está ubicada debajo del maletero, pero por la parte exterior. Mediante un mecanismo que se acciona desde el interior del maletero, la rueda sube o baja. Todo este sistema es muy práctico y en general es una de las mejores soluciones, pero tiene un defecto: que dejan la rueda muy expuesta y los robos están a la orden del día. El Talbot Solara lleva este sistema, por lo que hemos incorporado un refuerzo que permita asegurar la rueda de repuesto en su lugar. Es una solución bastante efectiva.



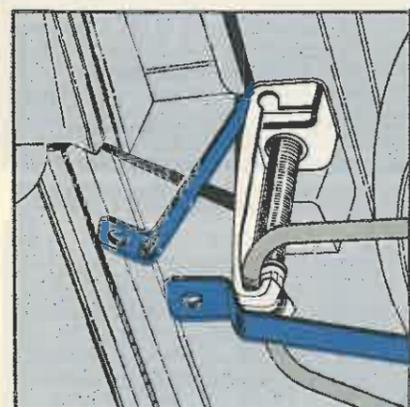
Para fabricar el antirrobo necesitará, aproximadamente, un metro de un fleje de dos milímetros de grosor. Cuando ya lo tenga, doble uno de sus extremos alrededor del soporte de la rueda.



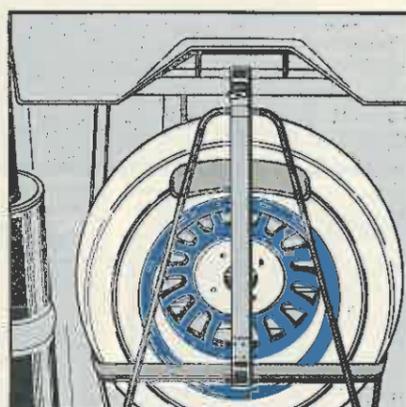
Taladre el fleje y fíjelo al soporte con remaches o con tornillos. Si lo hace con tornillos no olvide limar la cabeza para que no se puedan aflojar. Realice por lo menos cuatro taladros.



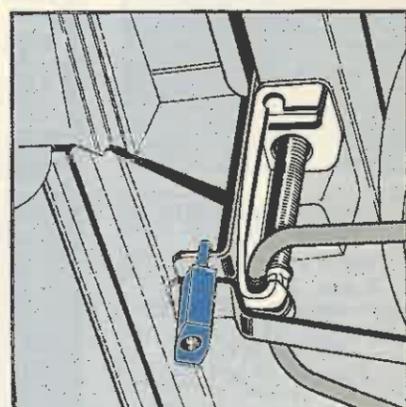
En el extremo del fleje tendrá que hacer un agujero lo suficientemente grande para que pase el candado. También tendrá que doblar el extremo para que quede bien ajustado.



Cuando haya realizado la otra pieza tal y como se indica en el dibujo, engánchela en un agujero que hay en el soporte del mecanismo de subida y bajada de las ruedas.



Ahora ya puede poner el candado y el antirrobo para la rueda. De esta forma su rueda de repuesto está segura y no tendrá que soportar los ruidos que producen las cadenas.



Este tipo de montaje se puede realizar en cualquier coche que lleve la rueda de repuesto en ese sitio, pero tendrá que hacer algunas modificaciones en el enganche a la carrocería.

F P E J T C H T B N A
H I L L N L R Q R R D
E Q T Q U A S E A A U
S U W T H R T M B N A
E E O W I K E L H D L
E T U S C P W U A R J
T R L E T H A H M E O
R S H O P H R L O T N
U C V W E X T Y D T E
S N R O H T W A H I S

SOPA DE LETRAS

Buscar los 14 campeones mundiales de Fórmula 1 que se encuentran escondidos en esta «sopa», dispuestos de izquierda a derecha, horizontal y verticalmente colocados, así como en diagonal y al derecho y al revés.

PANEL LOCO

Con las extrañas palabras que aparecen en el panel de la izquierda, formar siete cosas que se encuentran en toda competición de Fórmula. Las letras de los recuadros centrales ayudan a completar la palabra.

(Soluciones en pág. 36)



PANEL LOCO	
SEXO	B
CACHINES	N
GALLEA	D
DALIA	S
TURBINA	S
FAMOSO	ER
PANACHE	GM

JEROGLIFICO



¿Cuándo terminará de pasarme ese Ford T?

Aquellos locos en sus cacharros

Británicos retrógrados

SI en Francia, en Alemania y en Estados Unidos los nuevos vehículos automotores sin caballos apasionaban a la burguesía urbana, en Gran Bretaña las cosas sucedieron de muy distinta manera.

A los diferentes Gobiernos conservadores de la reina Victoria los automóviles debían parecerles artefactos depravados y reblandecientes de la moral pública. La ley de Carreteras o Highways Act, aprobada por la Cámara de los Comunes en los años 80, hacían imposible circular a bordo de uno de los nuevos coches.

La ley obligaba a llevar en el automóvil «una tripulación de al menos tres —cosa que el de la foto solucionó con su perro—, para reparar cualquier fallo técnico de manera que el coche averiado no entorpezca la circulación de carruajes y caballos». Pero además era obligatorio que una persona precediera a

pie al vehículo con el fin de «anunciar el paso de éste».

Mister Edward Butler de Newsbury, inventor y fabricante, dejó testimonio de su indignación: «Es ridículo y humillante rodar en el vehículo más importante que ha inventado el hombre precedido de alguien que va anunciando nuestro paso como si fuéramos leprosos. La Policía británica persigue más a los infractores de esta estúpida ley que a los ladrones, asesinos o salteadores de caminos.» Asqueado, mister Butler abandonó su industria no sin antes advertir: «Gran Bretaña está perdiendo una oportunidad económica histórica.»

Curiosamente fueron los aristócratas y elegantes miembros de la Cámara de los Lores quienes hicieron lobby para anular la famosa ley, cosa que ocurrió en 1899.



Carmen Rico-Godoy



RALLYE-SPRINT EN BARCELONA

El Real Automóvil Club de Cataluña ha organizado para el próximo día 22 de diciembre el I Rallye-Sprint de Barcelona, que discurrirá por la serranía del Tibidabo. La prueba, de recorrido secreto, tendrá un total de 50 kilómetros, de los cuales 10 corresponden a tramos de velocidad. La salida se dará a las 9 horas de la mañana del sábado desde la Diagonal, 687, y a los espectadores se les proporcionará la información del recorrido desde las 7,30 horas hasta las 9,30 horas

Los clásicos también corren

Los amantes de los coches de época tienen una cita el próximo sábado 22 de diciembre en el Circuito del Jarama, donde se celebrará el VII Gran Premio de Clásicos Deportivos, que organiza la Asociación Española del mismo nombre. A partir de las nueve de la mañana se procederá a las verificaciones y entrenamientos, comenzando la primera carrera a las 10,30 horas. La jornada finalizará a las catorce horas con un slalom.

La foto premiada



A GOLPE DE CULTURA

El automóvil —ya es sabido y lo hemos repetido muchas veces— es un vehículo no sólo de libertad, sino de cultura. Sin embargo, hay que saber acercarse a esa cultura con las debidas precauciones para que no ocurra lo que a este madrileño R-11 que no quiso perderse ni un detalle del museo al aire libre situado bajo el paso elevado de Eduardo Dato. La fotografía ha sido remitida por Javier González, de Madrid, que recibirá como premio una suscripción gratuita por seis meses a MOTOR16.

en el lugar de la salida. Entre los principales inscritos se encuentran José María Servia, segundo clasificado del Campeonato de España de Rallyes Secretos de Tierra, y Salvador Cañellas, que probablemente estrenará el coche con el que participará en el París-Dakar. También se podrá ver un impresionante Porsche conducido por Pich.

JUVENALIA-84

JUVENALIA-84, que desde el día 20 al 31 de diciembre estará abierta al público, ofrece este año a los colegios la entrada gratuita de los alumnos que lo soliciten previamente para los días 20 y 21 de diciembre. Esta feria, que como es habitual se celebra en el Recinto Ferial de la Casa de Campo, estará abierta al público —salvo el día 25— desde las diez de la mañana a las ocho de la tarde todos los días excepto el 24 y 31, que cerrará a las 14 horas. Para los mayores de sesenta y cinco años y los menores de cinco, la entrada será gratuita; los adultos pagarán 250 pesetas, y los jóvenes de cinco a dieciocho años, 100 pesetas.

El ciclomotor, de cerca

El tercer curso de iniciación al ciclomotor se realizará entre los días 24 y 31 de diciembre, ambos inclusive, y en él pueden participar —hasta un máximo de 30— todos los interesados que se encuentren estudiando octavo de EGB. Además de prácticas de



conducción, que se realizarán en un circuito privado, se estudiará mecánica, bricolaje del ciclomotor y Código de la Circulación. El coste total del curso es de 5.000 pesetas y los interesados pueden ponerse en contacto con Marabini, Luis Vélez de Guevara, número 8, Madrid, teléfono 228 70 82, los días laborables de cuatro a ocho de la tarde.



OPEL CORSA, EL PRESTIGIO COMO META



Movilauto, S. A.

20 años de experiencia en OPEL

Bravo Murillo, 36. Teléf. 446 62 50. MADRID
Bravo Murillo, 63. Teléf. 254 99 68.
Disponible en sistema Leasing.
Financiación hasta 36 meses.



ABRIMOS SABADOS MAÑANA Y TARDE Y DOMINGOS POR LA MAÑANA

Los mejores coches ingleses.



Galleo, 104
P.º de Recoletos, 16
Coslada, 5
Goya, 99
Ríos Rosas, 56
Padre Damián, 7

Véalos en:

Teléfono: 263 34 00
Teléfono: 276 46 00
Teléfono: 255 91 57
Teléfono: 431 87 07
Teléfono: 234 58 72
Teléfono: 458 08 00

AUTOCOMPONENTES

VEHICULOS, RECAMBIOS, ACCESORIOS, NEUMATICOS, MOTORES GASOLINA Y DIESEL, TODAS MARCAS Y MODELOS NACIONALES E IMPORTACION

VEHICULOS INDUSTRIALES

MAS DE 200 AUTOMOVILES EN STOCK. REVISADOS Y GARANTIZADOS. MAXIMAS FACILIDADES DE PAGO

Ctra. Andalucía, km. 6,800 Teléfono 217 22 53
(Junto a Gasollnera) MADRID

HERRAMAR SERVICIO OFICIAL SEAT Audi VW

ATENCIÓN, VISITENOS TENEMOS UN REGALO PARA VD.

Gran stock vehículos ocasión todas las marcas.

Garantizados, sin entrada
Facilidades 24 meses.

P.º de los Jesuitas, 16. Teléfono 463 35 49
MADRID



AUTOGARAJE, S. A.
AUTOMOVILES

NACIONALES E INTERNACIONALES NUEVOS Y USADOS. Condiciones favorables.

36 meses sin entrada. Compramos deportivos todas las marcas y todos los modelos.

P.º Santa María de la Cabeza, 7 Tels. 228 54 72
28045 MADRID 227 88 17

AUTOMOVILES ALHAMBRA, S.A.

- 200 automóviles de selección seminuevos.
- Con garantía firmada.
- Servicio de talleres esmerado.
- Condiciones económicas más ventajosas.

LIDERES EN EL MERCADO DE OCASION

Démos su confianza.

Paseo de las Delicias, 65 y 100 bis.
Tel. (91) 468 46 08. MADRID 28045



Talleres BENJA

ESPECIALISTA EN COCHES INGLES Y LAMBORGHINI
COMPRA Y VENTA DE COCHES DEPORTIVOS

Taller y exposición en Madrid

Doctor Esquerdo, 59 Tel. 274 68 52

ANDREU, S. L.

La boutique del automóvil
EL MAYOR SURTIDO EN ACCESORIOS

Volantes, barras protectoras, spoiler-alerones y relojería deportiva

Fundas y radio-cassettes

Y NO LO DUDE... LO QUE NO TENGA ANDREU NO LO BUSQUE

FERROCARRIL, 4. MADRID 227 62 32



OPEL

motor gas

CONCESIONARIO OFICIAL

JUNTO A LA IGLESIA MEXICANA

Víctor de la Serna, 12. Tels. (91) 458 65 00/04



MADRID

ABRIMOS SABADOS TARDE

JUNTO AL BERNABEU

Concha Espina, 20. Tels. (91) 250 15 18/61

DOS NUEVOS SERVICIOS ADA AHORA TAMBIEN FURGONETAS Y MOTOS

AYUDA EN TODA ESPAÑA Y EN TODA EUROPA OCCIDENTAL

CASI DOS MIL PUNTOS DE ASISTENCIA GARANTIZAN UN AUXILIO RAPIDO Y EFICAZ



LAS FURGONETAS

El abanico de las ofertas ADA se abre más cada día. Ante la existencia de un importante mercado potencial en el sector de furgonetas de hasta 3,5 toneladas, el campo de acción de los servicios ADA, Ayuda del Automovilista, S. A., se amplió desde el pasado mes de agosto a este tipo de vehículos.

Este servicio vino a cubrir una laguna en el campo de la ayuda automovilística y supone un eficaz aporte para la continuidad del trabajo de estos profesionales del transporte. Pensemos que una furgoneta averiada puede suponer la paralización de la actividad comercial con las pérdidas económicas consiguientes. ADA contribuye a solucionar el problema. Porque ADA, Ayuda Automovilística, S. A., cuenta con los medios adecuados para ello. Centenares de concesionarios y talleres concertados, con casi dos mil puntos de asistencia garantizan

un auxilio rápido y eficaz. Por otra parte, el remolque de una furgoneta, cuando no es posible la reparación in situ supone, en casos normales, un desembolso que ADA evitará a sus asociados.

