

PRIMERA PRUEBA DEL MASERATI BITURBO

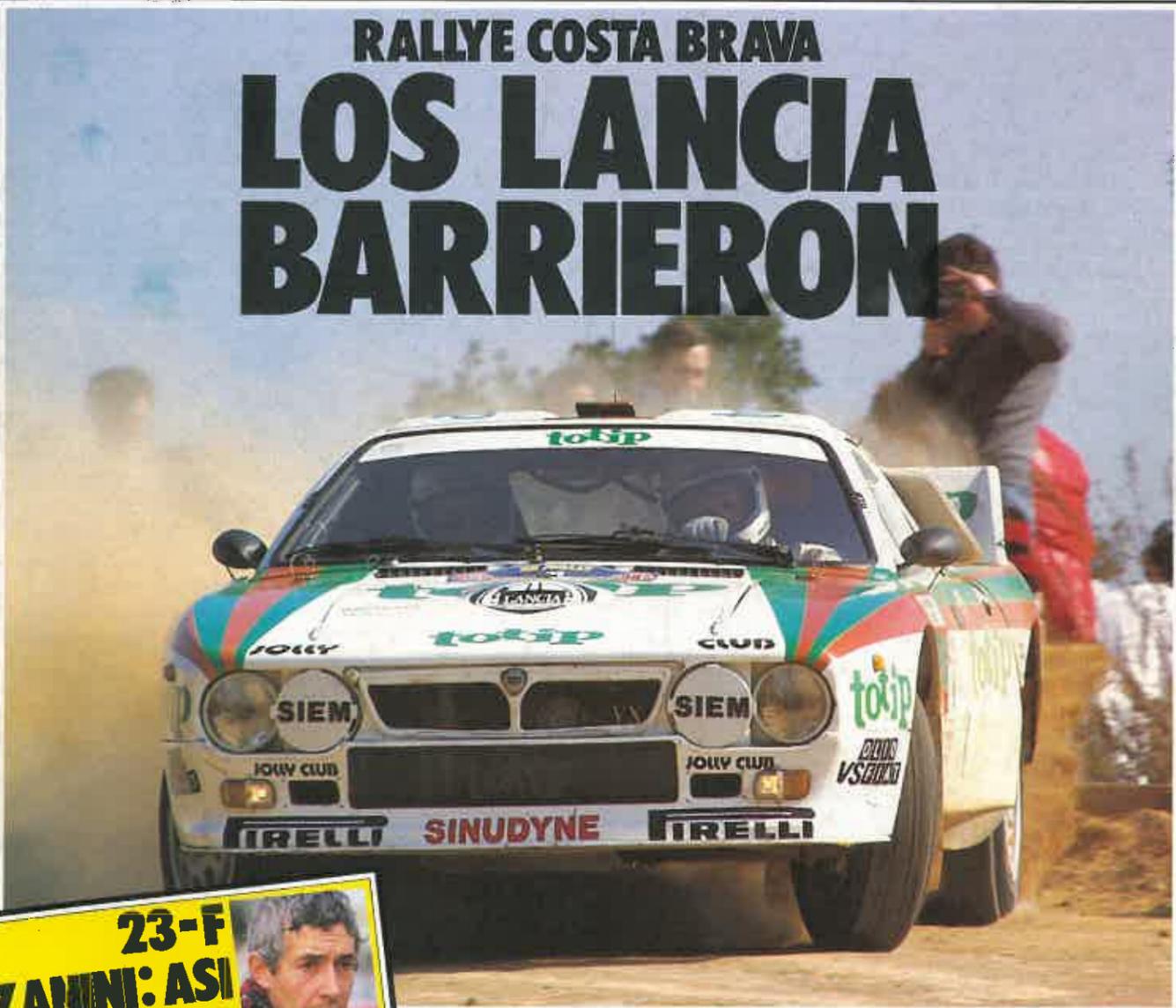
GRAN POSTER
REGALO
VATANEN Y SU
205 TURBO 16

SEMANAL Motor 16 GRUPO

2 de marzo de 1985

Núm. 71 • 175 ptas.

RALLYE COSTA BRAVA LOS LANCIA BARRIERON



**23-F
ZANNI: ASI
FUE EL GOLPE**



COMPARATIVA ALFA 90 V-6 FRENTE A BMW 323i

II Trofeo Opel Corsa: La prueba contundente.

Dado el éxito de participación obtenido en la pasada edición del Trofeo Corsa, General Motors España repite la experiencia este año.

Por eso en el II Trofeo Corsa se han inscrito muchos nuevos pilotos que compiten en rallyes con sus Corsa de serie, contando con una mecánica altamente fiable.

Así, la presente edición es, una vez más, toda una prueba de la confianza que General Motors deposita en la robustez y prestaciones de sus vehículos.

En especial si se tienen en cuenta las duras condiciones a las que los coches están

siendo sometidos en cada prueba.

Pruebas contundentes de la fiabilidad de los mismos Opel Corsa que circulan por ciudades y carreteras.

Y eso ya es toda una marca.

OPEL 
INNOVACIONES EN MARCHA.



Calendario de pruebas puntuables.

Este II Trofeo Opel Corsa consta de las siguientes 10 pruebas. La fecha indicada en cada una de ellas es la de finalización del rally.

1.ª: Rally Gibralfaro.
17 de Marzo, coeficiente 2.

2.ª: Rally Guillerías.
14 de Abril, coeficiente 3.

3.ª: Rally Sierra Morena.
28 de Abril, coeficiente 3.

4.ª: Rally Luis de Baviera.
19 de Mayo, coeficiente 2.

5.ª: Rally Villa de Llanes.
2 de Junio, coeficiente 3.

6.ª: Rally Cajalicante.
21 de Julio, coeficiente 2.

7.ª: Rally Rías Bajas.
4 de Agosto, coeficiente 2.

8.ª: Rally Príncipe de Asturias. 22 de Septiembre, coeficiente 4.

9.ª: Rally de Cataluña.
27 de Octubre, coeficiente 4.

10.ª: Rally Valeo.
17 de Noviembre, coeficiente 3.

Esta semana

Conducir: asignatura pendiente

A pasada semana se reunió en Murcia la Federación Española de Municipios y Provincias para hablar del estacionamiento en las grandes ciudades. Este era el tema de discusión, pero curiosamente las crónicas que se han hecho eco de la reunión apenas han dedicado alguna línea a este tan importante asunto. Los titulares han sido acaparados por las declaraciones de José Luis Martín Palacín, director general de Tráfico, en el acto de clausura. Así que nos quedamos sin saber si alguien está dispuesto a hacer algo para que sea más fácil o, al menos, menos difícil encontrar un lugar de aparcamiento en la ciudad.

De las declaraciones de Martín Palacín en MOTOR16 nos quedamos con algo que nos suena bien: «Se está estudiando —dijo el director general— las bases para que el permiso de conducir se pueda obtener al final de todo un proceso educativo sobre seguridad vial que se impartirá en la EGB, BUP y Formación Profesional, en el que el manejo del automóvil será la última enseñanza.» La verdad es que el asunto parece apetecible. Resulta interesante que con el título de bachiller nos den el carnet de conducir.

Como decimos, por el momento sólo es un proyecto, pero aprovechando que estamos en el Año Internacional de la Juventud, en Tráfico han pensado que la pri-

mera experiencia podría realizar dentro de 1985, en algunos institutos de Enseñanza Media.

El proyecto es ambicioso, sobre todo si tenemos en cuenta que la simple educación vial sigue sin impartirse en los colegios, por la simple razón de que no hay profesores que sepan la asignatura. Esta no feliz circunstancia será aprovechada por Tráfico para crear la Escuela Superior de Educación Vial, que será ubicada en Salamanca. Por este centro pasarán los profesores, fundamentalmente de EGB, para ampliar sus conocimientos sobre circulación y seguridad vial.

Si prospera esta idea los niños tendrán un aliciente para interesarse por la «maría» de la circulación, pero sobre todo la formación de los conductores será mucho más sólida, por realizarse a lo largo del periodo escolar y no en sólo unos días, con el único fin de superar los tests del examen. Como siempre que se reúnen Municipios y Tráfico, en Murcia también se habló de la retirada de carnet y los Ayuntamientos aprovecharon la ocasión para solicitar de nuevo a Palacín la retirada del carnet a quien acumule cinco multas en un año. Asunto que si prospera, dentro de unos años quizá, además de retirarnos el carnet, nos quiten de paso el título de bachiller o viceversa, si se nos olvida la lista de los reyes godos nos quiten el carnet de conducir.



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16	36 CUENTENOS SU CASO
6 FRENTE A FRENTE Alfa Romeo 90 V-6 2.5i contra BMW 323i	38 AGENDA PERSONAL
16 LO ULTIMO Frenos antibloqueo Lucas Girling	39 COMPRAR Y VENDER
18 Nuevos alemanes	43 XAVIER DOMINGO Platos y días
19 J. A. DIAZ ALVAREZ Seat: El futuro es hoy	50 FUERA DE SERIE Rolls Royce Diamante: La perla blanca
20 OCIO Centenario de la Cresta Rum: El tobogán loco	53 MOTOS Inmersión en moto
24 AVENTURA En busca de la tribu perdida	54 Yamaha Cross: La barrera se ha roto
29 MERCADO Oferta de la semana	56 DEPORTE Equipo Renault F-1: Apuesta al 86
30 Precios de coches nuevos	57 Rafael Cid: Galicia News
32 Precios de coches usados	59 Rallye Costa Brava
33 Precios motos	65 CATALUÑA EXPRESS «Ligar sponsor»
34 CUIDE SU COCHE Un respiro para el carburador	66 JUAN BALLESTA Y CAPRICHOS

Pág. 14

Lo último de Volkswagen —que será comercializado en el 87— es el Golf Cabrio y el Jetta Variant de cinco puertas, que será uno de los coches más avanzados técnicamente del segmento.



Pág. 45

Prueba a fondo del Maserati Biturbo, un dos puertas con carrocería de tres volúmenes y fino diseño. Es la obra póstuma de Guerino Bertocchi.

Más competencias a Tráfico

Cuatro años ha estado Alfonso Enseñat al frente de la Subdirección General de Seguridad Industrial del Ministerio de Industria, cargo del que ahora ha sido relevado. Durante ese periodo de tiempo, Enseñat ha plantado cara decidido, amén de denunciado, a los crecientes niveles de inseguridad técnica que arrastra gran parte de la flota de vehículos españoles por su falta de renovación y la desidia de la propia Administración. Ahora Industria va a ceder competencias en este área a favor de la Dirección General de Tráfico dentro de una próxima reestructuración administrativa del tema seguridad.



SEGUIMOS CRECIENDO

La andadura de MOTOR16 llega ahora a su mes mágico, el 16, por supuesto, después de una todavía corta pero brillante carrera. La Oficina de Justificación de la Difusión (OJD) ha estudiado con minuciosidad el periodo abril-septiembre de 1984, indudablemente la etapa menos propicia para la venta de cualquier tipo de publicaciones, y ha hecho pública la media de la difusión total por número: 37.120 ejemplares. Pero nuestra máquina ha seguido rodando y tan sólo unos meses después nuestra velocidad de crucero está ya por encima de los 45.000 ejemplares, cifra que nos llevará muy pronto a solicitar un nuevo control de la OJD.

Paralelamente a estas cifras también se han conocido estos días los úl-

timos datos ofrecidos por el Estudio General de Medios (EGM). En lo que se refiere a MOTOR16, los datos son contundentes: 425.000 lectores semanales. Las cifras, en el todavía breve periodo de tiempo que llevamos en el mercado, son bien significativas. Ahora, semana a semana, iremos apretando el acelerador para alcanzar el objetivo que desde un principio nos hemos propuesto: hacer el producto que les interesa a nuestros lectores.

A la firma de este primer control de la OJD asistieron el censor jurado Eusebio Serrano, el director de publicidad de General Motors España, Luis Díaz Gras, que actuó como delegado publicitario, y el director gerente de Información y Revistas, S. A., José Luis Virumbrales.