Y, por supuesto, también las furgonetas reciben ayuda en toda España, a todas horas y cualquier día del año. Y lo mismo en gran parte de Europa. Con posibilidad de enviar, desde España, piezas de repuesto cuando éstas no se encuentren más allá de nuestras fronteras. Y está, igualmente, el retorno de ocupantes por robo o larga inmovilización. Y tantos otros servicios que hacen de ADA la asociación más rentable para los propietarios de furgonetas.

Y LAS MOTOS

La afición a la motocicleta, tanto en el aspecto deportivo como en el de simple recreo, aumenta continuamente en España. Las motos también se averían en

cualquier momento. Un cable de embrague roto, unas bujías quemadas, o cualquier otro problema eléctrico o mecánico, puede surgir en cualquier momento y hacer de la moto más poderosa, de la más llamativa, o del juvenil scooter, un aparato inservible hasta tanto no se le haya solucionado el problema. Y el remolque, en las condiciones adecuadas, no siempre

cuados, la moto, hasta el taller que el socio elija.

Naturalmente, las motos disfrutan también de todos los beneficios ADA. Ayuda en el extranjero, asistencia en toda España, retorno de beneficiarios por avería grave o robo, billete de tren, avión o autobús para recogerla una vez reparada, anticipo de dinero para gastos judiciales, médicos y fian-



es sencillo. Sobre todo en carretera, a varios kilómetros de un centro urbano.

Ahora ADA Ayuda del Automovilista, S. A., lo resuelve. Sus casi dos mil unidades de ayuda en toda España están siempre dispuestas y así, en pocos minutos, la más próxima acudirá allí donde sea requerida para solucionar la avería, si ello es posible, o para remolcar, con toda clase de precauciones y con los elementos ade-

quados en el extranjero y ese largo etcétera que hace de ADA Ayuda del Automovilista, S. A., la primera empresa en su género en toda España y una de las primeras de Europa.

ADA tiene su sede central en Madrid, calle de Anastasio Herrero, 9. Su teléfono de información nacional es el 450 10 00. Y cada día, en cada asistencia que presta, hace honor a su lema: Nunca le dejaremos tirado.

PUBLIRREPORTAJE

A FONDO

BMW M 635 CSI



POTENCIA DOMESTICADA

VIRTUDES DEFECTOS

Buenas prestaciones	Instrumentación incompleta
Comportamiento sano	Plazas traseras justas
Motor muy elástico	Poca autonomía a velocidades altas

EL BMW 635 M CSI representa para esta marca asentada en Munich el retorno a sus principios. Marcada por el carácter

deportivo de sus modelos, la crisis de 1974 debió asustar mucho a sus dirigentes, que a partir de aquel momento cambiaron totalmente la filosofía de su

producto. Proyectos como el modelo Turbo, el motor V-12, destinado al modelo M.1, fueron cancelados. Incluso el mismo modelo M.1 tuvo una vida efi-

Motor 16/47



El cuadro de instrumentos no es excesivamente completo. En cambio, el equipamiento está acorde con el precio del vehículo.



Los asientos son confortables. Los traseros resultan un poco justos.

mera. Al mismo tiempo, BMW se aplicaba en conseguir modelos cada vez más económicos en consumo, haciendo aparecer el motor Eta de gasolina y un diesel, mientras que trataba de reemplazar la imagen deportiva de sus modelos por la del confort, la calidad y la clase.

Afortunadamente, esto no supuso una ruptura total con el deporte, puesto que Motorsport, la filial de la marca que atendía los temas de la competición, haciendo los motores que han dominado la Fórmula 2, desarrollando el de Fórmula 1, y preparando los turismos que corrían en el Campeonato de Europa, siguió su actividad. Y de ella se echó mano cuando en 1983, al darse cuenta de que las prestaciones, pese a todos los límites de velocidad existentes en nuestras carreteras, volvía a vender, los demás fabricantes lanzaron modelos más rápidos que cualquiera de los BMW existentes.

El 635 M (de Motorsport) fue la respuesta al Audi 200 Turbo y al Mercedes 190 2,3-16, coches que se anunciaban con velocidades punta de 230 kilómetros por hora. Y es el primero de una familia de versiones de las distintas gamas que se distinguirán por su alto nivel de prestaciones, a despecho de un consumo algo más elevado, que debería culminar con la aparición de un serie 3 M, con cuatro ruedas motrices.

Volviendo al 635 M, hay que decir que la respuesta de BMW fue contundente, pues con este modelo superó ampliamente a todos sus rivales en cuanto a poder ir rápido por las autopistas alemanas se refiere, pues en punta roza los 250 kilómetros por hora (el fabricante anuncia 255), con lo que dejaba atrás a cualquiera de sus rivales. Pero lo mejor del mismo no es esa velocidad punta, sino la docilidad de los 286 caballos de que dispone. Una docilidad que sor-

prende, que en los primeros momentos incluso decepciona, pero que lo hace para cualquier conductor, siempre y cuando tenga diez millones de pesetas para gastarse en un coche.

MECANICA



El motor del 635 M es el seis cilindros en línea del desaparecido y admirado coupé M.1, de 3.453 centímetros cúbicos, cubierto por una culata de

cuatro válvulas por cilindro. La potencia es superior a la que daba en aquél, gracias a un nuevo sistema de inyección —el Motronic—, que no sólo permite que el coche consuma menos sino también que la potencia pase de 277 caballos a los 268 caballos del modelo que acabamos de probar.

Nada que decir del funcionamiento, redondo, prácticamente carente de vibraciones. Con respecto al ruido, BMW ha conseguido la insonorización justa. El bramido de este 6 cilindros de 24 válvulas se deja escuchar claramente, para placer de los aficionados a este tipo de «música», pero sin llegar a molestar a los más insensibles.

En cuanto a su respuesta, como decíamos más arriba, en los primeros momentos desilusiona su docilidad, la suavidad con la que los 286 caballos se manifiestan. Teníamos presente el comportamiento de su hermano el 635 CSI que dispone de sólo 218 caballos de potencia y que habíamos probado equipado del cambio denominado deportivo. La «patada» de aquel motor era tal que en ciudad se hacía aconsejable escalar las marchas de primera a tercera y de tercera a quinta, para una conducción más relajada y suave. Nada de esto ocurre en el 635 M, cuyo funcionamiento es mucho más progresivo, a diferencia de la mayoría de los motores BMW, en los que la potencia sólo comienza a manifestarse, y de forma bastante marcada, a partir de las 4.000 revoluciones por minuto. En éste hay potencia por todos los lados, aunque sea a partir de las 3.500 y hasta las 6.500 (el

FICHA TECNICA



BMW M 635 CSI

MOTOR Disposición: Delantera, longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 3.453 c.c. (93,4 x 84 mm.). Cilindros: De 7 apoyos. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, accionados por cadena. Alimentación: Inyección electrónica Motronic. Compresión: 10,5 a 1. Tipo de carburante: Extra. Capacidad del depósito: 70 litros. Potencia máxima: 286 CV a 6.500 rpm. Par máximo: 34,7 mkg a 4.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm, en cada marcha: 1.ª, 9,5 km/h.; 2.ª, 16, km/h.; 3.ª, 24,7 km/h.; 4.ª, 33,3 km/h.; 5.ª, 41,1 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3. Diámetro de giro: 11,2 metros.

FRENOS Sistema: De cuatro discos, los delanteros ventilados.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De 165 TR 390. Neumáticos: TRX 220/55 VR 390.

PESO En orden de marcha: 1.500 kg.



El comportamiento es de una gran nobleza en todas las condiciones. A la salida de las curvas, acelerando fuerte, la trasera tiende a derrapar.

motor admite hasta 7.000 vueltas de régimen máximo) cuando se obtiene el máximo.

Es posible que parte de la responsabilidad de esta suavidad la tenga el cambio de marchas escogido. Es el de serie en los 635 CSI, pero con desarrollos más cortos. Estos son, a pesar de todo, más largos que los del llamado cambio deportivo, con el que se hubiera pasado de vueltas antes de alcanzar la velocidad máxima. La contrapartida es que si se quiere conducir rápido en carreteras de montaña, prácticamente se hace imposible meter la cuarta, puesto que en segunda se puede llegar a los 105 kilómetros por hora de contador, y en tercera a los 160.

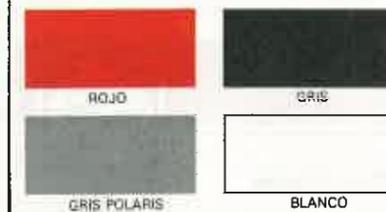
En lo que se refiere al manejo del cambio de marchas, es preciso y está bien sincronizado, aunque resulta un poco duro. Y eso que el coche tenía ya 10.000 kilómetros al comenzar la prueba.

En el apartado de rendimientos, nada que criticar, aunque haya algunas

diferencias en las prestaciones anunciadas y las conseguidas. En consumo, se muestra muy sensible a las variaciones

de utilización. Si en una conducción normal, respetuosa de los límites de velocidad existentes, no se superan apenas los 10 litros a los 100 kilómetros, en cambio, cuando se rueda rápido, el consumo prácticamente se dobla, con lo que la autonomía queda reducida a unos 375 kilómetros más o menos.

COLORES



EQUIPAMIENTO



A tono con el precio

Cuentarrevoluciones	SI
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro agua	NO
Manómetro presión aceite	NO
Voltímetro/amperímetro	NO
Reloj	SI
Testigo reserva carburante	SI
Testigo freno de mano	SI
Testigo estérter	—
Testigo desgaste pastillas de freno	SI
Parabrisas laminado	SI
Faros halógenos	SI
Piloto antiniebla	SI
Limpia-lavaluneta trasero	—
Luneta térmica	SI
Retrovisor regulable desde el interior	SI
Apoyacabezas (delanteros/traseros)	SI/NO
Espejo de cortesía	SI
Elevaluas eléctricos (delanteros/traseros)	SI/SI
Cerraduras centralizadas	SI
Respaldo posterior divisible	—
Luz orientable (lector de mapas)	SI
Tapón de gasolina con llave	SI

SONORIDAD



El ruido justo

Al ralentí (dB)	54,0
A 60 km/h. (dB)	63,1
A 90 km/h. (dB)	66,1
A 120 km/h. (dB)	73,0
A 140 km/h. (dB)	76,1
A tope (dB)	87,5

(Mediciones realizadas en las plazas delanteras, con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.)

COMPORTAMIENTO



Vaya por delante que el terreno de este coche son las autopistas, en las que se puede rodar por encima de los 200 kilómetros por hora con la seguridad de que el coche va a pasar cada una de las curvas que en ellas se puedan encontrar sin hacer el más mínimo extrañío. En ese terreno el 635 M rueda como sobre raíles. Bajando de categoría en la vía por la que se circula, en las curvas se nos puede ofrecer una carretera nacional tipo radial, comienza a

FRENOS



Irreprochables

DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	11,2
A 100 km/h.	30,5
A 120 km/h.	47,4



Lleva una deriva trasera que lo distingue de sus hermanos. Los dos retrovisores son regulables desde el interior.

CONSUMO



Admisible

l./100 km.

CIUDAD	
A 26,4 km/h.	17,2
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	8,1
En conducción rápida	16,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	10,2
A 140 km/h. de cruceo	12,8
En conducción rápida (187,6 km/h. de media)	18,7
AUTONOMIA	
Consumo medio ponderado	13,8
Recorrido (kilómetros)	480

PRESTACIONES



Muy rápido

VELOCIDAD MAXIMA

(km./h.)248,3

ACELERACION (seg.)

400 m. salida parada 15,1
1.000 m. salida parada 27,7
De 0 a 100 km./h. 6,9

RECUPERACION (seg.)

400 m. desde 40 km./h. en 4.ª ... 17,5
400 m. desde 40 km./h. en 5.ª ... 19,7
1.000 m. desde 40 km./h. en 4.ª ... 31,1
1.000 m. desde 40 km./h. en 5.ª ... 33,3
De 80 a 120 km./h. en 4.ª 8,1
De 80 a 120 km./h. en 5.ª 13,1

aparecer una ligera tendencia a irse de morro que se neutraliza en cuanto el coche ha entrado en el viraje. Una vez dentro, el que se levante el pie del acelerador se traduce en un suave y progresivo deslizamiento del eje trasero que termina cuando se vuelve a acelerar. Esta tendencia se puede aprovechar sin problemas para corregir un posible error de apreciación sobre lo cerrado del viraje. Finalmente, en nuestras estrechas y muy sinuosas carreteras de montaña, con curvas muy cerradas, la tendencia a seguir recto se hace mucho más marcada, cambiando, cuando se acelera para salir de ellas, por un derrapaje del eje trasero, siempre progresivo y controlable a base de volante. El coche resulta bastante voluminoso en ese tipo de carreteras, pero lo cierto es que se puede ir muy rápido con él por ellas. A veces se tiene la sensación de que las velocidades a las que se pueden pasar las curvas son inferiores a las que permiten coches más utilitarios, pero esto en muchos casos es culpa de la velocidad en que se pasa de una curva a otra.

Completando lo irreprochable del comportamiento del coche, hay que mencionar su dirección, asistida, directa y precisa, y los frenos, con ABS (sistema antibloqueo) de serie, que añaden una seguridad más a su comportamiento.

Desde el punto de vista del confort, BMW ha conseguido un buen compromiso entre la estabilidad y la comodidad. El coche vira prácticamente plano, pero la suspensión absorbe bien las irregularidades del pavimento.

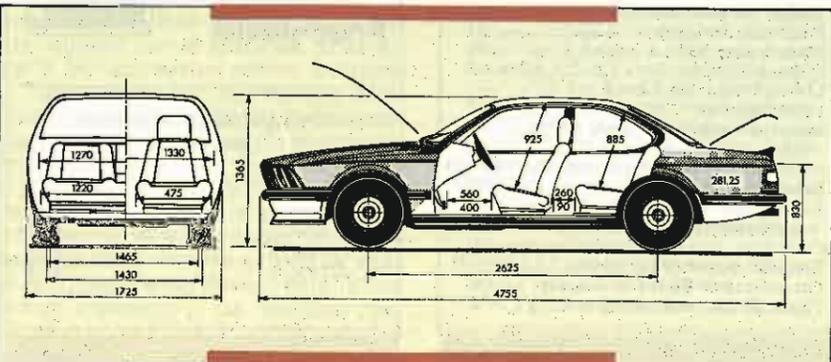
CARROCERIA



En la versión M, el coupé 635 prácticamente no ha recibido modificaciones con respecto a la versión de 218 caballos. Los más observadores lo distinguirán por un faldón delantero ligeramente más grande y la deriva en la parte trasera, además de por la sigla M con los colores de Motorsport, tanto en la parrilla delantera como en la parte trasera.

En el interior hay sitio para cuatro plazas, si bien las traseras resultan un poco justas. Hay sitio suficiente para las piernas, lo que no es frecuente en este tipo de coches, pero en cambio se va excesivamente encajonado. Este inconveniente tiene su lado bueno, pues si quien conduce el coche se empeña en ir rápido por carreteras de montaña, los ocupantes del asiento trasero van bien sujetos, sin necesidad de agarrarse fuertemente.

Los asientos delanteros son confortables y sujetan bien a sus ocupantes. Además, tienen grandes posibilidades de regulación, tanto en longitud en inclinación de respaldo y asiento como en

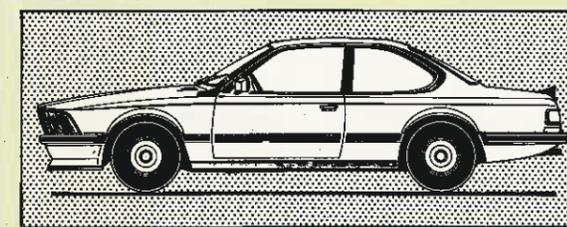


La M y los colores de Motorsport. Distintivos que son una seria advertencia.

BMW M 635 CSI

9.593.640 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada, 3.453 centímetros cúbicos. Potencia, 286 caballos a 6.500 rpm. Peso, 1.500 kilogramos. Velocidad máxima, 248 km/h.. Consumo medio ponderado, 13,8 litros. Capacidad del maletero, 281 litros.



altura de este mismo. Gracias a esto, se consigue sin problemas una posición confortable al volante.

El 635 es un coche largo de morro y bajo. Para conseguir la mejor visibilidad posible, conviene elevar al máximo el asiento. En la versión normal, una persona de estatura normal no llega a tocar nunca con la cabeza en el techo. Pero la opción de techo corredizo roba mucha altura útil y se va rozando con el pelo en los bordes del hueco del techo.

El 635 M va dotado de un sistema de climatización regulable complementado con aire acondicionado francamente eficaz. En cuanto a la instrumentación, es bastante reducida, echándose de menos un manómetro de aceite, e incluso un termómetro de aceite, si tenemos en cuenta que es un coche de altas prestaciones.

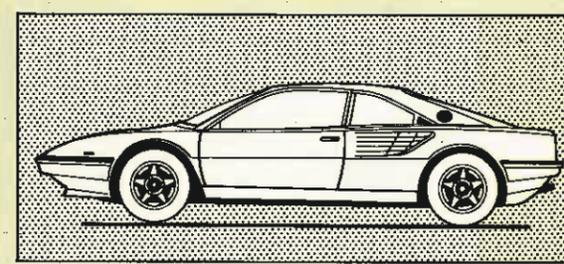
El maletero es lo suficientemente amplio como para llevar el equipaje normal de dos, tres o cuatro personas, pese a la presencia de la gran batería que lleva el coche.

El equipamiento es completo en líneas generales, como es lógico en un coche que cuesta diez millones de pesetas en la calle. El acabado es perfecto.

FERRARI MONDIAL

10.944.245 ptas.

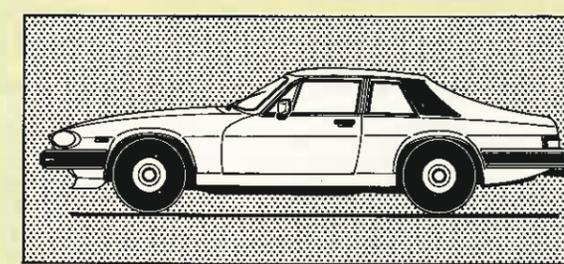
Motor central transversal. Tracción trasera. Cilindrada, 2.927 centímetros cúbicos. Potencia, 240 caballos a 7.000 rpm. Peso, 1.490 kilogramos. Velocidad máxima, 240 km/h. Consumo medio ponderado, 17 litros a los 100 kilómetros. Capacidad del maletero, 225 litros.



JAGUAR XJS HE

7.662.990 ptas.

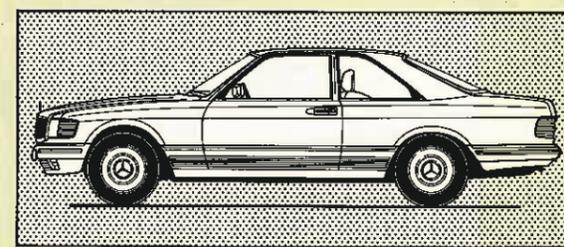
Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada, 5.343 centímetros cúbicos. Potencia, 295 caballos a 5.500 rpm. Peso, 1.770 kilogramos. Velocidad máxima, 245 km/h. Consumo medio ponderado, 17 litros.



MERCEDES 500 SEC

10.543.260 ptas.

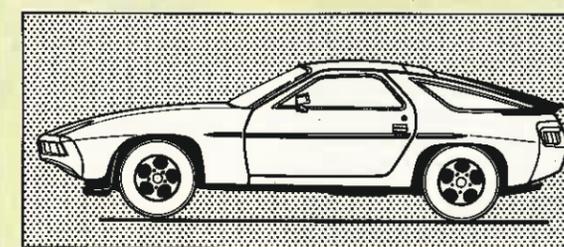
Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada, 4.973 centímetros cúbicos. Potencia, 231 caballos a 5.600 rpm. Peso, 1.610 kilogramos. Velocidad máxima, 225 km/h. Consumo medio ponderado, 13,4 litros. Capacidad del maletero, 450 litros.



PORSCHE 928 S

11.417.910 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada, 4.664 centímetros cúbicos. Potencia, 310 caballos a 5.900 rpm. Peso, 1.450 kilogramos. Velocidad máxima, 247 km/h.. Consumo medio ponderado, 16 litros. Capacidad del maletero, 195 litros.



FRENTE A SUS RIVALES

Los más directos rivales del BMW 635 M son el Porsche 928, el Ferrari Mondial, el Jaguar XJS y el Mercedes 500 SEC. De todos ellos, el BMW es el más rápido, imponiéndose por muy poco al Porsche 928. En todo caso, con excepción del Mercedes, que sólo hace 225 kilómetros por hora, los cuatro restantes están entre los 240 y los 250 kilómetros por hora.

Es, en cambio, el Mercedes el que se lleva la palma en habitabilidad. Prácticamente tiene la misma que la de las berlinas, marcando una sensible diferencia con el BMW y el Jaguar, que ofrecen un espacio suficiente para cuatro adultos. En cambio, ni el Ferrari ni el Porsche tienen espacio suficiente para las piernas de los pasajeros que viajen en el asiento trasero.

En lo que a nivel de acabado se refiere, los tres coches alemanes están a la misma altura, dejando detrás al Ferrari, que tiene algunos detalles inadmisibles en un coche de alto precio, y el Jaguar.

Sergio Piccione



Cien mil personas y más de 12.000 Minis de todo el mundo para celebrar un singular cumpleaños: Los veinticinco años del coche inglés.

25 AÑOS DE UN PEQUEÑO - GRAN COCHE LA MINIRREVOLUCION

El popular Mini ha cumplido en 1984 veinticinco años. Para la celebración, Austin Rover convocó una gran fiesta, a la que acudieron 100.000 personas de todo el mundo y 12.000 ejemplares del mítico coche inglés.

El escenario fue el circuito de Donnington, y lo que en principio estaba previsto como una fiesta de la empresa nacional británica, se convirtió en un evento popular, con participación de seguidores de todo el mundo. Setecientos cincuenta vehículos especiales —sobre base Mini, naturalmente—, aviadores y paracaidistas, carreras de circuito y rallycross, vuelo acrobático y concursos de todo tipo sirvieron de telón para un acontecimiento memorable. Unas bodas de plata a las que sólo dejó de asistir, por enfermedad, un personaje de excepción: Alec —sir Alec— Issigonis, el creador de tan popu-

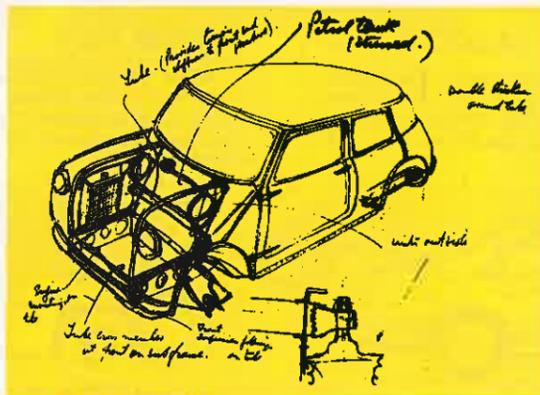
lar vehículo, que actualmente cuenta setenta y siete años.

También llegaron hasta Donnington, atraídos por el olor de la competición, hombres como Paddy Hopkirk, ganador del Montecarlo de hace veinte años, o John Cooper, artífice de las

versiones Mini del mismo nombre. El papel del Mini en las carreras fue espectacular. Este pequeño mito ganó el Rallye de Montecarlo en tres ocasiones y en el trienio 1965-67 obtuvo 22 victorias en rallyes internacionales. John Cooper llegó a desarrollar una versión bimotor de 175 caballos, que terminó tristemente sus días contra un muro mientras cruzaba Londres.

Este coche popular, del que se construyeron cinco millones de ejemplares hasta finales de 1983, no ha tenido par en la producción automovilística británica. Sólo el Ford Cortina alcanzó esas cifras millonarias, pero a costa de diversificarse en muchos tipos de carrocerías. A nivel continental e internacional, su récord sólo ha sido batido por coches del impacto del Volkswagen Escarabajo y el Citroën 2 CV.

Su singladura parece no tener fin. Muchos se sorprendieron



Uno de los primeros bocetos del Mini. Luego se convertiría en el coche inglés más popular



Carreras, concursos y risas rodearon al Mini 25, una versión conmemorativa que ya han adquirido los coleccionistas. Donnington fue una fiesta durante veinticuatro horas.

Fuera de serie

por su dilatada permanencia en el mercado cuando en 1965 se vendió el Mini un millón; más aún cuando se cumplían sus veinte años de vida y se habían puesto en circulación nada menos que 4.600.000 unidades en doce versiones diferentes.

Mark Snowdon, director comercial de Austin Rover, sostiene que la historia del Mini puede dar de sí tanto como la historia misma de la humanidad, pues actualmente la marca dispone de instalaciones y capacidad suficientes como para seguir construyendo Minis clásicos, sin perjuicio para otros productos más modernos y adaptados a la moda. Prueba de ello es que, con motivo de estos veinticinco años, Austin Rover puso a la venta 5.000 unidades de su versión Mini 25, que están prácticamente agotadas y de las que muchos compradores han hecho acopio como objeto de colección.

Cuando sir Alec Issigonis trazó las líneas maestras de lo que habría de ser el Morris Mini Minor, muchos desconfiaron de tantas ventajas. Se trataba de un coche revolucionario por su tamaño y por sus recursos técnicos. Ofrecía el espacio interior de una berlina de tamaño medio, con el formato exterior de una verdadera caja de cerillas; su creador gustaba de definirlo como «un coche con una rueda en cada esquina y



Setecientos cincuenta Minis de todo el mundo participaron en la exhibición. La fotografía recoge los instantes previos a una carrera de rallycross.

asientos para cuatro adultos». Utilizaba tracción delantera cuando muy pocos confiaban del todo en ella y además el motor empleaba el mismo aceite de la caja de cambios y ambos estaban emplazados en posición transversal, con la transmisión a un lado del vano motor y el radiador en el opuesto. Esto permitía aprovechar al máximo el espacio habitable, como ningún vehículo de cualquier tamaño lo había logrado nunca; esto quedó claro el día que 24 estudiantes hicieron un viaje a bordo de un Mini en 1967, estableciendo

el correspondiente récord mundial.

Issigonis, obsesionado por la idea de ofrecer a todos los ciudadanos un coche útil, cómodo y lleno de huecos donde dejar pequeños objetos, terminó por imponer sus criterios. Era un hombre intuitivo, pero poco metódico; para muchos tenía fama de poco preparado, por el simple hecho de haber suspendido tres veces el examen de ingreso para el Technical College de Battersea. Pero rodeado por un equipo de cinco ingenieros de talla, capaces de llevar a la planta de producción un diseño mate-

máticamente coherente, Issigonis —sir Alec— ejerció a placer la magia de su intuición e imaginación por muchos comparadas con las de Leonardo da Vinci. Nadie hubiera confiado antes en el comportamiento de un coche equipado con llantas de sólo diez pulgadas de diámetro, pero Issigonis convenció a Dunlop de la conveniencia de hacer neumáticos para esta medida. Se cuenta que sir Alec visitó a Tom French, por entonces jefe de ingenieros de Dunlop, para hacerle un encargo. Con sus manos haciendo una circunferencia en el aire, le dijo: «Necesito neumáticos de este tamaño.» Muy serio, French tomó una cinta métrica, midió el ademán de Issigonis y exclamó: «Muy bien; serán de diez pulgadas.» Más tarde, ya en competición, estos neumáticos habrían de alcanzar temperaturas superiores a

Veinticuatro estudiantes hicieron un viaje a bordo de un Mini en 1967, estableciendo un récord mundial

las de ningún monopla de Fórmula 1.