Octanos europeos

Los nuevos octanajes de gasolina saldrán por fin al mercado dentro de cuatro meses, aproximadamente, una vez que el Consejo de Ministros ha dado luz verde al proyecto. La de 92 octanos, de color rojo, se nominará «regular», y la de 97, de color amarillo, «premiun», como se las conoce en Europa. Estas gasolinas no podrán superar los 0,4 gramos por litro de plomo (ahora con una media de 0,6). Por otra parte, los empresarios del sector de gasolinerías han planteado ya la necesidad de que la propiedad de las estaciones de servicio no reviertan al Estado una vez que desaparezca el monopolio tras el ingreso en la CEE. Ello abriría la posibilidad de que estos empresarios negociaran directamente con compañías petroleras extranjeras.

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

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

Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brío (Información), Angel Carhenilla (Arte y Fotografía), Sergio Piccione (Producto), Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benoit, José María García Cernuda, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma), Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza), Lía Levit (Argentina); Giancarlo Perini (Turín), Charles G. Proche (Long Beach, California), Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alfonso J. Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohlinger. Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor), Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas), José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Víctor Piccione (Pruebas); José Robledo (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. Rue. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel. (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel. (954) 43 22 11.

Anuncios por palabras: Fernando García. Directores Administrativos: 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. Imprenta: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.

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.

Difusión controlada por OJD



NUEVO FERRARI EN GINEBRA

FERRARI ha desvelado oficialmente la que será su máxima novedad en el próximo Salón del Automóvil, de Ginebra, que abrirá sus puertas al público el próximo día 7 de marzo. Se trata del nuevo 412, una variación sobre el anterior 400 i. El modelo 400 fue lanzado en el año 76 y a lo largo de su vida ha recibido diversas mejoras.

Ahora, los cambios afectan al exterior, con detalles como el parachoques delantero en el mismo color de la carrocería y a la consola central del habitáculo, más completa. También se ha mejorado el rendimiento del motor V-12 para alcanzar valores de potencia y par similares a los del 12 cilindros boxer dos válvulas.

Seguros inseguros

Siguen cayendo, una tras otra, entidades de seguros con pies de barro. El último caso conocido es el de la Agrupación Mutua de Seguros Neptuno, que, al no poder hacer frente a sus compromisos económicos, ha decidido exigir a sus clientes que abonen una importante cantidad de dinero

MÁS MODELOS EN FIGUERUELAS

EN la factoría de General Motors, en Figueruelas, se trabaja en la adaptación de las líneas de montaje, para producir un nuevo modelo de Opel, que podría ser el Kadett o el Ascona.

La decisión de ampliar la gama de producción nacional se debe a la presión de sus concesionarios, que difícilmente rentabilizan sus instalaciones con un modelo nacional.

Por otra parte, está confirmada la presentación el próximo 20 de abril, en el Salón del Automóvil de Barcelona, de las versiones cuatro y cinco puertas del Corsa TR, del que ya hemos informado en MOTOR16.



CIEN OCTANOS

● La Generalidad de Cataluña está invirtiendo mil millones de pesetas en la mejora de las comunicaciones entre el macizo del Montseny y la Costa Brava. El eje principal de las obras es el tramo que va desde Torderà a San Hilario Sacalm, pasando por Hostalric y Arbucies. Parte de este recorrido ya está arreglado.

● General Motors invertirá 112 millones de dólares en un proyecto a tres años para modernizar, mediante informática, su división Allison, que fabrica turbinas de gas.

● La primera empresa del sector del automóvil en Japón, Toyota Motor Corp. estudia la posibilidad de fabricar coches en China comunista y la creación de una empresa conjunta. Después de Isuzu Motors, Toyota sería la segunda firma japonesa que fabricase automóviles en China.

● Mercedes Benz ha firmado un acuerdo con el Gobierno soviético para suministrarle 50 vehículos industriales destinados al transporte internacional. También es posible que la Unión Soviética importe vehículos industriales ligeros fabricados por Mercedes Benz. Esta es la primera vez que el Gobierno soviético acude a fabricantes extranjeros para renovar su parque de camiones.

● La empresa japonesa Nissan va a instalar en su fábrica de Zama, al oeste de Tokio, la primera cadena de montaje del mundo con robots móviles equipados con sensores ópticos.

● Ya hay fecha para la presentación del nuevo modelo Seat Málaga. Será en abril, en el Salón de Barcelona. Sin embargo, ha quedado aplazado el lanzamiento del Panda español, que se denominará Marbella.

a fondo perdido, que equivale aproximadamente al 80 por 100 de la prima del seguro voluntario de automóviles. Lo curioso del caso es que a sus clientes se les exigía, al asegurar el vehículo, el compromiso de pagar las cuotas o derramas que acordara la junta rectora y a responder ilimitadamente de las pérdidas de la entidad. Pese a todo, muchos mutualistas que han abonado esas derramas se encuentran sin cobertura efectiva de su póliza de seguro.



FRENTE A FRENTE

**ALFA 90 V-6 2.5i
CONTRA BMW 323i**

ITALIANO TRANQUILO, ALEMAN INQUIETO

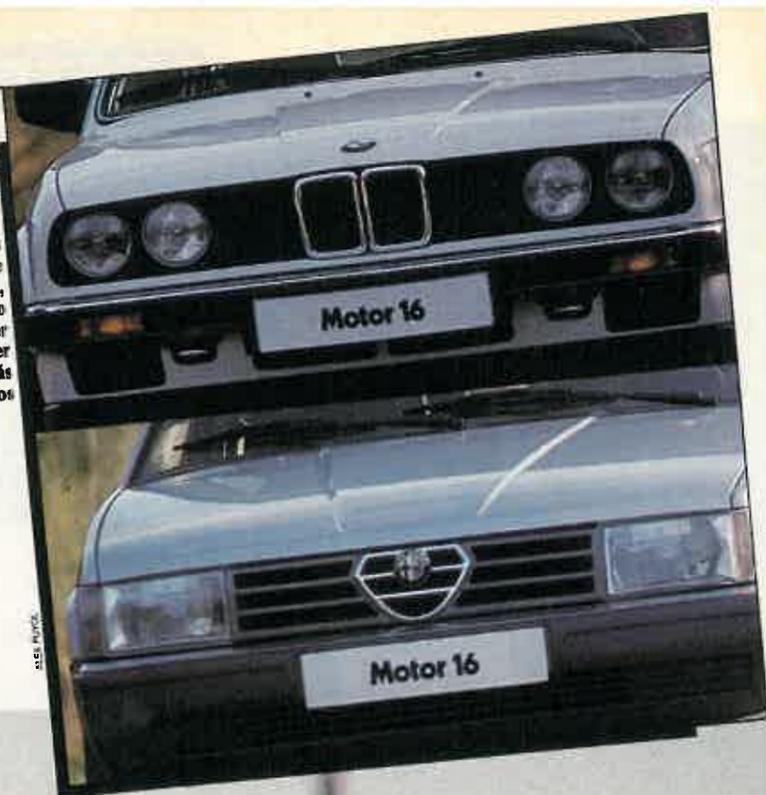
EL BMW 323i, arquetipo de berlina media de altas prestaciones, le ha salido un competidor: el Alfa 90 2.5 V-6. Esta es la versión más alta del nuevo modelo lanzado por Alfa Romeo el

pasado mes de septiembre, cuya comercialización se ha iniciado con el año en nuestro país. El Alfa 90 reemplaza al Alfetta, que llevaba una docena de años en el mercado. La gama Alfetta se había quedado en el motor cuatro ci-

lindros de dos litros con inyección como máxima motorización. El Alfa 90 ha subido un escalón, recibiendo también el motor V-6 de 2,5 litros con inyección que llevaban el coupé GTV-6 y el Alfa Sei. Gracias a este motor, que

ha conseguido un buen prestigio por su rendimiento y su bajo consumo, el Alfa 90 puede disponer de 156 caballos —cuatro caballos menos que en el coupé por razones de escape—, lo que sobre el papel le permite aventajar al coche alemán, que en su última versión dispone de 150 caballos de potencia. Y decimos sobre el papel porque la realidad es que a la hora de la verdad, sobre la carretera y con el cronómetro en la mano, aunque sea por poco, el BMW se muestra más rápido y más brioso. Y es que, en contra a lo que hasta ahora había sido normal en los modelos de Alfa Romeo, se ha escogido para los Alfa 90 en general desarrollos demasiado largos que eliminan cualquier superioridad con los seis caballos de diferencia le hubieran podido dar. En cambio, sus consumos son incluso menores que los del BMW, que siempre se había distinguido por ser, gracias a la electrónica, muy económico.

Dos marcas famosas y con un importante historial deportivo frente a frente. Mientras que BMW ofrece un coche brioso, Alfa Romeo parece haber elegido hacer modelos más tranquilos





Las prestaciones más brillantes para el BMW 323i. Sólo la dirección, muy desmultiplicada, es un inconveniente que hace tener que manotear el volante en zonas viradas

INTERIORES: EL ALFA, POR MUY POCO

El nuevo Alfa 90 sólo se ofrece en versión de cuatro puertas, contrariamente al BMW, que se puede obtener con dos o cuatro puertas laterales.

Evidentemente, hemos enfrentado la versión cuatro puertas del coche alemán contra el nuevo coche italiano. El BMW da la sensación de ser más pequeño que el italiano. Sin embargo, son prácticamente iguales. Sólo un poco más estrecho el coche alemán.

Esa sensación de más grande que da el Alfa 90 la da, sin duda, la línea de su carrocería, diseño de Nuncio Bertone. Al tener unas formas más agudas, menos redondeadas, parece ser más amplio. En cambio, la línea tiene menos personalidad que la del BMW. El 323i es y parece un BMW. En el Alfa 90 se ha perdido un poco el estilo de la marca.

La accesibilidad es buena en ambos, pero algo mejor en el Alfa. Interiormente, éste es un poco más ancho a la altura de codos —que no de asiento trasero, por ejemplo—, y tiene algo más de espacio para las piernas de los ocupantes del asiento trasero.

Estos asientos son cómodos en ambos coches. Quizá algo más en el coche italiano, cuyas butacas delanteras sujetan mejor a los ocupantes que las del BMW. El asiento trasero es igual de có-

modo en ambos. De todas formas, se agradece el que el asiento del BMW sea algo más alto con respecto al piso del coche que el del Alfa.

En cuestión de maletero, el BMW, pese a que visualmente parece tener un maletero más pequeño, gana a su rival. La capacidad de su maletero es más utilizable que la del Alfa, que tiene unas formas más irregulares.

La posición de conducción es mejor en el Alfa Romeo. La posibilidad de regular en altura el volante es decisiva para conseguir ese nivel de confort al volante. El coche italiano tiene también la posibilidad de regular la inclinación del respaldo del asiento delantero y su altura eléctricamente.

El Alfa Romeo tiene un excelente sis-

FICHA TECNICA



BMW 323i

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 2.316 c.c. (80x76,8 mm.). Cigüeñal: De 7 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 9,8 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 55 litros. Potencia máxima: 150 CV a 6.000 rpm. Par máximo: 20,9 mkg. a 4.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 6,4 km/h.; 2.ª, 11,1 km/h.; 3.ª, 17,4 km/h.; 4.ª, 24,4 km/h.; 5.ª, 30,1 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

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

FRENOS Sistema: Discos ventilados delante y discos atrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5x14 pulgadas. Neumáticos: 195/60 VR 14.

PESO En orden de marcha: 1.090 kg.

Precio en la calle:
3.370.178 ptas.

Fecha presentación: Noviembre de 1982.
Importador: BMW Ibérica, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 47.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES DEFECTOS

- | | |
|---------------------|-----------------------------|
| ● Prestaciones | ● Alumbrado en cruce |
| ● Estabilidad | ● Dirección desmultiplicada |
| ● Cambio de marchas | ● Detalles de equipamiento |



El Alfa Romeo pierde posibilidades por sus desarrollos largos. El manejo del cambio de marchas debe mejorarse, los recorridos son muy largos entre marcha y marcha

tema de climatización, que supera en eficacia, cuando se trata de ventilar, al del BMW.

En lo que a la presentación interior se refiere, la de ambos es buena. Del BMW se sabe también la calidad. De Alfa Romeo, cuando menos se palpa el esfuerzo por conseguirla. En cambio, el coche italiano resulta mucho más atractivo que el alemán. Detalles como el del pequeño maletín fin de semana alojado en el salpicadero pensamos que pueden atraer a potenciales compradores.

También es más completo el equipamiento. En Alfa apenas se ofrecen op-

ciones, a no ser la del aire acondicionado. En la marca germana, en cambio, para alcanzar el mismo nivel de equipamiento que el coche italiano hay que

hacer algún desembolso en opciones.

Lo que no nos gusta del Alfa, y en cambio es correcto en el BMW, es el cuadro de instrumentos. Las barras luminosas del cuadro no son nada claras de leer. La propia marca no debe tener demasiada fe en lo legible de su instrumentación cuando ha desdoblado el velocímetro en un marcador digital. El cuentakilómetros parcial y total también es digital. El Alfa tiene una computadora de viaje bastante útil, sobre todo porque avisa de los kilómetros que quedan para que el coche se quede sin gasolina.

AL VOLANTE: MAS ALEMAN QUE LOS ALEMANES

Hasta ahora, los coches alemanes se habían caracterizado por tener motores relativamente potentes, de los que resultaba difícil sacar partido de ellos a causa de los desarrollos de caja de cambio demasiado largos para una conducción rápida en una carretera de montaña, pero perfectos para poder mantener una velocidad elevada en autopista. En cambio, los coches italianos y concretamente los Alfa Romeo habían mantenido siempre desarrollos cortos de cambio para que los coches resultaran rápidos y briosos. Sin embargo, esta filosofía de mantener altas prestacio-

FICHA TECNICA



ALFA 90 V-62.5i

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en V a 60°. Cilindrada: 2.492 c.c. (88x68,3 mm.). Cigüeñal: De cuatro apoyos. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, accionados por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 9 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 98 octanos. Capacidad del depósito: 57 litros. Potencia máxima: 156 CV a 5.600 rpm. Par máximo: 21,4 mkg. a 4.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de cinco marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,04 km/h.; 2.ª, 14,39 km/h.; 3.ª, 22,38 km/h.; 4.ª, 29,77 km/h.; 5.ª, 36,11 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 10,1 metros.

FRENOS Sistema: Discos ventilados delante y discos detrás.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante, puente De Dion detrás.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6x15 pulgadas. Neumáticos: 185/70 HR 14.

PESO En orden de marcha: 1.170 kg.

Precio en la calle:
3.095.288 ptas.

Fecha presentación: Enero de 1985.
Importador: Alfa Romeo Española.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 55.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES DEFECTOS

- | | |
|----------------------|--------------------------|
| ● Bajo consumo | ● Cuadro de instrumentos |
| ● Confort de marcha | ● Manejo del cambio |
| ● Dirección asistida | ● Desarrollos largos |



Interiores del BMW. Algo más reducidos que el de su rival, pero el maletero es más grande



Buena presentación en el Alfa 90. Pero le sobra la instrumentación a base de barras luminosas, poco legible

nes a cualquier precio, ha sido abandonada para aplicar a este nuevo modelo unos desarrollos relativamente largos. Al probar la versión 2.0 hace unas semanas, habíamos pensado que era sólo en las versiones más económicas para las que se había escogido esta solución. Pero hemos podido comprobar que también la más alta de ellas sufre de este mal. El resultado es que aun manteniendo un buen nivel de prestaciones no son las que se esperaban. Cuando menos no son suficientes para superar al BMW. Y el caso es que se tiene la impresión de que el coche empuja más, que tiene más patada que el BMW. Pero al final los números cantan, y pese a que, efectivamente, el motor V-6 es más elástico que el seis cilindros en línea alemán, los desarrollos se comen mucha potencia y las cifras son peores.

Al margen de los desarrollos, el manejo del cambio es mejor en el BMW, aunque sea un poco duro. En el Alfa, aunque se ha progresado mucho con respecto a otros modelos, todavía sigue costando un poco engranar la primera y los recorridos son muy largos entre marcha y marcha.

La revancha la tiene el Alfa Romeo en el capítulo de consumos. Un aspecto en el que nunca había insistido demasiado la publicidad de la marca.

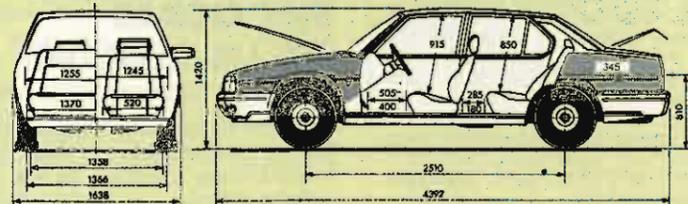


Pues bien, el Alfa 90 nos ha sorprendido con unos consumos muy contenidos, inferiores incluso a los del BMW, que siempre había sido ejemplar en este terreno. En esto tiene, sin duda, que ver esos desarrollos largos, pero sin querer quitarle mérito a este logro, creemos que no es ese bajo consumo el gancho que atraerá a los posibles compradores de este tipo de coches.

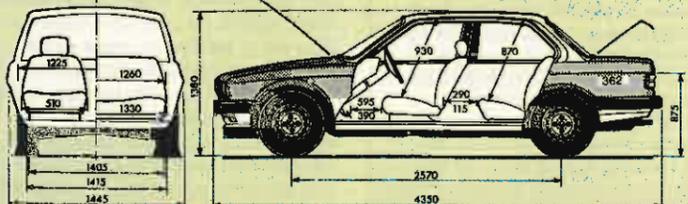
En comportamiento, en condiciones normales, ambos coches se tienen muy bien. Cuando se comienza a ir rápido, el BMW da algo más de confianza en razón de una suspensión algo más firme que evita que el coche rebote y bambolee en exceso. Alfa Romeo se ha inclinado más hacia el lado del confort y ha perdido algo en estabilidad, que había sido también una característica tradicional. En definitiva, que el Alfa 90 resulta más pesado y menos eficaz en conducción rápida que su rival. Y eso que tiene una bien adaptada dirección asistida, mientras que en el BMW hay que manosear el volante en las zonas más intrincadas.

En frenos, el BMW muestra un mejor equilibrio. Los del Alfa Romeo son muy eficaces, pero al límite y cuanto más fuerte es la frenada tienen una tendencia a bloquear que les hace invertir más espacio hasta la detención total. El

ALFA ROMEO 90 V-6 2.5i



BMW 323i



SONORIDAD



Veciferante italiano

	Alfa 90	BMW 323i
Al ralentí	53,6	48,2
A 60 km/h.	63,0	63,3
A 90 km/h.	67,8	67,0
A 120 km/h.	75,3	69,5
A 140 km/h.	76,6	70,3
A tope	83,9	76,8

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

FRENOS



Equilibrio alemán

DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

	Alfa 90	BMW 323i
A 60 km/h.	11,7	12,2
A 100 km/h.	32	39,5
a 120 km/h.	50,6	48,2

PRESTACIONES



Apariencias que engañan

	Alfa 90	BMW 323i
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	197,9	204,2
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	16,7	15,6
1.000 m. salida parada	31,3	29,2
De 0 a 100 km/h.	9,3	8,6
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	20,6	18,2
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	22,7	19,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	37,2	32,3
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	41,4	35,4
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	11,4	8,7
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	15,3	12,1

CONSUMO



Poco bebederos

	Alfa 90	BMW 323i
CIUDAD		
A 26,3 km/h. de media	12,2	13,8
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo	6,5	7,8
En conducción rápida	12,8	14,2
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	8,2	9,8
A fondo	10,6	13,5
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio pond.	9,3	11,6
Recorrido (kilómetros) ...	560	420

NUEVA TECNOLOGIA ARMSTRONG DE COLUMNAS MACPHERSON DE BAJA FRICCION



EJE: Templado y revenido, rugosidad superficial menor 0.05μ.



Rugosidad eje normal.



Rugosidad eje baja fricción.

RETEN: Nuevo diseño con cámara permanente de lubricación.

CASQUILLO GUIA: Con revestimiento DU de baja fricción.

SEGMENTO: PTFE* de bajo coeficiente de rozamiento.

VENTAJAS DE LA BAJA FRICCION:

- Aumento en seguridad y duración del amortiguador al disminuir el desgaste de componentes vitales.
- Mejora de confort al transmitir menos vibraciones a través de la suspensión y columna de dirección.

ARMSTRONG

... Los mejores están con ARMSTRONG



Aunque más moderna, la carrocería del Alfa diseñada por Bertone, tiene menos personalidad que la del BMW



pedal de freno tiene mejor tacto en el BMW, en el que resulta un poco más duro que en el Alfa, excesivamente blando.

En lo que se refiere a la visibilidad, ambos coches están a la par. En ambos

se ofrecen de serie dos retrovisores laterales para ayudar a la visibilidad hacia atrás. El alumbrado es mejor en el Alfa. En el BMW, en posición cruce, es muy mediocre, y nada adecuado a sus posibilidades velocísticas.

CONCLUSION: LA VETERANIA ES UN GRADO

La elección entre ambos coches después de la prueba se nos hace bastante clara. Pese a la imagen que siempre ha tenido la marca como fabricante de coches de tendencia deportiva, y pese al brillante motor V-6 de 2,5 litros, la versión del Alfa 90 que acabamos de probar es un coche tranquilo, sin demasiadas pretensiones deportivas. Es un coche rápido, porque todo coche con 156 caballos debe serlo. Frena bien y se comporta en forma sana.

Pero no tiene el punch que debe tener un Giulietta o incluso pretendía tener el Alfetta, su antecesor. Por precio, prestaciones, tamaño y motor podría ser el competidor del BMW 323i. Pero no lo es por filosofía. Da la sensación como si con quien quisiera enfrentarse fuera con los BMW serie 5, que lo superan en tamaño y en precio.

Por lo demás, ambos coches son muy parecidos. Parece que hasta en acabado, pues Alfa Romeo ha hecho un gran esfuerzo consiguiendo cuando menos la impresión de que los materiales encajan bien y son de calidad.

EQUIPAMIENTO

El Alfa, más completo

	Alfa 90	BMW 323i
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Manómetro presión de aceite	SI	NO
Reloj	SI	SI
Ordenador de viaje	SI	NO
Testigo reserva carburante ..	SI	SI
Testigo de freno de mano ..	SI	SI
Testigo desgaste freno	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros antiniebla	NO	SI
Piloto antiniebla trasero	SI	SI
Aire acondicionado	NO	NO
Volante regulable	SI	NO
Asiento regulable en altura ..	SI	NO
Retrovisor regulable	SI	SI
Apoyacabezas delanteros	SI	SI
Elevavinas eléctricos (delanteros/traseros)	SI/SI	SI/NO
Cerraduras centralizadas	SI	SI
Luz lectura mapas	SI	NO
Tapón carburante con llave	SI	SI
Llantas aleación	SI	SI
Preequipo de radio	SI	SI

BALANCE FINAL

BMW por la velocidad

	Alfa 90	BMW 323i
Velocidad máxima ..	2.º ****	1.º ****
Aceleraciones	2.º ****	1.º ****
Recuperaciones	2.º ***	1.º ***
Consumo	1.º ****	2.º ***
Transmisión	2.º ***	1.º ***
Caja de cambio	2.º **	1.º ****
Frenos	2.º ***	1.º ***
Dirección	1.º ***	2.º ***
Comportamiento	2.º ***	1.º ****
Aptitudes urbanas ..	1.º ***	2.º ***
Autonomía	1.º ****	2.º ****
Habitabilidad	1.º ***	2.º ****
Maletero	2.º ***	1.º ***
Confort	1.º ***	2.º ***
Posición conductor ..	1.º ***	2.º ****
Sonoridad	2.º ***	1.º ****
Equipamiento	1.º ****	2.º ***
Calidad/precio	1.º ***	2.º ***

**** Excelente **** Bueno *** Normal
** Regular * Malo

Sergio Piccione

Motor 16 / 13

VOLKSWAGEN GOLF CABRIOLET, A PUNTO



Para el año 87 ya estará comercializado el Volkswagen Golf Cabrio. El arco central, inclinado hacia atrás, además de servir de refuerzo estructural, simplifica la operación de plegado de la capota.