Nadie hubiera creído en la eficacia de una suspensión sobre goma, hasta que el ingeniero Alex Moulton se dejó persuadir por el padre del Mini para diseñarla. Hicieron falta nuevas juntas elásticas para su peculiar tracción delantera y un montón de nuevos componentes que la industria tardó en idear y proporcionar al proyecto Mini por su singularidad. Años después, cuando la mismísima reina de Inglaterra aparca su Mini en un hueco inverosímil de Park Lane, todos se dieron cuenta de que los sueños de Alec Issigonis eran muy razonables. Y muchos ciudadanos pudieron acceder a las ventajas de un coche estable, económico, amplio y eficaz, por sólo 496 libras esterlinas de 1959. Un único notable rehusó utilizar el Mini como coche cotidiano; fue Enzo Ferrari, al que Issigonis y Downton le ofrecieron una de las primeras unidades como regalo. El italiano genial alegó que se hacía un lío con el volante a la derecha.

La producción del Mini clásico ha decrecido en favor del Metro, moderno y robotizado. Desde el volumen récord de 1971, con 318.475 unidades, se ha pasado a los 50.000 de 1983. Pero los hombres de la firma británica aseguran que aún queda Mini para rato y que para nada está prevista su jubilación. El Mini no ha muerto, como quedó claro en Donnington. Viva, pues, el Mini.

Jorge Silva



Lo más poderoso de PIONEER



El nuevo KEH 9.300 cautiva con solo mirarlo.

Porque es capaz de todo. Cambia de emisora con un simple toque. Da la vuelta al cassette sin quitar las manos del volante. Se sabe de memoria las emisoras preferidas. Brilla como una estrella en la oscuridad

de la noche. Y por si fuera poco es un PIONEER.

PIONEER KEH 9.300: radio-cassette estéreo, amplificador 20 wats/canal y ecualizador gráfico de cinco bandas. Todo en una pieza.



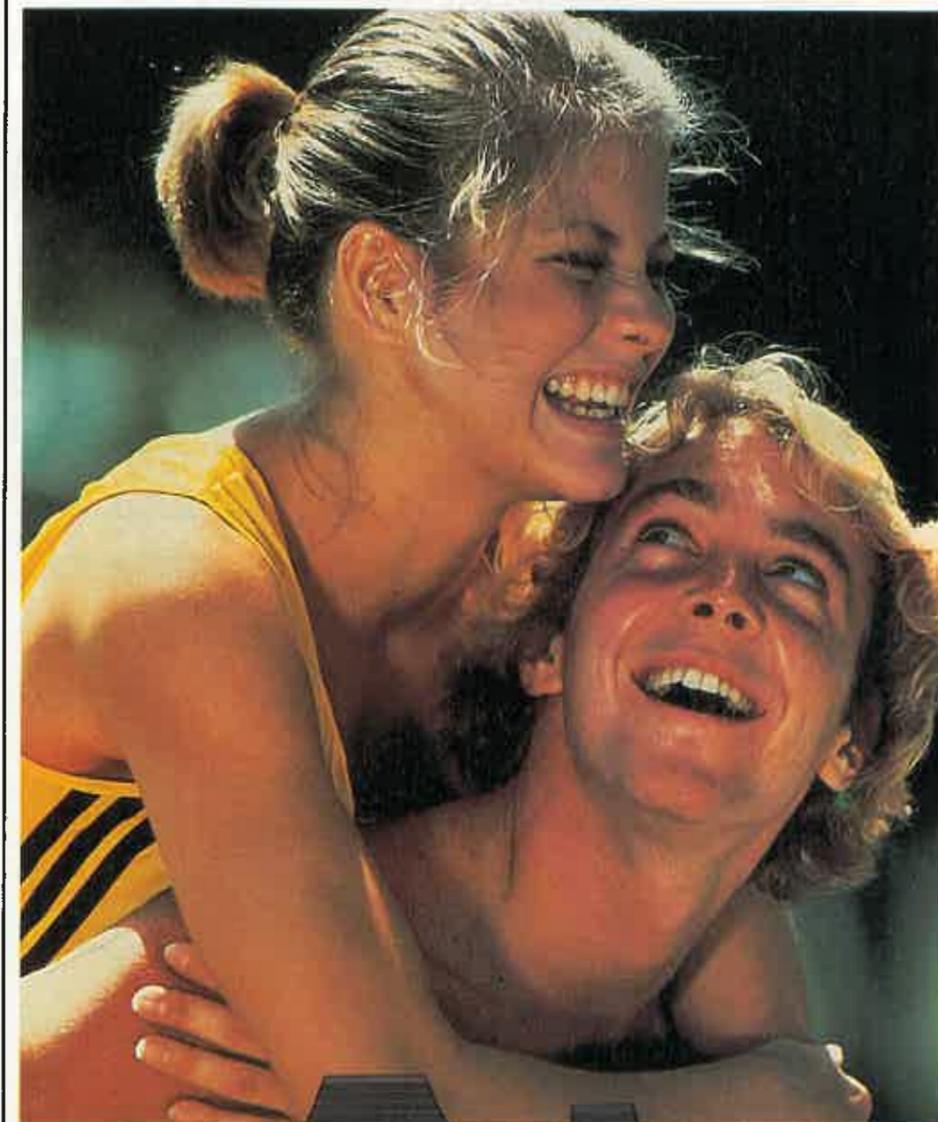
Música Viva.

Distribuidor exclusivo para España: Vieta Audio Electrónica S.A. Bolivia, 239 Barcelona-20



Pulsar Quartz

Faces of Love



NQ 175

EB 047

Fabricados por la empresa relojera más importante del mundo. 250 modelos de 5.000,- a 30.000,- ptas.

ADELANTA POR TECNOLOGIA



"...En algunas ocasiones he utilizado neumáticos de otras marcas. Todos me han dado buenos resultados, pero Pirelli me ha dado el triunfo..."



Antonio Zanini
Campeón de España
de Rallies 1984
con Ferrari 308 GTB



8 veces Campeón del Mundo de Rallies y 14 veces Campeón de Europa

Solicite el envío gratuito del Dossier P6, escribiendo a Pirelli, ref. MO, Apartado 7 de 08080 Barcelona

Fuera de serie

¿Es posible pagar cincuenta millones de pesetas por un coche? Por lo visto sí, ya que esa ha sido la cifra abonada por un enigmático coleccionista estadounidense para adquirir un maravilloso Bentley coupé de 1930, que después de la subasta de Sotheby's de la pasada semana, se ha convertido en uno de los coches más caros del mundo.

BENTLEY SILENT SPEED SIX UN MARTILLAZO DE CINCUENTA MILLONES

SE trata de un modelo único en el mundo por su carrocería especial y en cuya agitada historia destaca un capítulo de máxima curiosidad: en marzo de 1931 fue capaz de ganar al *Blue Train* —Tren Azul— en una carrera a muerte disputada entre Londres y Cannes. Si el coche tiene su propio libro de recuerdos, otro tanto cabe decir de su primer dueño, *Babe* Barnato, uno de los grandes patrones de la firma Bentley y *play-boy*, famoso en los años treinta tanto por sus proezas al volante como por sus millones.

Barnato fue un verdadero caballero-piloto que llegó a ganar por dos veces consecutivas las 24 Horas de Le Mans. Barnato ganó esta carrera en los años 1928 y 1929, encuadrado en las filas de un curioso equipo, los *Bentley Boys*, formación compuesta por multimillonarios ociosos en la que *Babe* nunca desentonó por la cuantía de su fortuna



El Bentley Silent Speed Six, un capricho de 50 millones de pesetas
El duelo del Bentley con el Tren Azul fue una de las grandes batallas de la época

personal, sobre todo si se tiene en cuenta que su padre, Barney Barnato, desaparecido en extrañas circunstancias durante un viaje por mar, era en aquellos tiempos uno de los dos únicos dueños

de la mina de diamantes Kimberley, la mina sudafricana más famosa en su especialidad.

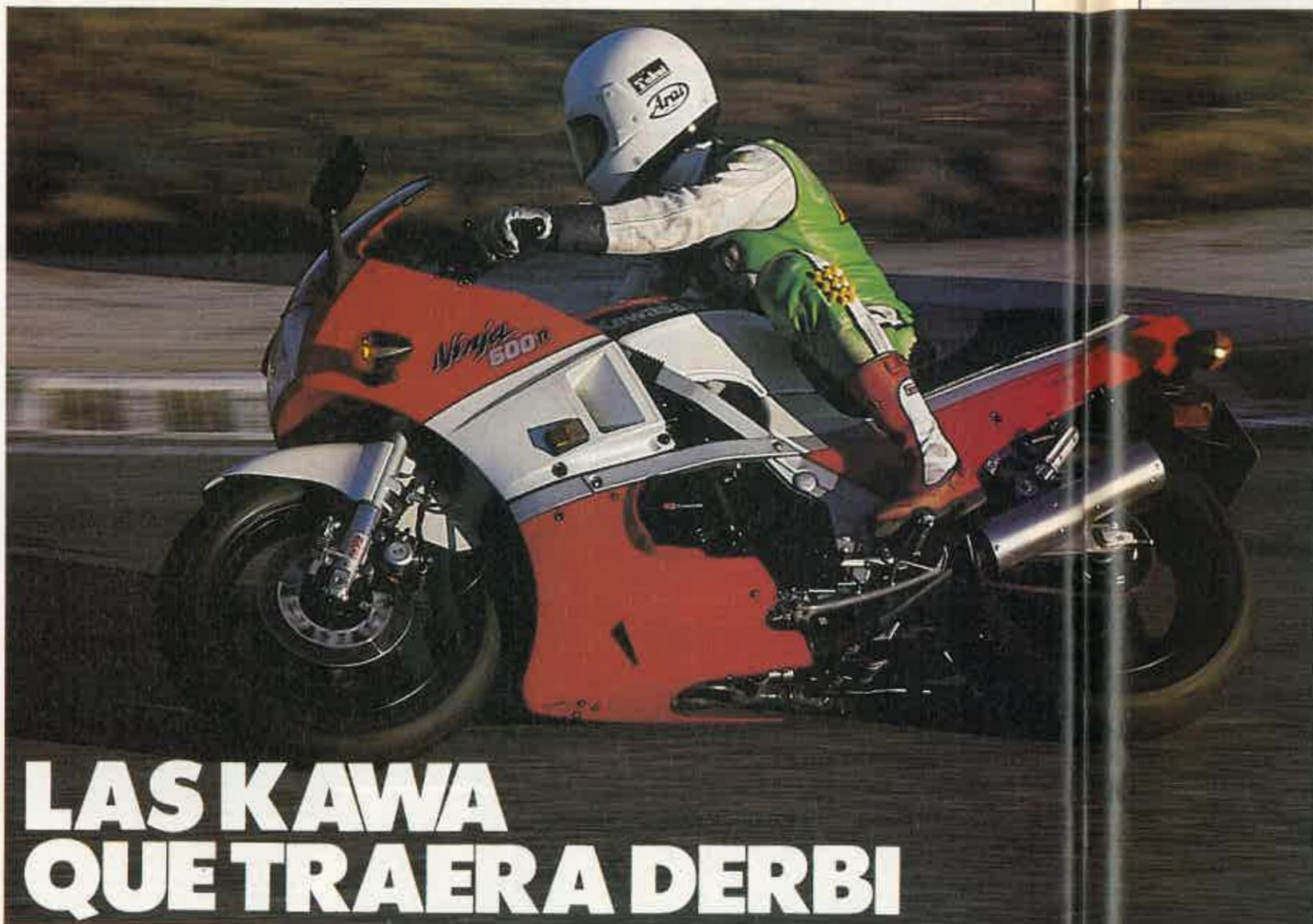
El Bentley Silent Speed Six ahora sustituido por la casa Sotheby's nació en

1930 para alcanzar su momento de gloria al año siguiente en su duelo con el Tren Azul, un enfrentamiento cuya emoción quedó plasmada en los lienzos del pintor Terence Cuneo.

La extraña carrera entre coche y ferrocarril le costó a Barnato 60 libras esterlinas de aquella época, unas 12.000 pesetas, pese a ser el ganador de la apuesta cruzada con los amigos que viajaban cómodamente sobre raíles. Barnato llegó antes a Cannes y se hizo acreedor a las 100 libras de la apuesta, pero debió pagar una multa de 160 libras a las autoridades francesas por participar en una competición ilegal.

El immaculado Bentley Silent Speed Six, verde oliva como corresponde a un genuino deportivo inglés, ha entrado ya en la leyenda tras la subasta del pasado día 10. El Bentley de Barnato tiene una plaza en ese olimpo especial donde hasta ahora reinaban en solitario un Ferrari GTO y un Mercedes 500 K. El Ferrari fue adjudicado hace un par de años por 65 millones de pesetas, mientras que el Mercedes fue vendido en 1979 por la nada despreciable cantidad de 69 millones de pesetas.

A. Marco



LAS KAWA QUE TRAERA DERBI

PRECISAMENTE unos días antes de anunciarse oficialmente que Derbi venderá en España las Kawasaki —noticia que recogimos en nuestro pasado número—, la marca japonesa presentó en el circuito del Jarama los cuatro nuevos modelos de su gama, dos de los cuales, la GPZ-600-R y la KL-600-R, serán los que se vendan en nuestro país junto a la GPZ-900-R.

Después de los éxitos conseguidos con la primitiva K-900, esta marca adoleció de un cierto conservadurismo que le hizo perder terreno frente a otros fabricantes, hasta volver a remontar con la prestigiosa Ninja 900, entrada en producción hace dos años. Después de ver el éxito rotundo de este modelo, Kawasaki ha presentado la GPZ-750-R y la GPZ-600-R, basadas en el mismo concepto, tanto estético como tecnológico.