YA ruedan los primeros prototipos del nuevo Golf Cabriolet. Aunque el coche ya está configurado, su lanzamiento comercial depende fundamentalmente

de los resultados comerciales que obtenga su más directo competidor, el Ford Escort Cabrio. No obstante, su aparición no será antes de 1987.

Los cambios estéticos introducidos en el modelo afectan principalmente a los paragolpes de material plástico, con las tomas de aire incorporadas, y unos nue-

vos grupos ópticos traseros. Pero el elemento que más llama la atención en el nue-

vo Cabriolet es el arco central, curvado hacia atrás. Este arco forma parte de un nuevo sistema ideado para enrollar la capota de forma sencilla.

Dentro de la gama Golf también hay otras novedades en reserva, tal y como el Golf Syncro, cuya caracte-

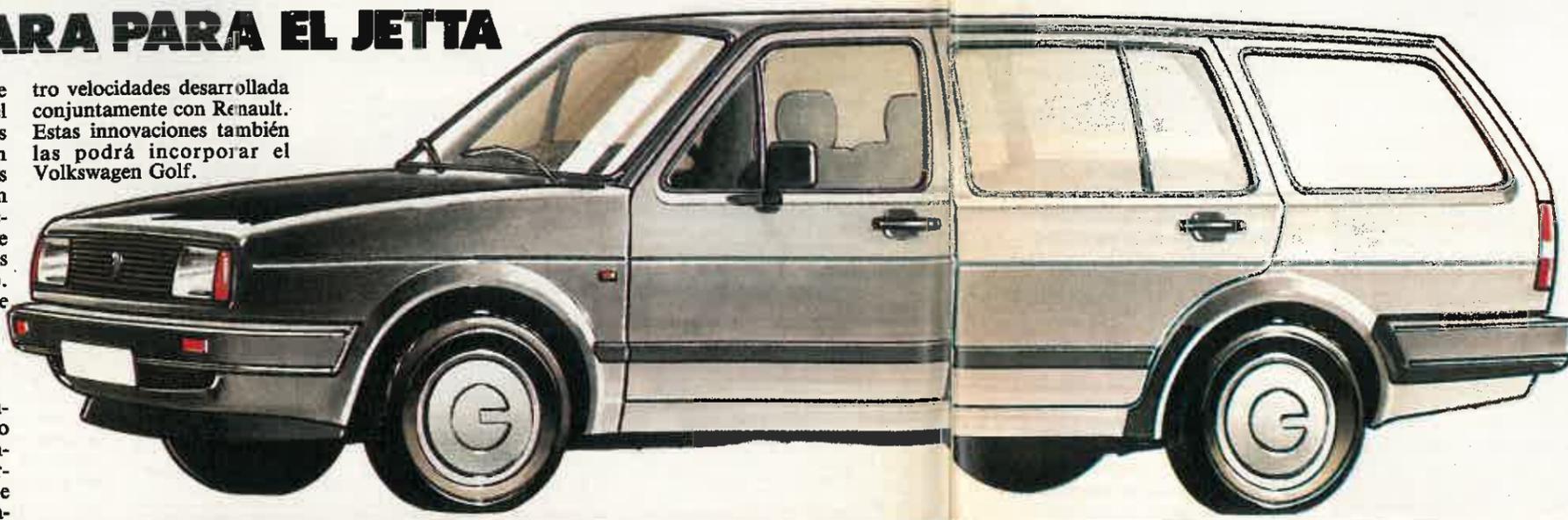
rística más importante es su tracción a las cuatro ruedas. En contra de lo que suele ser habitual, el reparto de potencia se realiza en un 65 por 100 sobre el eje delantero y un 35 por 100 sobre el eje trasero.

NUEVA CARA PARA EL JETTA

VOLKSWAGEN tiene muchos planes para el Jetta. El primero de ellos es la aparición de la versión Variant, de cinco puertas sobre la que se incorporarán una serie de novedades técnicas que lo harán uno de los coches más avanzados técnicamente del segmento.

La primera novedad que incorporará será un sistema de tracción a las cuatro ruedas. También se está poniendo a punto un sistema de suspensión neumática autonivelante que no aparecerá hasta 1987. También está en estudio la incorporación de una caja de cambios automática de cua-

tro velocidades desarrollada conjuntamente con Renault. Estas innovaciones también las podrá incorporar el Volkswagen Golf.



YUGO, UN 127 POR SETECIENTAS MIL PESETAS

LOS usuarios que buscan un coche utilitario, muy sencillo y con un precio en la calle del orden de las setecientas mil pesetas, tendrán pronto en las tiendas la oferta Zastava, coches contruidos en Yugoslavia bajo licencia Fiat que tienen muchos puntos en común con los conocidos y veteranos 127.

La empresa Tecnocar, hasta ahora dedicada a la comercialización de carretillas elevadoras, ofrecerá desde primeros de mayo las versiones Yugo 45 y Yugo 45 L, diferenciadas tan sólo por su nivel de equipamiento.

Los Yugo 45 son coches que se presentaron internacionalmente en la primavera del año 80, y que se construyen desde entonces por Zastava sobre la base mecánica de los 127. Los Yugo 45 tienen un motor anterior transversal de 903 centímetros

cúbicos, con 45 caballos de potencia, tracción delantera, dirección de cremallera y frenos de tipo mixto, es decir, con discos delante y tambores detrás; la carrocería de los Yugo no es, sin embargo, la misma del 127, sino una pequeña mezcla en donde se combinan los rasgos característicos de este coche con los de un Panda e, incluso, con los de un Citroën LNA. El diseño fue realizado por los ingenieros de Fiat, y el coche se probó en los laboratorios y pistas de la marca italiana.

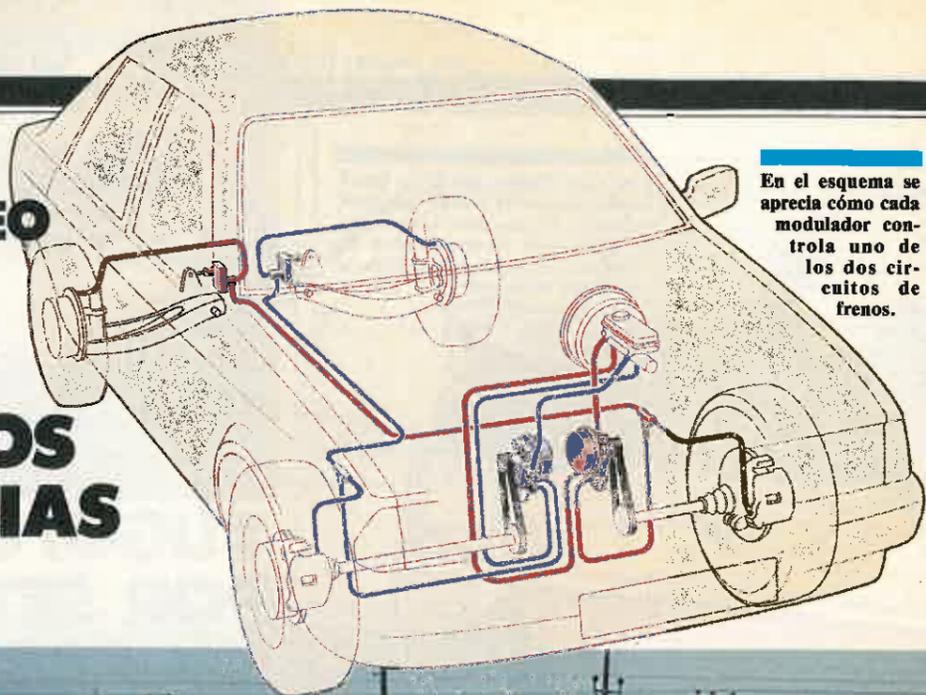
El Yugo 45 es algo más corto que los actuales 127 Fura, ya que su longitud es de sólo 3,49 metros, frente a los 3,74 metros del 127, su anchura es, sin embargo, la misma, por lo que puede decirse que el coche yugoslavo tendrá la misma habitabilidad de los Fiat/Seat, aunque el maletero sea algo más pequeño.



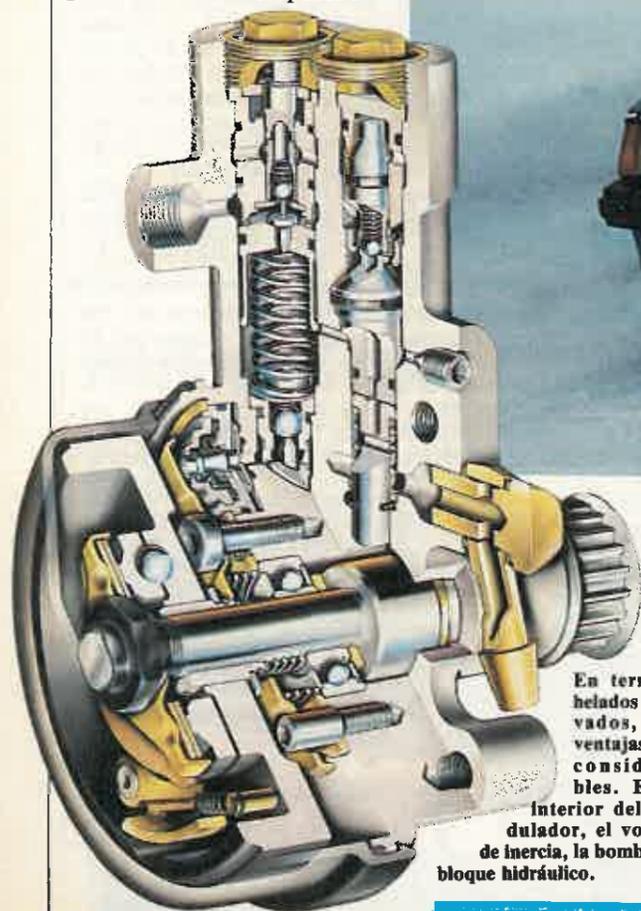
FRENOS ANTIBLOQUEO LUCAS GIRLING

PATINAZOS NO, GRACIAS

El sistema Bosch ABS antibloqueo de frenos ya no está solo. La firma británica Lucas Girling ha puesto a punto, junto con Ford, un sistema muy simple y de funcionamiento mecánico que, además de no ser electrónico como el ABS, se ha desarrollado específicamente para automóviles de tracción delantera y de gama media. Una flota de doscientos Ford Escort y Orion ha servido para la fase final de experimentación, y sobre estos coches hemos podido



En el esquema se aprecia cómo cada modulador controla uno de los dos circuitos de frenos.



En terrenos helados o nevados, las ventajas son considerables. En el interior del modulador, el volante de inercia, la bomba y el bloque hidráulico.

realizar unas pruebas en el norte de Suecia suficientemente significativas para apreciar su eficacia.

Al margen de su buen funcionamiento, el sistema SCS (*Stop Control System*) presenta una interesante característica: su precio parece que podría ser inferior en algo más de un 50 por 100 al del ABS Bosch. (En un coche importado pero con aranceles, el ABS cuesta 350.000 pesetas.) Y, según algunos indicios, Ford podría comercializarlo en sus

Escort y Orion antes de finales de año.