La GPZ-600-R ha sido la gran reve-

lación. Equipada con un motor de cuatro cilindros en línea, refrigerados por agua y con cuatro válvulas por cilindro, desarrolla setenta y cinco caballos de potencia a diez mil quinientas revoluciones por minuto, con un par motor francamente sorprendente para tratarse de una moto de seiscientos centímetros cúbicos.

En momentos de apuro o de descuido, este propulsor puede sobrepasar el límite de las diez mil quinientas revoluciones y llegar a las trece mil sin que la mecánica se vea dañada. Las seis marchas que componen el cambio están tan bien escalonadas como para permitir una conducción rápida en un circuito tan virado como el Jarama. Al contrario de otras marcas, Kawasaki sigue manteniendo el alternador en un extremo del cigüeñal. Sin embargo, el motor es cuarenta milímetros más estrecho que el anterior GPZ-550, y al momento de tumbar en curvas sólo se llega a

rozar el suelo con los reposapiés, pero nunca con las laterales del motor.

La parte ciclistica es de máxima actualidad. El chasis, de doble cuna abierta en la parte inferior, está construido con tubos de acero de sección rectangular al igual que el basculante, y la suspensión trasera es el conocido sistema *Uni-Track* de un solo amortiguador central, a progresión variable. El funcionamiento de éste es hidroneumático, y gracias a un mando colocado en el lado derecho se puede regular, incluso en marcha, el mecanismo neumático.

Por fin en una moto de serie, el sistema antihundimiento de la horquilla delantera, que en el caso de la GPZ-600-R se denomina AVDS, es efectivo y sensible en los diversos grados de regulación.

La GPZ-600-R es sorprendente en cuanto a sus medidas: 1.430 milímetros de distancia entre ejes, sólo 770 milí-



La Ninja 600-R, nueva reina de la cilindrada media y cuyo chasis se aprecia al descubierto en la fotografía, será uno de los modelos estrella vendidos por Derbi. Sobre estas líneas, la Ninja 750; abajo, detalle del sistema antihundimiento de su horquilla delantera.



metros de altura del sillín desde el suelo y 190 kilos de peso. Con la adopción de las llantas de 16 pulgadas en ambas ruedas, Kawasaki ha conseguido una moto de lo más compacto y con dimensiones muy reducidas. Esto tiene como inconveniente que la GPZ-600-R está destinada a personas no más altas de un metro setenta. A partir de ahí, su conducción es bastante problemática.

Durante los ensayos en el circuito, la 600-R mostró unas dotes de estabilidad sorprendentes, con excelente precisión y docilidad al trazar cualquier curva. Si se plantea la necesidad de corregir la trayectoria en un viraje, las reacciones son de lo más noble, y hasta rozar el suelo con los reposapiés no se presenta ningún punto negativo.

Su hermana mayor, la Ninja GPZ-750-R, es una moto totalmente diferente.

Muy pesada y con falta total de par motor en los bajos regímenes, tiene un

comportamiento poco brillante en un circuito. La estabilidad es buena y permite llegar a rozar el suelo con los laterales del carenado; sin embargo, se manifiesta lenta a la salida de las curvas.

Para estar presente en el mercado norteamericano con un modelo de media cilindrada y elevadas prestaciones, Kawasaki ha presentado la LTD-450, derivada de la antigua LTD-440. Totalmente diferente, la 450 tiene una línea Custom, al estilo yanqui más pronunciado, y recuerda a la Harley Davidson Sturgis en muchos aspectos. Con ésta tiene en común la transmisión secundaria por correa dentada de neopreno. Sin embargo, el motor que la equipa es prácticamente la mitad del GPZ-900-R. Este bicilíndrico con cuatro válvulas por cilindro y refrigeración líquida está dotado de un eje de contrapeso para equilibrar la fase del cigüeñal y así reducir las vibraciones, y en un extremo



La LTD-450, en el más puro estilo U.S.A. Sin embargo, este modelo no vendrá a España.



Un poderoso motor caracteriza a la KL-600-R. Cuatro válvulas por cilindro, doble árbol y refrigeración por agua.

está equipado con un amortiguador de tracción.

La potencia máxima de este propulsor es de cincuenta caballos, a nueve mil quinientas revoluciones por minuto, y sólo para el mercado alemán está disponible una versión con veintisiete caballos.

La elasticidad es la mejor característica de la LTD-450. Una vez en marcha, con la quinta velocidad engranada, se puede conducir sin apenas la necesidad de utilizar el cambio, teniendo así la sensación de estar manejando una moto con cambio automático, mientras que con la primera marcha acelera con tal brío que es muy fácil exhibirse haciendo el caballito, que tanto gusta a los americanos.

Según el fabricante, este modelo puede alcanzar los ciento setenta y cinco kilómetros por hora y recorrer los cuatrocientos metros desde parado en poco más de trece segundos. Si esto es cierto, no cabe duda que se trata de una Custom más que sorprendente.

En el campo de las todo terreno, cada día más en auge, Kawasaki ha presentado la nueva KL-600-R. Al margen de las prestaciones, el detalle más interesante consiste en el arranque eléctrico que la equipa y, en caso de que no funcione, la puesta en marcha manual es de lo más sencillo. El motor que la equipa es un monocilíndrico con cuatro válvulas y doble árbol de levas en cabeza; como todos los demás modelos presentados, también la KL-600-R tie-

ne refrigeración líquida. Al no poder ensayar en un terreno apropiado para esta moto, sólo se ha podido comprobar su comportamiento sobre asfalto, donde ha dado muestras de buena aceleración y gran estabilidad en curva.

Hay que destacar la calidad del vehículo en su conjunto, remarcando especialmente las suspensiones y lo poderoso que resulta el motor a muy bajo régimen.

Entre los modelos presentados en el circuito del Jarama, queda claro que la GPZ-600-R ha sido la gran revelación y, sin lugar a duda, con ella Kawasaki pasa a ocupar el liderazgo en la categoría de la media cilindrada.

Texto y fotos: Gigi Corbetta

WIZARD T-38B



El mejor entrenador ultraligero biplaza

Doble control de mando completo. Diseño de avión convencional. Sistemas de seguridad incluidos: barras de refuerzo en empenaje de cola, doble barra de mando al elevador. Hélice tripala, en fibra de carbono. Motor Rotax de 47 HP. Embrague centrífugo, con sistema de absorción de vibraciones y «trim» regulable a cuatro puntos.

AERODEPORTE ULTRALIGEROS, S. A.

Avda. Ciudad de Barcelona, 222 - Madrid 28007
Teléfonos (91) 251 37 96 - 850 79 96

P.V.P., montado: 1.390.000 pts *

* Precios sujetos a cambio, sin previo aviso

Viajes

SERRA DA ESTRELA EL TECHO DE PORTUGAL



Cuando los hielos y las nieves se retiran, la Sierra de la Estrela aparece delante del viajero con toda su ruda belleza.

ES difícil saber cuál sería el verdadero corazón de Portugal, pero probablemente no estará muy lejos de la Serra da Estrela. El viajero encuentra por estos parajes la tradicional dulzura de las gentes portuguesas, pero enmarcada en un entorno de ruda belleza. Son roquedales solitarios, tierra de rebaños semisalvajes, con lagos formados en viejos circos de origen glaciar y manantiales de ríos como el Mondego.

Guarda, a unos 50 kilómetros de la frontera española, es la puerta. Se trata de la ciudad más alta de Europa (1.000 metros), de clima extremado y ambiente atractivamente austero, con una catedral iniciada en el siglo XIV que expresa muy bien el carácter de esta tierra.

La ruta más cómoda es proseguir hasta Celorico da Beira, a 25 kilómetros, siempre en las estribaciones de la Serra, y tomar la carretera a Seia, desviándose en Vila Cortês para ganar Gouveia, donde hay una *pousada*. A partir de ahí, entramos propiamente en la Serra, un laberinto granítico que esculpe caprichosamente figuras en la roca, como la *Cabeça do Velho* (del Viejo) y la *Cabeça do Careca* (del Calvo).

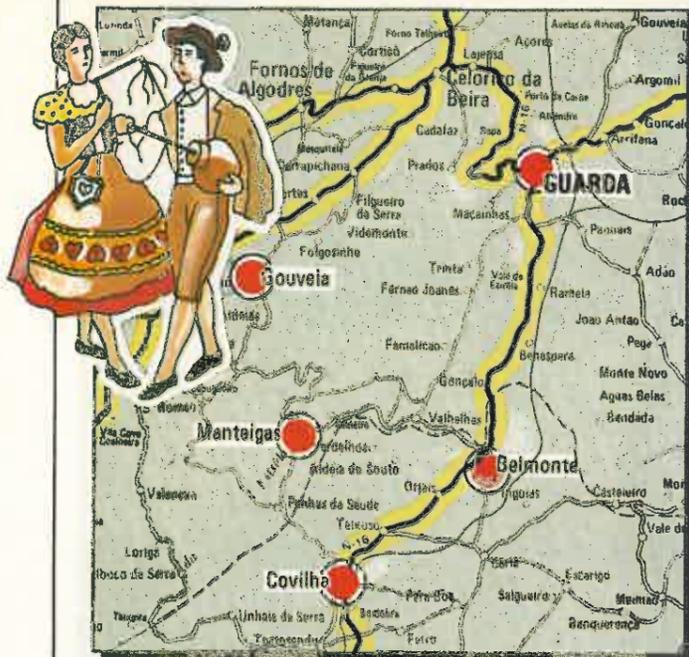


Seia ofrece una buena vista sobre el valle del Mondego, y es cabeza de la carretera más alta de Portugal, hacia Covilhã. En Sabuqueiro pueden admirarse tres lagunas, la Redonda, la Larga y la Oscura. A 32 kilómetros de Seia, y a casi dos mil metros de altura, el observatorio de Torre, que permite hacerse una estupenda idea del curso del río Zêzere, todo meandros y recovecos en un paisaje frondoso. Al pasar Nave de Santo António, la carretera desciende en continuas curvas. Es reco-

mendable un alto en Penhas da Saude, centro de deportes de invierno.

Covilhã debe ser escogida como punto de partida de excursiones. En sí misma, la ciudad es un importante mercado ganadero y textil: el famoso *queijo* (queso) de la Serra es aquí de garantía, y también la lana, la más reputada de Portugal. Merece la pena acercarse al Zêzere y al embalse de Cova da Beira, yendo hacia Fundão y la Serra da Gardunha.

El sur de la Serra da Estrela queda a



En esta zona, sus ciudades (Guarda, Belmonte...), conservan desde restos de la antigua Lusitania romana hasta viejos edificios manuelinos.



Comer y dormir

RESTAURANTES.—COVILHA: Montalto, Lg. Municipio. Montiel, Lg. Municipio, 26. Solvene, R. Visconde Coriscada. **GUARDA:** Belo Horizonte, Lg. San Vicente, 1. Reivaz, R.D. Luis I, 7. **HOTELES.**—COVILHA: Estal (★★★), Varanda dos Carqueijais, Estrada a Penhas da Saude, km. 5. Tel. 075/240 71. Serra da Estrela (★★★), Penhas da Saude, km. 11. Tel. 075/240 91. **GUARDA:** De Turismo (★★★), Av. Coronel Orlando de Carvalho. Tel. 071/222 51. Filipe (★), Rua Vasco de Gama, 9. Tel. 226 59.

mano desde Covilhã por la carretera de Tortozendo. Encontraremos Unhais da Serra, estación termal de aguas sulfurosas, situada sobre uno de los más bonitos valles de la Estrela. Puede seguirse en dirección a Seia, tanto como nos permita el tiempo: en cualquier caso, no hay que perderse Alvoco da Serra si se pretende practicar el montañismo: es la base adecuada.

El otro itinerario lógico desde Covilhã es hacia Manteigas, tomando una carretera secundaria a partir de Nave de Santo António, en la ruta principal a Seia. El camino es duro, pero no en vano estamos en el valle glaciar de Zêzere, modélico desde el punto de vista

geográfico, y podemos olvidar la cruz de ir siempre en primera o segunda. A la derecha, llegando a Manteigas, una desviación de seis kilómetros nos lleva al Poço do Inferno, desfiladero agreste, de paredes bañadas por numerosas cascadas. Volviendo a la carretera, y tras atravesar las termas de Caldas de Manteigas, llegamos a esta localidad, cautivadora por sus edificios de los siglos XVI y XVII que conservan balconadas de madera; en la rua São Pedro, una interesante ventana manuelina. Desde Manteigas, será atractiva para los pescadores la zona de Penhas Douradas, hacia el norte, en el río Alva, o en el cercano Mondego.

Autoagenda

OFICINAS DE INFORMACION TURISTICA.—COVILHA: Praça do Municipio. Tel. 221 70. **GUARDA:** Edificio da Camara, Praça Luis de Camões. Tel. 222 51.

CONCESIONARIOS DE LA ZONA.—COVILHA: Fiat: Largo das Forças Armadas, Tel. 230 15. Ford: Palmatoria. Tel. 227 45. Rúa Tres Lagares. Tel. 526 31. General Motors: Rua Visconde da Coriscada, 112. Tel. 220 44. Mercedes-Benz: Estrada Nacional 18 Refugio. Tel. 231 43. Renault: Av. Frei Heitor Pinto, 20. Tel. 228 25. Talbot: Av. Frei Heitor Pinto, 20. Tel. 228 85. Volkswagen: Rua António de Aguiar, 112. Tel. 227 73.