A lo largo de las pruebas realizadas, lo más destacable que hemos podido apreciar en este nuevo sistema antibloqueo es la estabilidad de trayectoria que proporciona en las frenadas de urgencia. Las cuatro ruedas se mantienen perfectamente alineadas, por lo que no hay desbandadas del tren trasero, ni en las más precarias condiciones de adherencia, ni hundiéndose violentamente el pie en el freno, ni frenan-

do con las ruedas desalineadas. El poder direccional se puede mantener igualmente, aun haciendo un slalom y frenando al mismo tiempo. Con un sistema de frenos convencional, nada de esto puede hacerse sin seguir *todo recto*, la clásica tendencia de cualquier coche que bloquea sus frenos con la dirección girada.

El sistema SCS se compone de dos moduladores, accionados por sendas correas dentadas, unidas a los árboles de transmisión delanteros. Cada modulador está compuesto por un detector integrado, una bomba y un



bloque hidráulico que modula la presión del circuito del líquido de frenos. El funcionamiento del sistema es sencillo. En el interior de los moduladores hay un volante de inercia, accionado por el árbol de transmisión a una velocidad proporcional a la de la rueda. La concepción del detector es tal que *filtra* toda falsa información y determina la inminencia del bloqueo de una rueda, a partir de un valor de desaceleración predeterminado.



MERCEDES 230 E BRABUS LA ESTRELLA ENFURECIDA

El estilista alemán Brabus ha sido el primero en lanzar al mercado una versión especial de los novísimos Mercedes W-124. Brabus ofrece sus transformaciones sobre esta joven serie de modelos en el mismo momento en que ha hecho su aparición en el mercado alemán, y cuando quedan menos de veinte días para su entrada en el mercado español. El primer coche que Brabus propone a aquellos clientes amantes del estilo deportivo es un 230 E, de aspecto muy atlético.

Por seis millones de pesetas (en Alemania) es posible acceder al peculiar Mercedes Brabus, que no sólo logra más velocidad punta que el modelo básico, sino que también ofrece unos valores de consumo algo más redu-

cidos. El montaje de elementos aerodinámicos, hechos por completo en fibra de vidrio reforzado, da al 230 E una personalidad especial mucho más agresiva; los neumáticos superanchos refuerzan esa imagen, al tiempo que ofrecen agarre fuera de serie; el primer prototipo Brabus, el que se ve en las fotografías, se presentó con cubiertas Pirelli P-7 de medidas 205/55 VR 16, es decir, con 205 milímetros de goma en contacto con el suelo, pero ya se están ofreciendo en opción unas cubiertas aún más anchas, de 225 milímetros de anchura para el tren anterior y de 245 milímetros para el tren posterior.

El interior del Mercedes Brabus también se ha transformado desde una óptica

deportiva que respeta, sin embargo, la elegancia del diseño original. Hay tres volantes disponibles, diferentes entre sí tanto por el diámetro exterior de su aro como por el grosor, y unas butacas más envolventes.

La transformación Brabus llega a sus extremos si el cliente pide un retoque de la mecánica para sacar algo más de potencia al motor; en tal caso, esa dosis extra de vitaminas se complementa con un recorte en el recorrido de las suspensiones. Con tres centímetros menos de altura, llantas de aleación, neumáticos de carreras y alerones por doquier, el Mercedes Brabus se convierte en una fiera de todo respeto por carácter y, desgraciadamente, por precio.

Tücherer



EL MAS DESPIERTO

EL cansancio y el sueño de los conductores son los culpables de la mayor parte de los accidentes de carretera. Para prevenir a los automovilistas cuando su estado físico puede representar un peligro al volante, acaba de aparecer en el mercado el Driver Alert.

El Driver Alert es un pequeño aparato que se coloca cómodamente en la oreja y avisa cuando se producen los primeros síntomas de sueño emitiendo un pequeño zumbido cada vez que se da una cabezada, por muy débil que sea. Además, esta alarma auditiva, que detecta directamente el oído, refuerza su efectividad transmitiendo vibraciones al nervio óptico, a través de los huesos de la cabeza. Por su pequeño peso, tan sólo 15 gramos, con pila incluida, y su estudiado diseño, el Driver Alert se acopla perfectamente en cualquier tipo de oreja y su utilización no causa molestias al conductor, pues se coloca cómodamente, se llevan gafas o no. Para que el conductor, se-

gún su forma habitual de conducir o la inclinación natural de su cabeza, pueda regular el aparato, éste dispone de 18 posiciones distintas para seleccionar la inclinación determinada, a partir de la cual se desea que sue-



El Driver Alert es un curioso invento francés. A la menor cabezada del conductor, avisará inmediatamente emitiendo un pequeño zumbido

ne la alarma. El sistema de funcionamiento es muy sencillo: el pequeño interruptor de mercurio se ajusta en la posición normal de la cabeza. Tan pronto como el ángulo de inclinación varía, el mercurio toca los conductos de plata, que cierran el circuito

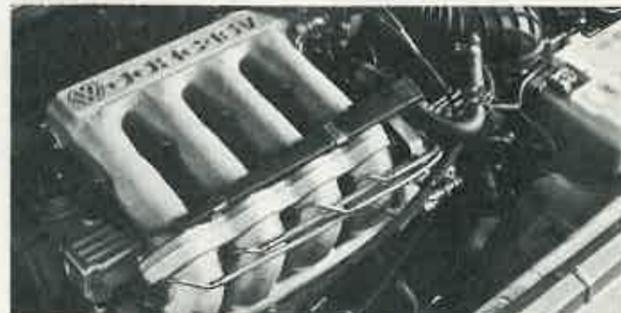


en fracción de segundos, y el zumbador comienza a emitir la señal. Este aparato funciona con una pequeña batería alimentada por una pila de 1,5 vatios, que permite quince horas de funcionamiento (sonando el zumbador continuamente). Se vende, ya con la pi-

la incluida, en un elegante estuche que se puede fijar en el tablero del vehículo. En España, el Driver Alert se puede adquirir en los grandes comercios o por correo, solicitándolo a Intercomsa, avenida de Brasil, número 7, Madrid 27020; teléfono (91)455 60 33.

NUEVOS ALEMANES

Con esta nueva culata para los Golf y Jetta, el motor 1.8 rendirá 139 caballos de potencia.



LOS dos grandes fabricantes alemanes Volkswagen y BMW han presentado sus novedades, que serán comercializadas el próximo septiembre. Por parte de VW, y para los motores 1,8

creta berlina de cuatro puertas que adopta la base mecánica del M-1 y el M-635 CSI; es decir, un motor de 3,5 litros, seis cilindros y 16 válvulas que rinde 286 caballos a 6.500 r.p.m.

El nuevo BMW M-5, con sus 286 caballos, volará a 250 kilómetros por hora, acelerando de 0 a 100 en 6,5 segundos y recorriendo el kilómetro en veintiséis segundos y medio

litros que equipan los Golf y Scirocco, la novedad es una culata de 16 válvulas, inclinadas 25°, movidas por empujadores hidráulicos y doble árbol de levas en cabeza.

Por su parte, BMW comercializará el M-5, una dis-



Juan A. Díaz Alvarez

SEAT el futuro es hoy

MUCHAS veces, cuando se me pregunta, con tonos entre preocupados y alarmistas, cuándo y cómo efectuará Seat su reconversión, me doy cuenta de que a veces las palabras tienen más impacto que los hechos. En 1981, hace casi cuatro años, no estaba de moda la palabra reconversión. Ocurrió entonces un hecho de gran trascendencia para Seat: la desvinculación del antiguo socio Fiat. La decisión que tuvo que tomar el socio remanente, el INI, fue la de efectuar la reconversión de Seat de arriba abajo. Pocas veces se habrá cambiado una gran empresa más a fondo, y sin embargo no se puede leer la palabra reconversión en la prensa de la época, porque no estaba aún de moda. Pues bien, la reconversión de Seat ya está hecha.

Ocurrió en unas circunstancias insólitas, pero, por la misma dureza de la adaptación al medio, la reconversión ha sido rápida, efectiva y virtualmente completa. No había modelos propios, y ahora sí: el S-1 Ibiza, el S-2 Ronda y muy pronto el S-3 Málaga.

De hecho, Seat tiene ahora una tecnología propia, con sus motores y cajas de cambio desarrollados en colaboración con Porsche.

No había en 1981 una red comercial propia en el exterior, y ahora sí la hay. Son más de 1.000 los concesionarios y agentes de Seat en 20 países, incluyendo prácticamente todos los europeos occidentales. Seat ha logrado en año y medio de campaña el 1 por 100 del mercado europeo, y continúa progresando hacia su objetivo ideal, que es el 1,5 por 100.

No había en 1981 un acuerdo de cooperación con una importante multinacional del sector, y hoy sí lo hay, y funciona a la perfección con la casa alemana Volkswagen. Seat fabrica y exporta modelos, Volkswagen, con calidad Volkswagen a través de la propia red Volkswagen. Seat fabrica los modelos Polo, Classic, Passat y Santana a un ritmo global de unos ciento veinte mil coches/año. En 1981, Seat no podía funcionar a tope

de su capacidad, 400.000 coches/año, y ahora lo está haciendo, entregando y facturando unos 34.000 coches al mes.

Desde junio de 1980, Seat no había visto mejorar su cuenta de capital, pero desde hace un año es conocido que ha comenzado una decidida política de saneamiento financiero, que puede poner a la empresa en condiciones de lograr beneficios en sólo dos años. Ya a partir de septiembre de 1984, los balances operativos mensuales (antes de aplicar costes financieros) se cerraban en cifras modestamente positivas. Cifras que cada vez serán más abultadas, hasta propiciar, sin mayores



esfuerzos, el interés por participar en el capital de la nueva Seat.

En 1981, la compañía estaba recargada por una plantilla excesiva para las necesidades de producción. Desde entonces, las bajas voluntarias y jubilaciones anticipadas han reducido la nómina en unas 10.000 personas. Sin traumas y sin tensiones, en un continuado acuerdo de cooperación y comprensión mutua con las fuerzas sindicales.

El esfuerzo por rejuvenecer los cuadros de la empresa se traduce en el hecho de que, a pesar de la fuerte reducción de la plantilla en Seat, han ingresado en los últimos cuatro años 1.100 nuevas personas, de una edad media inferior a veinticuatro años.

Tampoco tiene mucho que ver la

estructura comercial de la Seat de 1981 con la de ahora. El mismo proceso de adaptación en el control de calidad, la dirección de compras, la logística, la posventa, la gestión del vehículo de ocasión, las empresas participadas, etcétera. Es una nueva Seat, que contempla el futuro con tranquilidad, porque, en gran parte, el futuro que se preveía en el plan estratégico de hace cuatro años se ha cumplido. Para Seat, ese futuro es hoy.

Ciertamente, hay que plantearse cada año y cada día los sucesivos objetivos, y Seat tiene diseñado su propio plan a largo plazo, un escenario 1995. En ese plan entra una colaboración creciente con Volkswagen, sin que sea preciso concretar ahora el calendario exacto o las formas de esa colaboración. Sabemos lo más importante, y es que la marca Seat seguirá adelante, que Seat camina rápidamente hacia su consolidación como empresa moderna, altamente eficiente, y que seguirá siendo, como lo ha sido en sus treinta y cinco años de vida, una fuente de empleo, directo e indirecto, de creación de riqueza, de generación de divisas para la economía del país y de servicio para millones de automovilistas.

Quisiera recordar aquí las palabras que nos dirigió Mr. Georges Dargaud, presidente de L'Automobile Magazine, al entregarme recientemente en París el Trofeo a la Audacia, como representante que yo era de una empresa española en los umbrales del Mercado Común: «España ha decidido escoger precisamente a Seat para demostrar, sin lugar a dudas, que está dispuesta con rapidez, inteligencia y modernidad, además de un espíritu competitivo e independiente, a codearse con los principales países industrializados de Europa.»

Entiendo que ése es el punto más cercano a la verdad, y, desde luego, así nos están viendo en estos momentos desde Europa a Seat y a España.

Juan A. Díaz Alvarez
Presidente de Seat

En el rallye Londres-San Moritz se pidieron atuendos apropiados. Estos dos señores nos muestran cómo se conducía en los primeros años treinta



CENTENARIO DE LA CRESTA RUN EL TOBOGAN LOCO

UN trineo pequeño, un tobogán atormentado y hielo, mucho hielo, son los ingredientes básicos de un cóctel extraño que para alcanzar todo su sabor debe agitarse energicamente, pero, eso sí, con un amante de la nieve lo bastante loco como para bajar tumbado boca abajo sobre ese trineo indomable. El placer máximo se alcanza al degustar la combinación sobre una pista especial de San Moritz.

La receta de este excitante cóctel se descubrió hace ya cien años y desde entonces todos los que probaron la combinación no pudieron separarla de sus sueños. Como cualquier cóctel de categoría, el «invento» inglés tiene un nombre de impacto, Cresta Run, y sus ávidos degustadores se reúnen en el muy selecto Tobogganing Club.

Los británicos más aristocráticos, siempre amantes de sus tradiciones, acaban de rememorar aquellos primeros días del deporte invernal con un rallye exhibición disputado entre Lon-

dres y San Moritz, rallye que se ha convertido en un magnífico pase de modelos donde intervinieron más de cincuenta joyas inmortales de la historia del automóvil: Rolls Royce, Astor Martin, Jaguar, BMW, Daimler, Bugatti y Jensen, que pasaron orgullosos su eterna juventud por uno de los lugares cumbre de la «jet-society», el pueblo suizo, un retiro dorado que permite respirar a estos abuchitos con la misma desenvoltura y elegancia del primer día de su vida.

La conmemoración de la Cresta Run toma todo su valor si se describe, aunque sea de una forma ligera, cómo es el desarrollo de esa carrera demencial a través de los Alpes suizos. El «bobsleigh» es un deporte de riesgo que en la Cresta Run alcanza su máxima cota de peligrosidad; en esta prueba hom-

El Daimler del señor Allan Deacon

El Rolls-Royce amarillo que vino de América

El Rolls-Royce del doctor MacVaugh III

El Jaguar XK de la señorita Suter

El Ferrari predecesor de los...



Un Bentley de carreras es siempre una máquina excepcional, aunque Ettore Bugatti no dudara en llamarlos «los camiones más rápidos del mundo». El magnetismo de Bugatti se descubre en la pequeña foto de la derecha.



bres, mujeres y niños se lanzan por un tobogán helado con la única ayuda de unas tablas y unos pequeños patines; esa dosis de riesgos excepcional fue la que llevó a prohibir la participación de mujeres y menores de edad desde 1929.

A lo largo de esos cien inviernos de existencia, la Cresta Run ha dado lugar a dos conmociones muy características, distinguidas con nombre propio: el «beso» y la «uña». El «beso» es el resultado de golpearse la cara con el hielo y se traduce en un llamativo antifaz de ojos morados y alguna que otra nariz rota, mientras que la «uña», un golpe mucho más refinado, consecuencia lógica del aplastamiento de los dedos de la mano colocada entre el trineo y la pared del tobogán, deja las uñas de una mano con cardenales de lujo.

Los «locos» británicos no podían olvidar unos martirios tan selectos y por eso han celebrado el centenario a bombo y platillo.

El Rally, Londres-San Moritz ha sido el homenaje a aquellos pioneros que arriesgaron su físico en un juego peligroso, y como el tema iba de locura,

Un escocés no debe dejar dudas sobre su origen, y este concursante demuestra que viene de la tierra del buen gúsquil. Los abrigos de cuero también formaron parte de la historia del automóvil



no se olvidaron los correspondientes ingredientes para que el resultado de la prueba automovilística fuera demencial: de entrada setecientos kilómetros por carreteras de montaña heladas, y de poste una carrera sobre el agua solidificada de un lago.

Con tales condimentos se llegó a resultados más que previsibles, así uno de los Rolls Royce inscrito por un millonario terminó su «travesura» con el eje delantero y parte del morro bañados por el agua fría del lago, mientras que otros participantes inscritos con un moderno Porsche Carrera vieron cómo el faldón frontal de su coche se quedaba clavado en un pequeño talud de nieve, mientras que al fondo se oían las risas contenidas de una mecánica que se vengaba así de sus dementes usuarios.

Las firmas organizadoras del acontecimiento, la casa de subastas Sotheby's, de Londres, y el champán francés Moët y Chandon, consiguieron plenamente sus propósitos: no sólo pusieron en la carretera a los vehículos que hicieron soñar a muchos de nuestros abuelos, sino que también sentaron a

El humor y la elegancia se dieron cita en el rallye Londres-San Moritz. Antes de la salida todos los concursantes lucieron sus modelos y sus sonrisas, después vinieron los golpes al desfilarse por el tobogán de la localidad suiza. A la vuelta hubo más de un moretón que, pídicamente, se escondió con los ropajes de principios del siglo

su volante a los descendientes de aquellos intrépidos inventores de la Cresta Run.

Entre estos últimos personajes había nombres del mayor relieve, nombres más propios de una revista del corazón que de un duelo automovilístico. El príncipe de Hannover participó a los mandos de un Mercedes 300 SL, aquel inolvidable Mercedes con puertas en «ala de gaviota», los príncipes Heinrich de Furstenberg y Klemenz Zu Croy se unieron para pilotar un Ferrari convertible de 1950, y Rolf Sachs, hijo de Gunter Sachs, el que fuera play-boy internacional, famoso por sus andanzas con Brigitte Bardot, no quiso ser menos y se lució a los mandos de otro fabuloso Kolls-Royce.

Hubo también inscripciones curiosas, como la de Charles Morgan, el dueño actual de la fábrica de coches Morgan, que corrió, ¿cómo no?, con un vehículo de su marca, así como la de la señorita Victory Emery, directora del Hotel Savoy, de Londres, que degustó el azote del frío a los mandos de un Triumph Spitfire.

Un encuentro loco, en el que todos fueron felices, pasaron mucho frío, bebieron mucho champán y se dejaron la «crisma» hecha cisco en las traidoras curvas del tobogán suizo. Eso fue el centenario de la Cresta Run.

Angel Marco



EL MEJOR SONIDO SOBRE RUEDAS

TEN FUJITSU TEN CAR AUDIO

Algún día tenía que ser. Por fin, el aficionado exigente dispone ya de la más completa gama de Alta Fidelidad para el automóvil.

Ahora usted podrá escuchar y disfrutar con el mejor sonido, en su propio automóvil, esa nueva sensación única e intransferible que sólo un equipo estéreo como el de FUJITSU-TEN puede ofrecerle.



Todos nuestros modelos van equipados con auto-reverse, pre-sintonías electrónicas y sistemas DOLBY o DNR para la eliminación del ruido de la cinta.

MUSICOM sa



Consejo de Ciento, 403 bajos
Telf. (93) 231 51 12 / 246 38 01
Telex: 54789 MUYC-E 08009-BARCELONA

EN BUSCA DE LA TRIBU PERDIDA

Un grupo de 20 personas y cuatro vehículos todo-terreno ha recorrido 10.000 kilómetros en el desierto del Sahara, en una expedición científica en busca de los *armas*

LOS cuatro Land Rover semejan aquella mañana del 3 de diciembre, en el garaje de la Universidad de Granada, cuatro variopintos mundos, pequeños universos donde convivían repuestos y comida, equipajes y equipos, que se extendían a lo largo de las bacas y en el interior. En ellos haríamos casi 10.000 kilómetros a lo largo de un periplo por África que duró treinta y seis días, y en el cual rodamos por todo tipo de pistas en territorio argelino y de la República de Malí: vastos arenales, cuarteados y

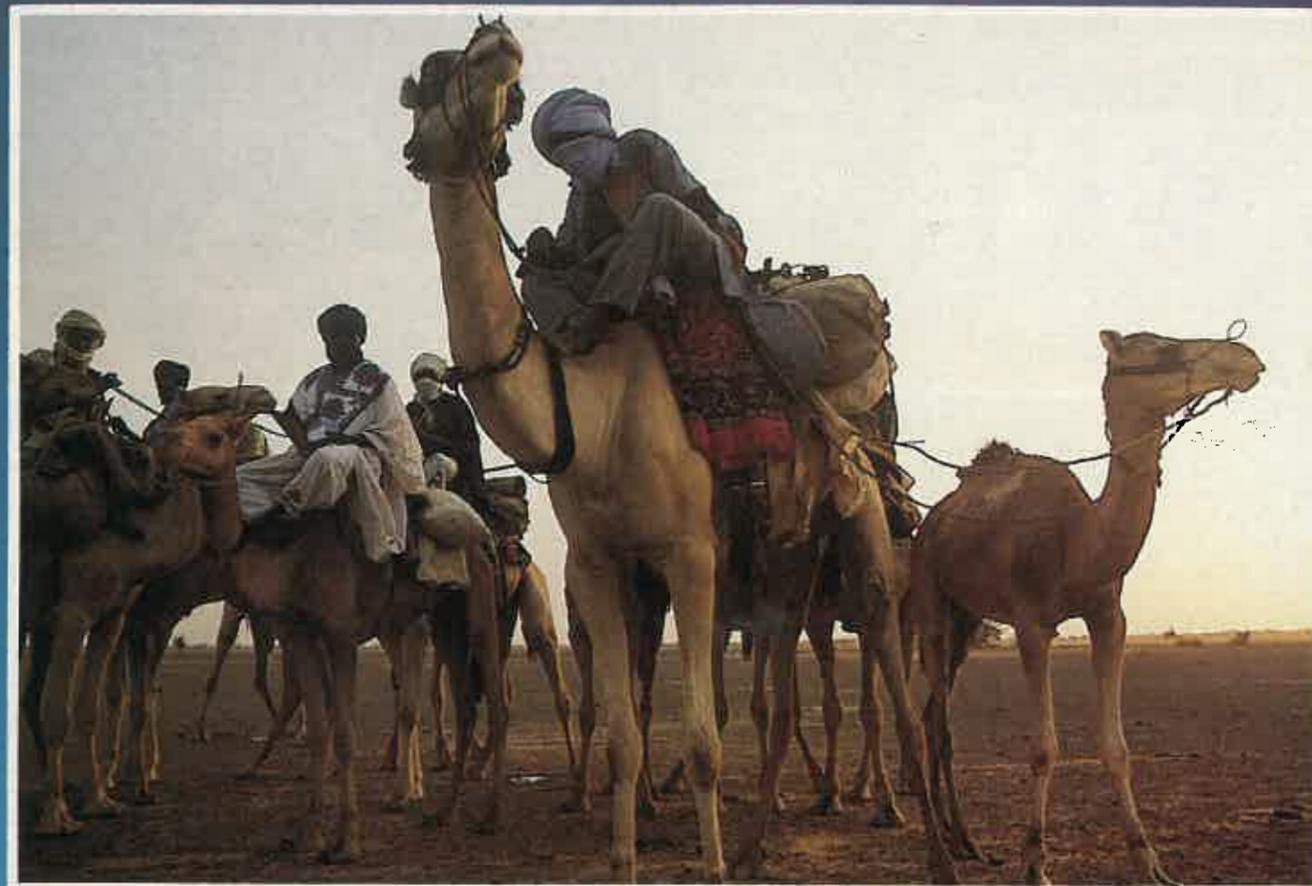
vencia en la zona como comunidad diferenciada con características propias tras varios siglos de dominación eran tareas para los investigadores de las Universidades de Sevilla y Granada.

Veinte personas en total componían la expedición, en la que figuraban un médico, un mecánico, dos periodistas y tres cineastas, que filmaron 3.000 metros de película para varios documentales. El polvo fue la primera de nuestras preocupaciones a este respecto, ya que, poderoso abrasivo, podía echar a perder las dos cámaras de 16 milímetros. Todo cuidado fue poco para que tanto el material filmado (guardado en una nevera hermética) como el instrumental no sufrieran mucho en el Land Rover Cazorla donde iban, a pesar de lo cual algunos metros se echaron a perder, debido a algún golpe en una cámara.