GUARDA: Austin: Rua Marqués de Pombal, 47. Tel. 227 44. Citroën: Rua Batalha Reis, 2. Tel. 229 47. Fiat: Rua Serpa Pinto, 13. Tel. 227 44. Ford: Av. da Estação. Tel. 231 48. Estrada Nacional. Tel. 216 42. General Motors: Rua Dr. Manuel Azeiteiro, 2. Tel. 229 47. Peugeot: Largo Augusto Gil. Tel. 229 48. Renault: Av. Sao Miguel. Tel. 222 59. Talbot: Rua Vasco de Gama, 8. Tel. 222 60. Volkswagen: Estrada N-16. Tel. 216 96.

El regreso a España puede hacerse por Belmonte, de famoso castillo, y con una torre romana, Centum Cellas, en las inmediaciones. Si no queremos volver por Guarda, hay que proseguir hacia Sabugal, también con un castillo, del siglo XIII, y de ahí ir a la frontera de Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro.

En resumen, un viaje que a otros incentivos añade el placer de conducir, en invierno, en un paisaje de cimas que reciben dos metros de nieve al año y donde son frecuentes las heladas de nueve meses, en contraste con un verano seco y duro. El silencio, los ecos, la crispada belleza de la Serra da Estrela son inolvidables: es, sin duda, el corazón de las Beiras, la región *mais portuguesa com certeza*.

Miguel Bayón

Block del Paparrutas

Los caminos de la Estrela

DESDE Castelo Branco hasta Guarda, uno va de Beira en Beira, de la Alta a la Baixa y recorre buenos trozos de la sierra de la Estrela, que es uno de los más bellos montes del montañoso Portugal.

Ahora he estado por allí y es buen momento. El otoño es la edad de la suprema elegancia para el bosque. Está ahora como esas damas de cuarenta años y de derechas que han sabido conservar todo el esplendor de la belleza en la madurez y han adquirido la plenitud del arte del perfume, del vestir, del moverse y del hablar que promete la más entendida praxis en el amor. Al lado de esos otoños tan hermosos, la primavera huele a caquita de bebé.

La cocina está a tono y el ambiente abre el apetito de forma espantosa. Es el aire tan puro, son las neblinas misteriosas de la noche, frías y románticas. Todo invita a acercarse al puchero humeante y oloroso. La panza reclama calor y el corazón amor.

El bacalhau, pescado de tierra adentro, salazón de caminantes y de arrieros, está en todas partes. Bacalhau asado con patatas a la Murro, bacalhau com leite, maravilla absoluta, o son las migas lagareiras com bacalhau o las de Lafões, o el bacalhau a la Assis, o el que se cuece al horno o el sublime bacalhau com graos, que son garbanzos, degustado en Belmonte. Sencillez campesina, epicúrea simplicidad que tan bien se siente al lado del vaso de vino del Dão.

De Fundão son famosos el cabrito y la lamprea, de Covilhã, la trucha en escabeche y con la misma preparación, degústese la perdiz en Alpedrinha.

Guarda, en la Beira Alta, es ciudad antigua y de acomodada apariencia. Allí tuvo palacio Felipe II y no se dio cuenta del desacato permanente que se le hacía: en el muro

de la catedral, que está justo enfrente, una gorguera representa a un personaje enseñando el culo a Castilla y al palacio de Felipe.

Se puede soportar la catedralica ofensa saboreando con un buen vinillo el sabroso torrésimo local, carne de porco bien frita y servida fría. Ahora es tiempo de matanza y si se cae a tiempo os invitarán al almoço das Morcelas, que consiste en un buen caldo verde, untuoso y graso, seguido del plato de cerdo con torresmos, farinheiros, febras, costelas y chouriças asadas en la lareira, todo con guarnición de grelos y patatas.

Todo el embutido de Guarda tiene gran estima en Portugal. Y también hay en la cocina de la zona, en esta temporada, toda una serie de interesantes platos de miscaros, que tal es el genérico de las setas y hongos en portugués.

Tiene la cocina de los dos Beiras familiaridad con la gallega, a la que aventaja, sin embargo, en variedad y cantidad de platos y en la utilización de especias y aromas. Y también de setas, claro, a las que los gallegos temen como al demó. Lo de las especias y aromas, tan popular en Portugal, es re-

miniscencia del gran imperio y del amor de los hombres de las zonas del interior del país, por la alta navegación.

Es, en este sentido, de interés histórico y antropológico observar cómo el arroz y los arroces son una de las partes más típicas y características de la cocina local, con algunos aciertos muy considerables, tal, el arroz con pato.

Lo cual no deja de echar por tierra un tanto aparatosamente esa teoría según la cual no hay buena cocina si no se hace con productos locales, porque en las Beiras, tanto en la Alta como en la Baja, los arroces ya los podrán ustedes buscar con lupa...



Xavier Domingo

RESTAURANTE ESPECTACULO



PRESENTA EL HUMOR DE

FELIX EL MAÑO

Y EL BALLET ESPAÑOL DE **SILVIA IVARS** Y GALAS ESPECIALES

RESTAURANTE



Comedor Abierto mediodía y noche

RESERVAS Tlfs. 273 78 04 - 05 Entrada por Menéndez Pelayo frente c/Ibiza

LA CARRERA DE NUNCA ACABAR

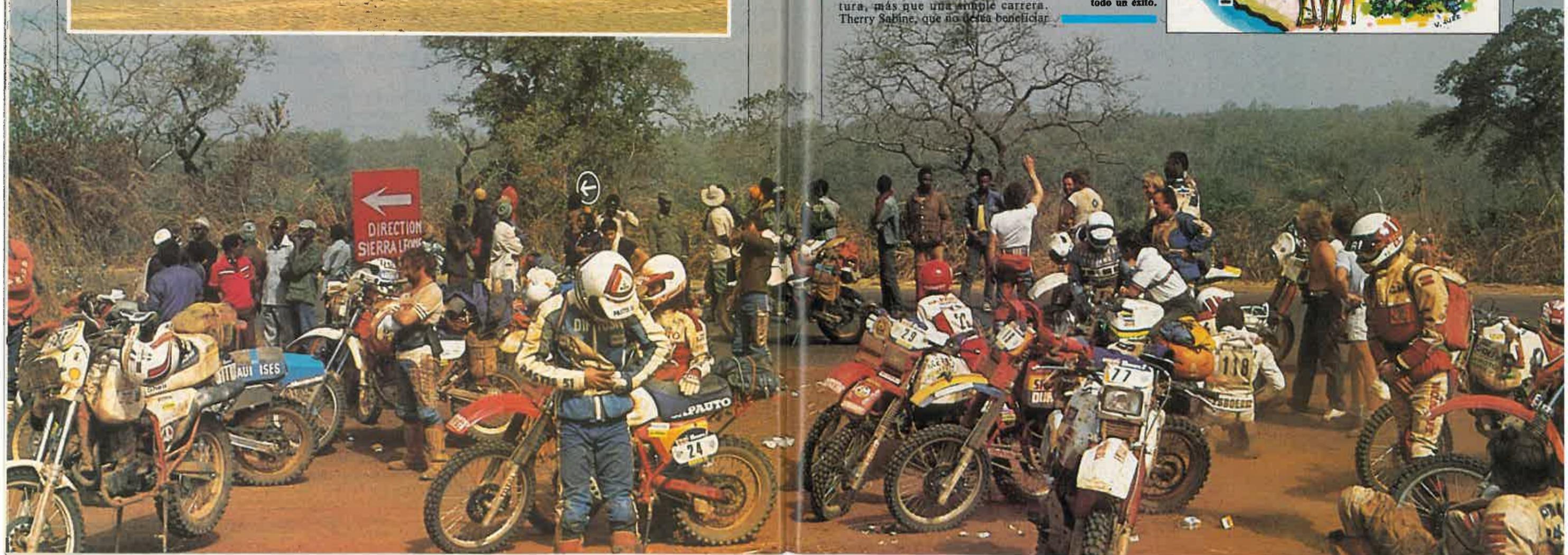
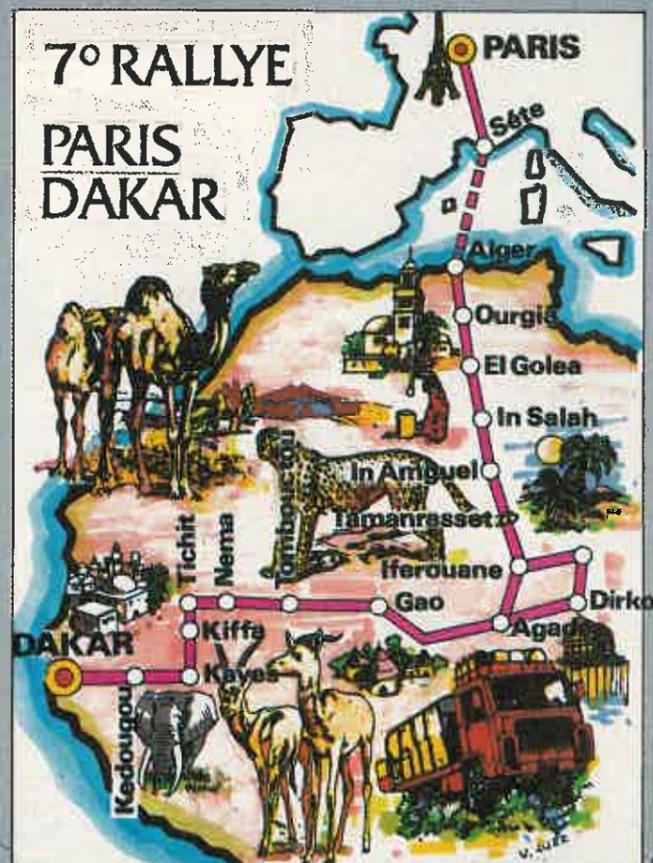
La edición de este año del París-Dakar supera en dureza a todas las carreras anteriores. Para los 1.500 participantes que el 1 de enero tomarán la salida en París, y entre los que se cuentan ocho españoles, los 14.000 kilómetros del recorrido serán eternos y más de la mitad no llegarán a la meta.



El Rallye París-Dakar es la prueba automovilista más dura de cuantas se celebran en el mundo. No se puede comparar ni con un gran premio de Fórmula 1, ni con los durísimos rallyes del Mundial. Más que una carrera es una difícil aventura para la que se necesita una excelente preparación física. Llegar a la meta de Dakar constituye una victoria, independientemente del lugar de la clasificación que se ocupe y aunque la diferencia con el ganador supere con mucho las cincuenta horas, pues el tiempo toma una dimensión distinta a la habitual durante esos veintidós días en que se recorren 14.000 kilómetros, la mayor parte de ellos por terrenos inhóspitos y desérticos.

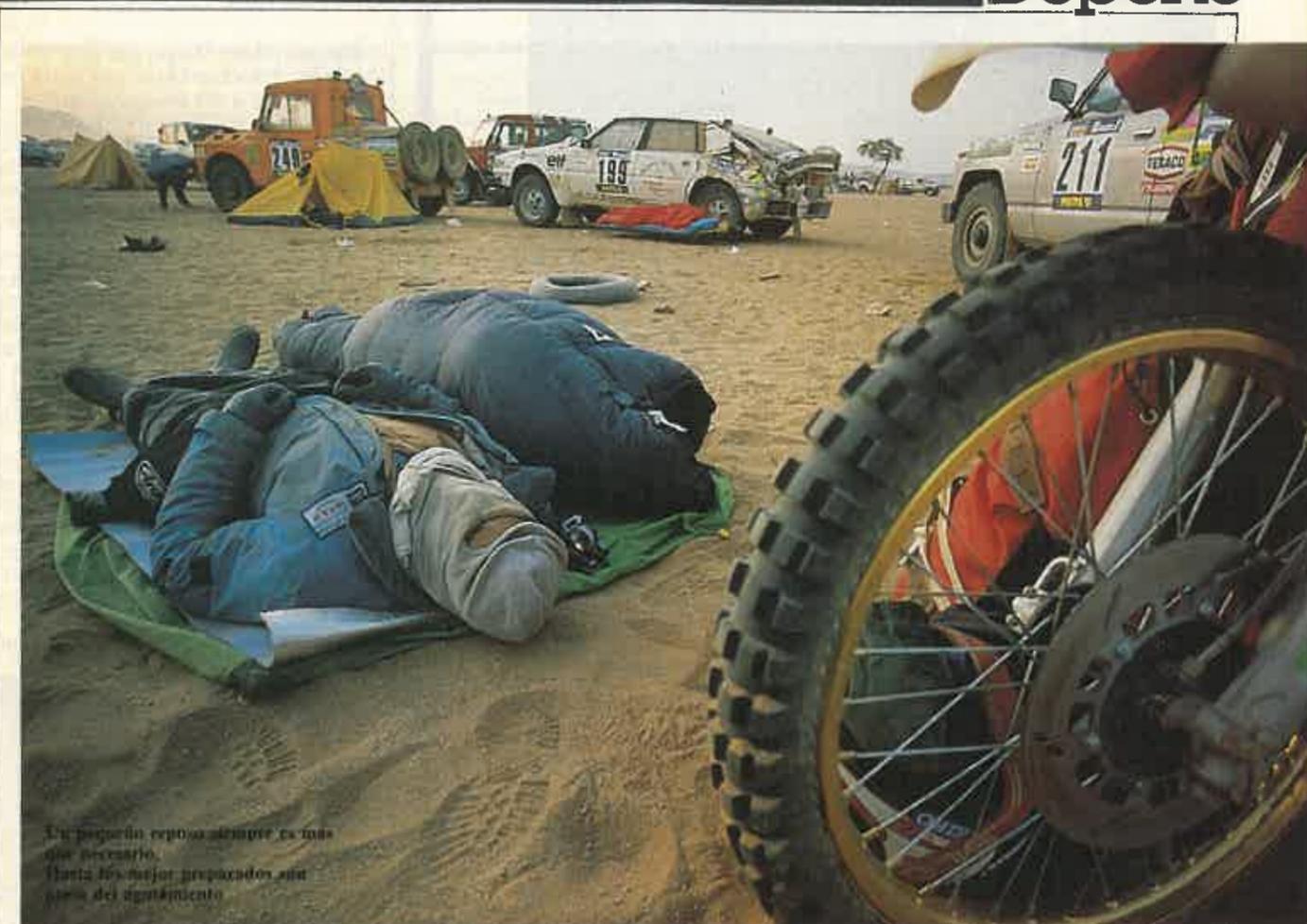
El «diabólico» Therry Sabine, como se le llama al padre de la prueba después de la presentación del recorrido de este año, sabe muy bien que su «gran creación» goza de una gran popularidad por salirse de los cánones habituales, encerrar numerosas dificultades, y sobre todo, por ser una auténtica aventura, más que una simple carrera. Therry Sabine, que no desea beneficiar

Para los hombres de las motos la dureza de esta maratoniaca carrera es superior a la que deben soportar los equipos que participan con vehículos de cuatro ruedas. Llegar a la meta constituye todo un éxito.



cambió

Cambio 16.
13 años siendo noticia.