Poco a poco, fascinados como estábamos por el veneno de la expedición y el viaje, fuimos acoplándonos a los todo-terreno, personas y cosas, antes de entrar en el Sahara argelino. Tiempo tuvimos para ello en los tediosos y reglamentaristas pasos fronterizos —como el de Beni-Ounif, en Argelia, viniendo de Marruecos, donde nos hicieron descender todo el equipaje y perder todo un día, cosa que no ocurrió a la vuelta, por Oujda—. La primera lección que se saca es que en África, y para un viaje largo, cuantas menos fronteras se pasen, mejor, y si no hay otro remedio, es siempre más rápido y menos molesto —y menos gravoso para el bolsillo— hacerlo por las más transitadas.

Salvo por las fronteras —indispensable que la documentación de los coches esté en regla, la carta gris y los seguros—, no tuvimos más problemas en Argelia, donde el carburante es bastante más barato y las carreteras, por regla general, no tienen mucho que envidiar a las españolas.

El asfalto llega hasta Regganne, la puerta del desierto. Antes, sin embargo, hay que hacer obligatoria parada en Adrar, donde es necesario proveerse de los últimos petrechos. No sólo com-



Los automóviles son habituales en las rutas del desierto, pero las tribus autóctonas siguen utilizando el camello en sus desplazamientos.



agrietados lechos de lagos secos y trozos de afiladas piedras. Sin contar, claro está, con la travesía del desierto del Sahara por la pista del Tannezrouft.

El objetivo de la expedición era vario, múltiple y a la vez complementario. Patrocinados por las Universidades de Sevilla y Granada, Diputaciones, Junta de Andalucía, Banco Meridional, Caja de Ahorros de Granada, la empresa Avila Rojas, Hispanoil, Land Rover y «Cambio 16», el objetivo central consistía en estudiar a los *armas*, nombre genérico que reciben los descendientes de andalusíes y marroquíes que conquistaron la curva del Níger a finales del siglo XVI para el sultán de Marruecos y que proviene de ser los primeros en la historia que atravesaron el desierto del Sahara con armas de fuego. Su historia, su hábitat, su entorno, sus costumbres y tradiciones, sus relaciones con las demás etnias y supervi-





La expedición española fue en busca de los andalusíes y marroquíes, que en el siglo XVI conquistaron la curva del Níger para el sultán de Marruecos.



bustible y agua, sino, sobre todo, las placas de arena, cambiar aceite y, en general, revisar concienzudamente los vehículos antes de entrar en la pista. Los argelinos tienen un buen servicio, tanto de protección civil como de bomberos. En ellos hay que solicitar la autorización para cruzar el Sahara, que te dan sin problemas, no sin antes revisar los vehículos. Tres días es el plazo que la Policía da desde Regganne hasta la frontera de Borj-Morstad, trayecto en el que se debe de ir en caravana. Pasado ese tiempo, si no se ha dado el aviso de llegada, comienza la búsqueda.

En Adrar cometimos nuestro primer error: cambiar los estupendos bidones de combustible que traíamos de la Península por otros argelinos de más capacidad. No habíamos hecho diez kilómetros cuando una lluvia de gasóleo —que nos acompañaría ininterrumpidamente durante todo el viaje— nos demostró que los bidones perdían por la rosca del tapón. Todo intento por impedirlo se reveló, a la postre, inútil.

No fue la única sorpresa, desde luego. Pocos kilómetros después de Regganne, en plena pista del Tannezrouft, casi al primer bache, se salen dos de las bacas de los vehículos, cargados como

van con más de 300 litros de combustible y los bagajes. Un arreglo de urgencia a base de cuerdas hará, no obstante, que llegemos hasta Gao, en Malí, donde hacemos que suelden unas barras que refuercen el conjunto.

Pocas dificultades en realidad tiene la pista del Tannezrouft (1.300 kilómetros en total hasta llegar a Gao, en Malí) en los 700 kilómetros que transcurren por territorio argelino. Una baliza cada diez —a veces cinco— kilómetros indica la ruta, señalizada, asimismo, con bidones y neumáticos, y en la que varios y dispersos esqueletos mecánicos, diseminados aquí y allá, indican los numerosos vehículos que hicieron hasta aquí su último viaje. Sol e inmensidad es todo lo que abarca la vista en un horizonte sin perspectivas, plano y donde la única molestia, aparte del polvo, es la «tôle ondulée» (chapa ondulada) de la pista, obra de los grandes camiones transaharianos y verdadero terror de los conductores.

El segundo de los contratiempos nos ocurrió en la Markuba, famosos arenales de más de diez kilómetros, ya en territorio de Malí, donde nos clavamos varias veces. Un vehículo rompe un palier, que inutiliza la tracción trasera.

Con grandes esfuerzos —tirando, incluso, de una cuerda para desatascarlo— y con la tracción que sólo funcionaba para el eje delantero llegamos por fin a Gao en pleno *harmattan*. El *harmattan* es una niebla crema pálida que se compone de partículas en suspensión de polvo. El polvo. Hay que aprender a convivir con él; se respira, se palpa, se masca. La única manera de soportarlo es con el *chés-chés*, turbante de cuatro metros de gasa alrededor de la cabeza, cuello y boca. Sirve para absorber el sudor, permitir que pase el menor polvo posible y defenderse del sol.

El polvo no sólo afectaba a las personas, sino a los vehículos. Una media rodeando el filtro de aire se demostró extremadamente útil a este respecto.

Malí, sexto país más pobre del mundo, con una extensión tres veces la de España, tiene, sin embargo, menos de 1.000 kilómetros asfaltados —los que van desde la capital, Bamako, hasta Gao, pasando por ciudades de más riqueza agrícola, como Niono y Segou—. Extensos arenales aparecen cuando en cuando en las pistas, que son mayoría.

Cada día, Johnny, nuestro mecáni-



co, se encargaba de revisar el aceite y el estado del motor. Esta comprobación, lejos de resultar rutinaria, nos ahorró muchos problemas y mejoró la prestación de los vehículos, en los que, salvo algún amortiguador y el palier ya reseñado, no fue necesario utilizar ninguno de los repuestos —ballestas entre otros— que portábamos.

Si pinchamos, sin embargo, en numerosas ocasiones, debido tanto a las afiladas espigas de acacia como a las numerosas ocasiones en que debíamos desinflar las ruedas para cruzar arena o «tôle ondulée» —en esta última se recomienda, además, o ir muy lento o muy rápido, o mejor, si es posible, ir paralelo a la pista.

Es conveniente en viajes de este tipo llevar repuestos en abundancia y, desde luego, esconderlos en el vehículo lo mejor posible. La Policía, sobre todo, intenta quedarse con todo lo que puede y es preciso no incitar demasiado a sus golosos ojos. Si es un grupo numeroso, el truco de los funcionarios policiales suele consistir en dejar un pasaporte sin sellar una de las innumerables ocasiones —en cada pueblo importante— en que hay que cumplir ese trámite. Posteriormente, en un control, irán



Los pinchazos, un alternador y la rotura de un palier fueron las únicas averías de los Land Rover.

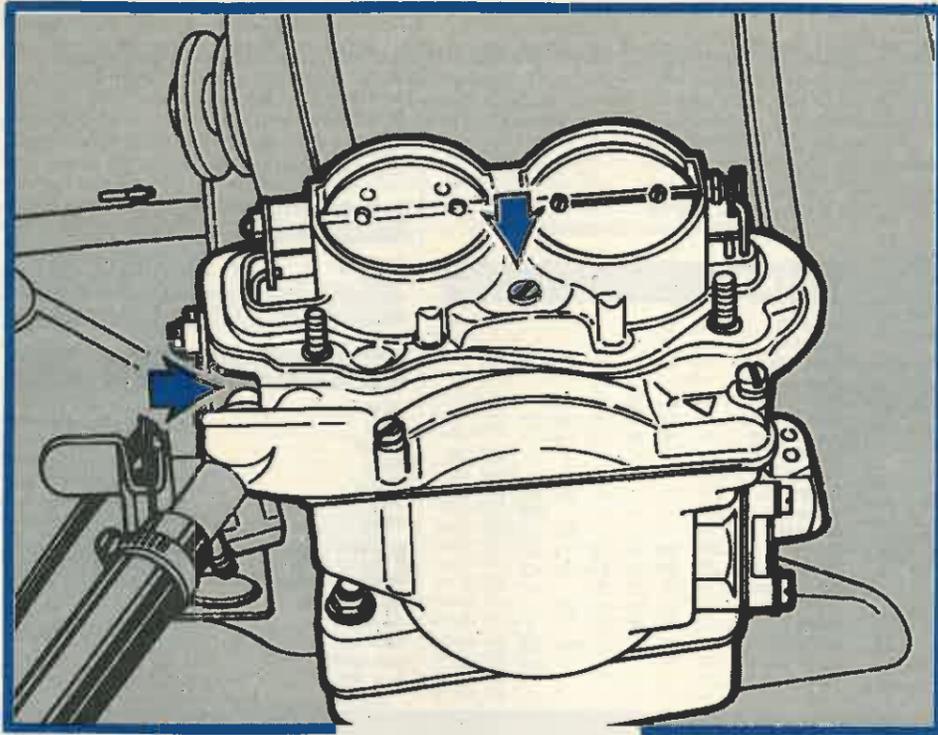
directos hacia ese pasaporte, con la consiguiente multa en francos CEFA.

Este pequeño, pero continuado, acoso tiene su punto álgido en la frontera de Tessalit, a la salida del Malí, donde llega uno verdaderamente a odiarlos. Error nuestro, sin duda, pues sus parámetros de moral no tienen nada que ver con los occidentales, y es algo que debe de saber el viajero.

Antes, sin embargo, de Tessalit, e incluso después, ya de vuelta a casa, la posibilidad —advertida— de perder la pista central se convierte en dolorosa constatación en varias ocasiones. Del último despiste nos sacó un camión militar argelino cuando rodábamos ya por una ruta prohibida.

Una última dificultad tendríamos que solventar antes de llegar a Melilla, donde embarcamos para Málaga. El alternador de uno de los Land Rover se avería y tenemos que conducir por la noche con la inestimable ayuda del generador de Johnny sujeto por unos cables al capó del vehículo. Los todo terreno Land Rover Santana se portaron, en líneas generales, estupendamente. El cuentakilómetros, cuando llegamos a Granada, el 9 de enero de este año, marcaba 9.500 kilómetros. Lo que no marcaba, sin embargo, fue la naturaleza de esos kilómetros, algunos de gran dureza.

Texto y fotos: Alfonso Domingo



La localización de los surtidores es bastante sencilla, ya que normalmente los de alta se encuentran en la parte superior del carburador. Los de baja se encuentran a los lados, en lugares opuestos.

CUANDO se acumula suciedad en el carburador, los primeros síntomas no se hacen esperar, ya que rápidamente el coche comienza a dar tirones, el ralenti se hace inestable e incluso se llegan a producir detonaciones.

La solución a esto es proceder a una limpieza del carburador, ya que el mal irá agravándose hasta un punto en el que el funcionamiento del motor será desastroso. No obstante, hay una sencilla operación que le permitirá paliar, por lo menos en parte, el problema, esto es el limpiado de los pasos del carburador.

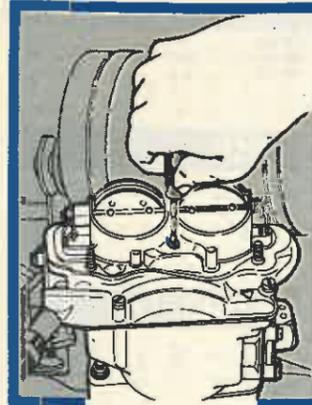
Hay que tener en cuenta que esta operación tiene un carácter provisional, puesto que no pasará mucho tiempo hasta que se reproduzcan las anomalías.

Lo primero que hay que hacer es quitar la tapa del filtro de aire o la canalización de aire que llega hasta el carburador. En este caso, la operación se ha realizado sobre un carburador Weber de doble cuerpo, por lo que hay que limpiar cuatro «chiclors». Los de baja están uno a cada lado del carburador, mientras que los de alta están en la parte superior, en el centro entre los dos cuerpos del carburador. Los «chiclors» se distinguen por estar montados en tornillos de bronce, que es de un color dorado. La parte calibrada se separa del tornillo simplemente tirando con los dedos.

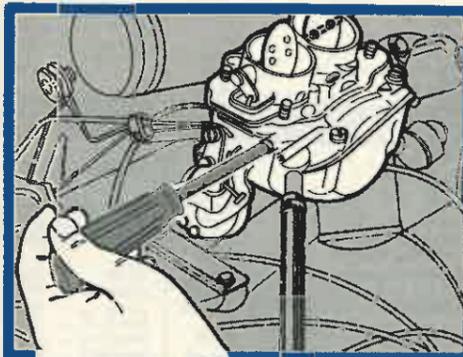
Una vez desmontados los surtidores, se limpian soplando (mejor con aire comprimido) a través del orificio hasta comprobar que el paso está libre. No introducir nunca objetos duros que puedan modificar el diámetro.

Cuando esté flojo el tornillo, acabe de sacarlo con la mano, fijándose bien cuál es su alojamiento para cuando tenga que reponerlo. Soplar en el interior para quitar la suciedad.

UN RESPIRO PARA EL CARBURADOR



Utilice un destornillador para aflojar el soporte. Como el material del tornillo es muy blando, no fuerce nunca este tornillo, ya que es muy fácil dañarlo.



Con los de baja se procede igual que con los de alta. Asegúrese de que el tornillo es el correcto. En este caso también suelen llevar una junta de goma.

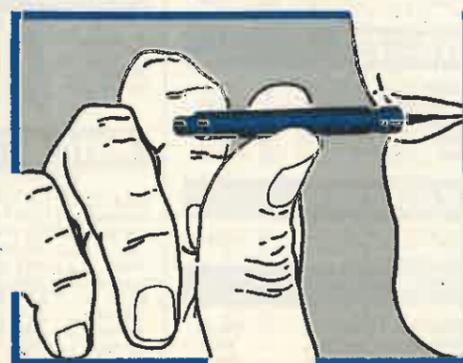
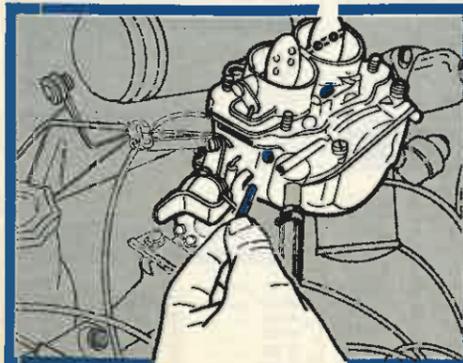
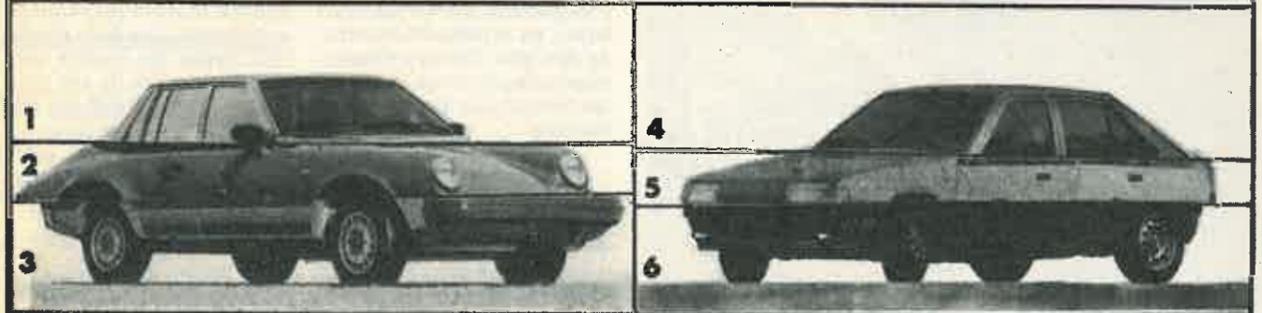


FOTO ROBOT



Adivinar cuáles son las seis marcas —y a ser posible los modelos— que forman estos dos bonitos prototipos.

PANEL LOCO

FRENITOS	E	
LOBARRO	M	
RODEAYO	G	
REPILI	L	
MINICEL	H	

PANEL LOCO

Con las letras que forman las palabras de la columna de la izquierda e incluyendo la que aparece en el recuadro central, componer cinco marcas comerciales, posiblemente las que más se anuncian en las grandes pruebas automovilísticas de hoy.

JEROGLIFICO

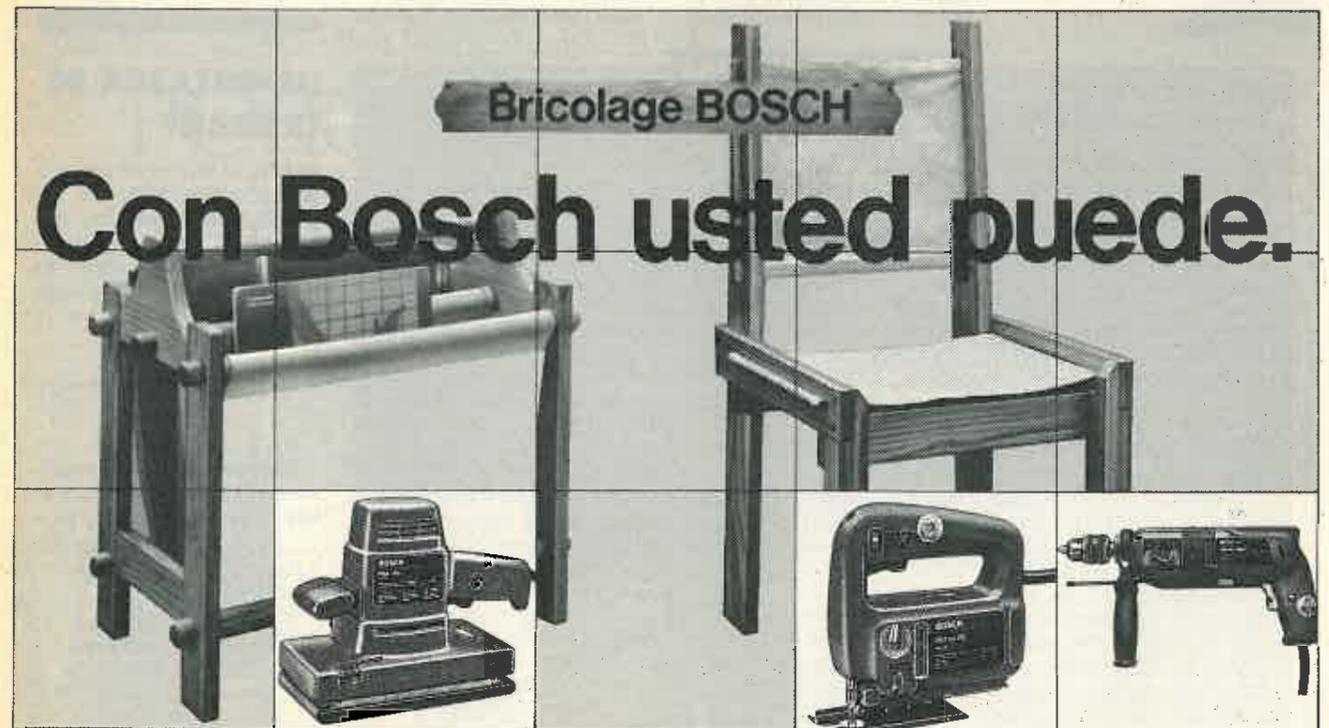
Parece que esa rueda está...

(Soluciones página 36)

NOTAA. 500NOTA TAR

Bricolage BOSCH

Con Bosch usted puede.



¡Atrévase! No es difícil.

Con las Herramientas Eléctricas Bosch usted puede. Porque tiene un mundo de calidad en sus manos.



BOSCH

Calidad profesional para el bricolage.

Cuéntenos su caso



ESPERANDO A CELA

CON el anuncio del «Nuevo viaje a la Alcarria», que realizará próximamente Camilo José Cela, han comenzado a llegar a nuestra redacción numerosas cartas, en las que los lectores se interesan por los pormenores de esta nueva aventura literaria del popular escritor. Semanalmente publicare-

mos resúmenes de las mismas. El viaje, como ya hemos anunciado, lo iniciará Cela el próximo 6 de junio, y la publicación de sus trabajos, en el último trimestre de este año. De esta forma, respondemos a las preguntas formuladas por algunos lectores.

Les felicito por la idea de volver a llevar a Camilo José Cela a la Alcarria. El tema merece la pena, teniendo en cuenta que el insigne escritor dará vida a una obra deliciosa. Los ingredientes —Rolls Royce y choferesa negra— son lo suficientemente apetitosos. La única duda que tengo es la de mi propia impaciencia. Me gustaría que me dijeran cuándo comenzarán la publicación de los trabajos de Cela.

Antonio R. Negro
(Guadalajara)

Soy alcarreño y le puedo asegurar que me han dado una enorme alegría al anunciar que Cela vuelve a la Alcarria. Para nosotros es muy importante que este es-

critor, que inmortalizó estas tierras hace más de cuarenta años, con una preciosa crónica de viajes, vuelva ahora a recorrer los caminos de entonces. Lo de la choferesa negra me parece sorprendente y me da pie para pensar lo divertidas que van a resultar estas crónicas.

Juan López Alonso
(Guadalajara)

Bien por Cela y por MOTOR16. Creo que han dado en el clavo a la hora de decidir este proyecto. El «Nuevo viaje a la Alcarria» constituirá, sin ningún género de dudas, un enorme éxito periodístico. El pronóstico es fácil, porque si ustedes ponen el Rolls y Cela pone la pluma el tema no puede fallar. Aprovecho la ocasión para decirles que están haciendo la mejor revista del motor. La compro todas las semanas y me agrada leerla porque me resulta muy cómoda y atractiva.

Felipe L. Arija
(Toledo)

CRITICA DE TIENDAS

SACAI agente oficial Mercedes-Benz

EN el centro de Madrid, muy cerca de la Puerta de Alcalá, en la calle Núñez de Balboa, número 3, se encuentran las instalaciones del agente oficial Mercedes SACAI, establecimiento dedicado a la venta de Mercedes nuevos, y coches de ocasión de las mejores marcas, con una exposición de vehículos nuevos austera en decoración, pero rica en contenido, pues la representación de los vehículos de la marca es muy completa. Tiene una superficie de 400 metros cuadrados y está atendida por dos vendedores, que realizan ventas de alrededor de cien coches nuevos al año. El fuerte de SACAI, sin embargo, se en-

cuentra en los coches de ocasión, que con una exposición de 950 metros cuadrados y un stock superior a los cien vehículos, todos ellos con últimas matrículas y últimos modelos de marcas tan prestigiosas como Rolls-Royce, Mercedes, BMW, Saab, etcétera, el potencial cliente tiene donde elegir. Todos los coches de ocasión disponen de una garantía total, escrita, durante seis meses, que cubre la mano de obra y las piezas. Debemos resaltar el ex-

celente estado en el que se encuentran los coches allí expuestos. En cuanto a la financiación, utilizan los medios convencionales, financiera, leasing, así como la suya propia con intereses bancarios. Tienen un pequeño taller en el que hacen puestas a punto y pequeñas reparaciones en los vehículos de ocasión, siendo enviados a los talleres de Mercedes Central para su revisión todos los coches usados que se han recogido antes de ponerse a la venta.



Puntuaciones: Exposición, 7; vendedores, 7; entregas, 9; financiación, 7; garantía de usados, 8.

IMPORTADOR DE TRABANT

TENGO interés en conocer al importador de los automóviles Trabant, por considerar que es el coche que me interesa, según he podido deducir de los escasos datos que publican en su revista.

Andrés Barros
Vigo

Respuesta.—Los automóviles