Un pequeño reposo siempre es más que necesario. Hasta los mejor preparados son presa del agotamiento.

a los equipos oficiales en perjuicio de los corredores aficionados, ha preparado para este año un recorrido extremadamente duro que es, sin duda, el peor en los siete años de historia del París-Dakar.

A través de Argelia, Nigeria, Malí, Mauritania y Senegal, los participantes deberán llegar a Dakar tras haber recorrido 14.000 kilómetros —2.000 más que el año pasado—. También como auténtica novedad anunció Sabine la inclusión de una prueba especial de noche para coches y camiones que formará parte del famoso Raid Santos de Cartier sobre un bucle Agadez-Agadez. Esta será la etapa más larga de la historia en el temible desierto del Ténéré —dos días para recorrer 1.900 kilómetros de arena y soledad.

Pero la imaginación diabólica del ex publicista y ex piloto Therry Sabine, que ha encontrado con esta carrera el gran negocio de su vida, parece no tener límites. Así, tras un día de reposo en Agadez para recuperar a los participantes perdidos en el inmenso mar de arena del Ténéré, ha previsto otras selectivas pruebas: una etapa maratón —dos días non-stop— desde Gao hasta Tumbuctu, y la travesía del desierto de Mauritania, donde hasta ahora lo único que han circulado son las cara-

vanas de camellos. Con su sardónica sonrisa, Sabine anunció en el gran espectáculo de presentación del rallye que el desierto de Mauritania será una bonita partida de cartografía donde los que no calculen bien se arriesgan a no encontrar jamás la salida hacia Senegal. Además, «la menor duda, la más pequeña parada —dijo— significa un enterramiento seguro». En el camino quedarán muchos de los 550 vehículos que el día 1 de enero, a las puertas del palacio de Versalles, tomen la salida.

Porcar repite por cuarta vez
Este año espera volver a llegar



Abandonar en el París-Dakar es dejar en el desierto todas las pertenencias. Una filosofía particular o un intento de evitar cualquier profanación de los vehículos ha convertido en una costumbre el quemar los coches, motos e incluso camiones cuando es imposible continuar la carrera.

Es una carrera que está comenzando a atraer a algunos equipos oficiales, sobre todo por la difusión que está teniendo. El año pasado fue Porsche la que entró en el juego. Y este año le ha seguido Citroën. Pero, además, hay muchos equipos patrocinados por los concesionarios en Francia de diferentes marcas que alinean coches muy bien preparados por los respectivos departamentos de competición. Una forma de tomar parte en la competición sin correr riesgos de imagen. Tal es el caso de Audi, que este año alinea tres coupé Quattro a través de los concesionarios franceses, con Bernard Darniche al volante de uno de ellos —los otros dos los conducen Lapeyre y Ridal— con el ánimo de batir a los Porsche. Mientras tanto, el responsable de competición en Alemania aseguraba que no le interesaba demasiado el París-Dakar. De todas formas, parece difícil que nadie pueda batir al fuerte equipo Porsche, compuesto por Jacky Ickx, vencedor hace



Esta botella es histórica.

Así eran las botellas en el siglo XVIII, opacas y con textura mate. Nuestros antepasados sabían que la luz es un enemigo del vino.

FAUSTINO adoptó este perfil clásico para conservar mejor un vino maduro y a la vez moderno. Un vino preparado para envejecer muchos años EN ESTA BOTELLA HISTÓRICA.

FAUSTINO
Rioja-Alavesa

Bodegas Faustino Martínez - Oyon



dos años; René Metge, que ganó el año pasado, y Jochen Mass, que participará de apoyo a sus compañeros.

En lo que se refiere a Citroën, alinea un Visa 4 x 4 para Jean Luc Therier. También con un turismo, pero de dos ruedas motrices, categoría que quiere ganar, participa el belga Guy Colsoul, con Opel.

El resto de los participantes con posibilidades lo hacen con vehículos todo-terreno. Hay que destacar a Sarrazin, con un Aro; a Trossat y Jabouille, con Lada Niva; a Jaussaud y Jarier, dos pilotos de circuito como Ickx y Mass, con los Mercedes 280 GE, y a Pescarolo y Lartigue, con los Range Rover.

Las fascinación de participar en esta aventura ha cuajado muy hondo en algunos españoles. Ocho serán este año los que tomarán parte en la prueba, también lo hará un Seat Ronda patrocinado por la escudería Olot Competición, que será conducido por dos suizos afincados en Ampurias.

Juan Porcar es el piloto español que

UNA filosofía particular o un intento de evitar cualquier profanación de los vehículos ha convertido en costumbre quemar los coches, motos o camiones cuando es imposible continuar la carrera

más veces ha tomado parte en este rallye. En 1982 hizo su debut sobre una Ossa 350, y en 1983 volvió a intentarlo con una BMW R 80 GS, pero en ninguna de las dos ocasiones logró llegar a la meta. Sin embargo, el año pasado se sacó la espina y terminó por fin con un Mercedes en el que compartía el volante con dos italianos. Para este año Porcar dispone también de un Mercedes 300 GD, cuyo motor es estrictamente de serie, pero con una perfecta puesta a punto. El presupuesto, seis millones de pesetas, ha sido aportado en su mayor parte por Tudor, completando la cifra Lois, Ducados y Bertín Osborne. El objetivo de Juan Porcar y de su compañero, Eduardo de Aysa, para esta VII edición del París-Dakar es ganar la categoría Maratón Diesel, en la que están inscritos y en la que la preparación de los vehículos es muy limitada.

Otro de los habituales del rallye africano es Carlos del Val, que, patrocinado por el Real Automóvil Club de Es-

paña y Pegaso, dispone de un camión muy adecuado a las características de la prueba. Carlos es un coleccionista restaurador de coches antiguos al que le gusta participar en rallyes de larga duración. En 1981 logró llegar a Dakar a bordo de un camión Iveco, y el pasado año, conduciendo un Pegaso estrictamente de serie con el que había recorrido 23.000 kilómetros por tierras africanas para rodar la serie televisiva «Los Robinsones», también llegó a Dakar. Acabado el rallye volvió a montarse en su camión y, atravesando de nuevo Africa, lo condujo de vuelta a Madrid. Este año forma equipo con Marcello Conod, un santanderino que ha vivido diez años en Nigeria, por lo que conoce Africa y habla algunos de sus dialectos, además de cinco idiomas.

Menos ambicioso que sus dos compañeros y con un presupuesto menor se enfrenta a la dura prueba Salvador Cañellas, un hombre con un amplio palmarés deportivo que ha corrido en casi todas las especialidades del motor.

Llegar, y a ser posible entre los trein-



El polifacético Salvador Cañellas y su compañero Domenec Ferrán tendrán su bautizo de fuego a bordo de un Ranger Rover, que ya tiene cuarenta mil kilómetros a sus espaldas.

ta primeros, es la meta de Salvador y Domenec Ferrán, con quien forma equipo, pues los dos saben que disponen de un Ranger Rover usado con 40.000 kilómetros a sus espaldas y una escasa preparación. Su presupuesto, cuatro millones y medio de pesetas, lo han cubierto entre otros: British Motors de Barcelona, EMG, Mito, Kodak y el Real Automóvil Club de Barcelona.

Aunque la dureza del rallye es igual para todos, son los hombres de las motos los que más sufren las vicisitudes del recorrido. Carlos Mas y Oriol Tauler están preparados para enfrentarse a los 14.000 kilómetros africanos sobre sendas motos. Mientras que Oriol es un veterano motociclista que ya ha estado en Africa varias veces y ha participado en la Baja Montesblancos y el rallye del Atlas de Marruecos, Carlos Mas ha hecho de las carreras su profesión y cuenta en su haber con un amplio palmarés: Seis veces campeón de España de todo-terreno y un subcampeonato na-

Con una Yamaha Ténéré, Oriol Tauler emprende esta gran aventura con una excelente preparación física y pagando de su bolsillo la mayor parte del presupuesto.



cional de motocross en 500 centímetros cúbicos. Los dos pretenden llegar como sea hasta Dakar, y para lograrlo Oriol está llevando a cabo una intensa preparación física y dietética para

afrontar la prueba con una Yamaha XT-600 Ténéré prácticamente de serie. Su presupuesto, 1.260.000 pesetas —sin contar la motocicleta— lo ha cubierto prácticamente él mismo, aunque la Generalitat de Cataluña y Talleres JJ le han aportado alguna ayuda.

La moto de Carlos Mas es una KTM GS 600 cedida por Marsimoto, el importador de la marca en España. Su presupuesto, 700.000 pesetas, lo cubre con su exponsor principal, Ducados, y ayudas de Bradol y Marsimoto, que pone la motocicleta y los recambios.

Todos ellos serán durante el mes de enero los representantes españoles que intentarán, adaptándose a sus circunstancias y medios, superar todas las dificultades del rallye para llegar en una buena posición a la meta final de Dakar.

María Jesús Benet y José Luis Aznar

Para Carlos Mas, piloto profesional y seis veces campeón de España de todo terreno, su primera participación puede significar contar en el 86 con más medios



UN PEGASO EN EL DESIERTO

EL resultado logrado el pasado año por Carlos del Val y Miguel Guerrero, al conseguir terminar el París-Dakar, ha animado a los directivos de la empresa española a repetir de nuevo la experiencia prestando mayor apoyo al equipo y preparando un camión mucho más elaborado.

El único vehículo totalmente español que este año participará en el París-Dakar es un Pegaso 7222 de serie, que incorpora algunas modificaciones necesarias para este tipo de pruebas. El vehículo ha costado aproximadamente unos veinticinco millones de pesetas y ya estaba listo, el pasado 10 de octubre, para las duras pruebas finales a que ha sido sometido en Almería. Este modelo es similar al que utilizan las Fuerzas Armadas Españolas y a los que se exportan a Egipto. Además, el modelo está ampliamente experimentado en las condiciones más difíciles, aunque al estar fabricado sobre la base de un vehículo militar, que no precisa velocidad punta, los técnicos de Enasa, apoyados en la experiencia de Carlós del Val, han considerado imprescindible equipar el camión con un motor turboalimentado que desarrolla 220 caballos de potencia. Pero sin forzar demasiado la mecánica, por considerar más importante mantener un equilibrio entre velocidad y robustez, pues la meta del equipo es llegar hasta Dakar.

Otra de las novedades que incorpora este vehículo, con respecto al de la pasada edición, es la tracción independiente a las cuatro ruedas, sistema que se ha mantenido del modelo de serie. La caja de cambio, una ZF de seis velocidades sincronizadas, es muy similar a las que montan los camiones civiles y está fabricada por la propia Pegaso bajo licencia. Con velocidades que rondan los 135 kilómetros por hora y cerca de 10 toneladas de peso, el equipo del Real Automóvil Club de España dispone de un vehículo idóneo y con todas las posibilidades de llegar a la meta.

Se han realizado algunas mejoras de equipamiento en esta unidad, como la instalación de un acelerador de mano para que el pie derecho pueda descansar en las largas etapas del desierto a velocidad constante, y las dos ruedas de repuesto obligatorias, colocadas al final de la caja, que disponen de un sistema hidráulico y manual de bajada y

subida —el mismo que lleva el vehículo de serie— evitarán esfuerzos innecesarios, aunque el gato, que llevan en el camión para solucionar un posible pinchazo, es manual, y cambiar una rueda puede costar, si las cosas se dan muy bien, unos veinte minutos.

También de serie, el Pegaso 7222 monta un cabrestante hidráulico para casos de emergencia. Para bajar el centro de gravedad del vehículo y evitar el mayor número de repostajes posibles, se han instalado a ambos lados, debajo de la caja, dos tanques laterales de 360 litros, que junto con el que va situado en la parte posterior permiten transportar un total de 1.050 litros de gasóleo, con lo que se dispone, en condiciones normales, de una autonomía de 3.500 kilómetros. Ruedas de serie, iguales a las que suelen montar todas las marcas que participan, faros halógenos, y una bomba destinada a servirse el combustible, son otras de las mejoras efectuadas. Aunque el piloto, por evitar posibles problemas y pérdida de potencia, se ha negado a disponer de nevera y aire acondicionado, sí que ha pedido y colocado una caja fuerte, situada conscientemente en uno de los sitios más visibles, y un compartimiento especial forrado de goma-espuma para transportar la comida.

Algo de comida, alguna ropa, un depósito de agua con salida al exterior que sirve de grifo, las medidas de seguridad obligatorias, y las herramientas y recambios necesarios son los únicos elementos que llevarán para subsistir los veintidós días que dura la prueba, durante los cuales dormirán en unas pequeñas colchonetas instaladas dentro del camión.

Paralelamente a esta unidad se ha fabricado otra similar a petición del importador de Pegaso en Bélgica, con la que participará un equipo de ese país, que ha elegido para esta edición a la marca española después de cuatro participaciones sin resultados.

M. J. B.



Tras el resultado de los dos anteriores participaciones, Carlos del Val dispone este año de un vehículo mejor preparado.



En tierras de Almería se han dado los últimos toques al camión, sometiéndolo a las más duras pruebas.



Los detalles, cuidados con esmero. Sin agua no se llega a la meta.



Potencia y fiabilidad en su justo término. Cinturones y casco, para ir más seguros.





Peugeot-Talbot, a por el Mundial

El equipo Peugeot-Talbot Sport ha presentado en Mónaco —a fin de manifestar su apoyo al Rallye de Montecarlo— su programa deportivo para 1985. El objetivo principal es el Campeonato del Mundo de Rallyes.

Este optimismo se basa en la evolución que va a sufrir el coche y los refuerzos que recibe el equipo. El coche va a perder peso, va a cambiar de suspensión trasera y ganará potencia, pasando de 350 a 400 caballos, versión de motor que aparecerá con ocasión del Tour de

Córcega. En cuanto al equipo, Ari Vatanen va a recibir el apoyo de su compatriota Timo Salonen y de Bruno Saby, este último contratado sobre todo para reemplazar a Jean Pierre Nicolás.

El equipo Peugeot-Talbot Sport participará en todas las pruebas del Mundial. En tres de ellas —Montecarlo, Safari y Córcega— alineará tres coches. En el resto sólo dos. Saby participará, además de en estas tres pruebas, en Argentina, pues en ese tiempo Timo Salonen estará probando el coche en Finlandia de cara al Rallye de los 1.000 Lagos.

En el curso de esta reunión se confirmó la cesión de tres coches de 1984 a España, Alemania e Italia para Antonio Zanini, Kalle Grundel y Gianni del Zoppo, cuyo mantenimiento correrá a cargo de preparadores homologados por la marca, como son Almerás, Oreca y probablemente Conrero.

Carlos Gracia: Primeros desengaños

Carlos Gracia, el nuevo presidente de la Federación Española, ha tenido ya las primeras escaramuzas para defender su programa. Dado que los estatutos, cu-

Sito Pons: El espaldarazo de Japón

Por fin, tras varias semanas de incertidumbre, Japón ha dado su aprobación para que Sito Pons sea piloto del Team Gallina en el próximo Campeonato del Mundo de 500 c.c. Este team-manager italiano quedó impresionadísimo de las prestaciones de Sito en ocasión de unas pruebas privadas realizadas en Italia fuera de todo protocolo. El piloto catalán, con una moto no perfectamente puesta a punto ni de desarrollos ni de carburación hizo tiempos que sorprendieron

tanto al equipo italiano que éste presionó a Japón en favor de la elección de nuestro hombre por delante de los que estaban ya preseleccionados, en especial el australiano Wayne Gardner. Finalmente desde Japón han dado el visto bueno y Sito Pons podrá correr junto al ex campeón del mundo Franco Uncini. Un paso de gigante el dado por este piloto, que con este fichaje se convierte en uno de los hitos más destacados de la historia del motociclismo nacional.



A TODO GAS



● Carlos Abella ha recibido una oferta de Peter McIntosh para correr en Fórmula 3.000 con uno de los dos Williams FW 08 que va a alinear su escudería. Estos coches son los empleados por Rosberg y Laffite en 1983, convenientemente modificados. El presupuesto oscila entre los 50 y los 60 millones de pesetas, que en parte podría cubrir con la ayuda que, según parece, Ducados va a seguir ofreciéndole.

● Adrián Campos quiere también hacer la Fórmula 3.000. La oferta que él tiene es del equipo italiano Minardi. Campos tiene seguro hacer el Campeonato Alemán de Fórmula 3. En lo que se refiere a presupuesto, dice tenerlos cubiertos. Y casi sin contar con Avidesa.

● Los organizadores del Rallye Costa Brava han decidido que Barcelona sea el final de la primera etapa de la prueba, con el ánimo de acercarla a una gran población. Aprovechando la estancia en Barcelona, se celebrarán tramos de velocidad en Montjuich y la Rabassada.

● Se firma esta semana el acuerdo Servia-Lancia-Rothmans-RACC.

● Los Ferrari han sido hasta el momento los coches más rápidos en las pruebas que han tenido lugar en el circuito Paul Ricard, en la variante de 3,3 kilómetros. En esta última semana no estuvieron en pista ni los Williams ni los Lotus. En la anterior, Mansell (Williams Honda) logró 1-03-23, y De Angelis (Lotus Renault), 1-03-60.

● MOTOR16 ha recibido el segundo premio, primero de revistas especializadas, del Premio de Prensa Rallye Costa Brava por el reportaje publicado en su día. El primero fue para Raymond Blancfort, de «El Mundo Deportivo».

ya base para todas las federaciones deportivas debe dar el Consejo Superior de Deportes, van a tardar en aparecer un mínimo de cuatro meses, y que sin ellos no se puede constituir la Asamblea General, Gracia decidió reunir a la Comisión Interterritorial, que componen todos los presidentes de las federaciones territoriales. Con excepción del de la Aragonesa-Riojana, todos los demás acudieron a ella. La reunión tuvo que ser levantada por el nuevo presidente en vista de la falta de acuerdo y seriedad mínima demostrada por los asistentes, que la negaron su apoyo para ultimar los reglamentos de este año, en los que pretendía incluir algunas modificaciones, sobre todo a nivel de calendarios. En vista del fracaso de esta experiencia, Carlos Gracia consultó al Consejo Superior de Deportes, que respondió afirmativamente a

La propia Federación, con J. J. Pérez de Vargas como director, podría organizar el Trofeo Internacional Seat Ibiza.



su demanda de si, para salir del atolladero, mientras no exista Asamblea General, podía actuar por decreto.

El punto más importante del orden del día de esta reunión era el calendario del Campeonato de España de Rallyes. Gracia presentó un proyecto de 12 pruebas, siguiendo las puntuaciones dadas por los inspectores. Con este baremo, se mantenían tres pruebas en Asturias y tres en Cataluña, quedando algunas regiones sin ninguna. Con el ánimo de repartir al máximo el certamen, este primer año la prueba de menor puntuación de los tres rallyes asturianos y catalanes a la copa, haciendo subir el vasco-navarro y el Santa Cruz de Tenerife. Por otro lado, desaparecía del calendario el Príncipe de Baviera, reemplazado por el Valeo, que tenía mejor puntuación. Esta propuesta fue rechazada de plano por los presidentes de las territoriales, que tampoco quisieron saber nada de la contrapropuesta de elevar, sólo por este año, el número de rallyes puntuables a catorce. En cambio aceptaron el calendario de montaña y la elevación de los mínimos en premios en sus pruebas.



Zanini, con Peugeot 205 Grupo 16

Para 1985 el Peugeot 205 Turbo 16 que Antonio Zanini utilizará en el Campeonato de España de Rallyes estará patrocinado por las publicaciones del Grupo 16, «Cambio», «Diario» y MOTOR. De esta manera, nuestra —su— revista vivirá más de cerca la campaña del equipo de Peugeot Talbot,

que con un campeón de la talla de Antonio Zanini optará al máximo título de la especialidad con inmejorables posibilidades. Si la profesionalidad de Antonio Zanini ha sido demostrada por el piloto catalán desde hace ya buen número de años, el 205-16 es hoy por hoy el coche de rallyes más eficaz.

Programas Lancia

Lancia ha presentado sus programas deportivos para 1985, para los que continúa con el apoyo de Martini. En Rallyes, con el nuevo Delta S4, debutarán en el 1.000 lagos, y posteriormente en San Remo y RAC Británico. Para el Campeonato de Resistencia mantendrán el mismo equipo, pero sólo disputando las pruebas europeas. En cuanto a los trofeos promocionales, el Trofeo Autobianchi será sustituido por el Campeonato Fiat Uno, con más de 25 millones de pesetas en premios.

I Rallye Rothmans Andorra-Lloret: Beny, con una sola mano

Esta última victoria que Beny Fernández consigue con su Porsche-Rothmans no ha sido la más difícil de obtener para el piloto vigués. Su superioridad fue absoluta y no ha dejado a Gerard de la Casa, segundo de la general, el apuntarse ni un solo scratch. Casi idéntico fue el dominio que el vencedor de la Copa de España de Rallyes ejerció con su R-5 Turbo del Snobeck Racing sobre los que serían terceros absolutos y primeros en grupo A, los hermanos Santacreu con su fiel Ascona.

Distinto sería para la cuarta plaza y si finalmente era Chema Gon-

zález quien imponía su Escort, no le puso en ningún momento fáciles las cosas Bruno Bouscary, quien de todos modos se anotaba la victoria en el grupo N. Destacada la participación en promoción y en vehículo históricos. Entre los primeros, victoria de Granell sobre Galadies, mientras que entre los históricos Riberaygua, con un Porsche 911, imponía su ley a Millanes, éste con un BMW 2002.

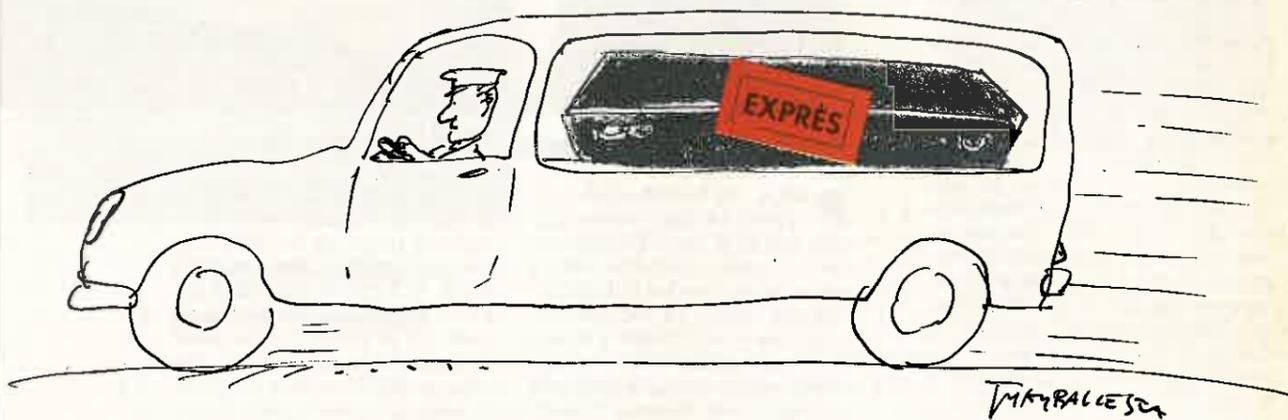
Este rallye constaba de dos partes muy diferenciadas. La primera en Andorra y la segunda en tierras gerundenses, con pruebas típicas del Rallye Costa Brava.

Digamos finalmente que en el rallye participaba el príncipe Maximiliano de Habsburgo como copiloto de Jaime Sornosa, más conocido como «Correcaminos», quienes con su R-11 Turbo terminaban en decimoséptimo lugar tras penalizar por dos roturas de correa de alternador.

J. L. Aznar

Beny Fernández se despide del Rothmans Rallye Team con una victoria. Su dominio fue absoluto, sin dejar opción a Gerard de la Casa.





Realiza: Pilar Parra
Fotos: Alex Puyol

Caprichos

1
Faro de largo alcance tipo Oscar, de Cibié. Cuesta 5.910 pesetas en Valeo, Ferraz, 50 (Madrid).

2
Faro antiniebla Kinby. Puede acoplarse en todo tipo de coches. El kit cuesta 10.900 pesetas en Andreu, Ferrocarril, 4 (Madrid).

3
Piloto de niebla posterior Kinby, elemento de seguridad imprescindible. Cuesta 3.665 pesetas en Valeo.

4
Kit de faros antiniebla delanteros. En Rallye Manzanares, Antonio López, 117 (Madrid).



historia

SIGLO XX
HISTORIA UNIVERSAL 21



JULIO GIL PECHARROMAN, JUAN JOSE CARRERAS, JULIO SALOM, PEDRO A. VIVES, SENEN FLORENSA, JULIA MORENO Y ANGEL VINAS

La guerra fría

La OTAN frente al Pacto de Varsovia

La guerra fría, al rojo vivo.

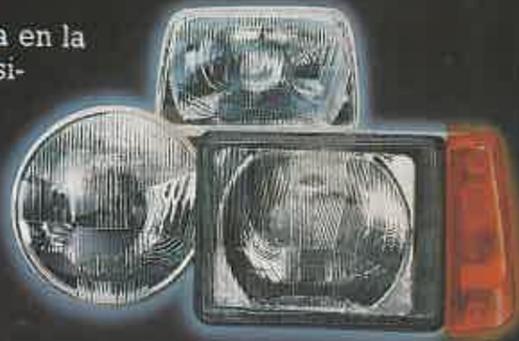
- Las dos Alemanias.
- La crisis de Corea.
- Los pactos Hispano-Norteamericanos de 1953.

historia ¹⁶

Faros Halógenos Valeo KINBY

Para que su coche gane la seguridad necesaria en la conducción nocturna, usted debe ganar en visibilidad. Cambie sus faros convencionales por halógenos Kinby.

Por su alta tecnología, los faros halógenos Kinby facilitan la conducción nocturna, proporcionando el doble de luz. Faros halógenos Kinby, garantizados por VALEO, el líder mundial en iluminación del automóvil. Instalelos; y cuando le pregunten:



... y la familia?
Segura.
Gracias.



Valeo

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

VOLKSWAGEN
SCIROCCO
NUEVO

22 de diciembre de 1984

Núm. 61 • 165 ptas.

NUEVO

LANCIA DELTA S4 EL MAS AVANZADO DEL MUNDO



**IMPORTADOS DE MILLON Y MEDIO
ALFA 33 FRENTE A OPEL KADETT**

PRUEBA

**BMW M 635 CSi
LA LOCURA
DE LOS 248 Km/h.**

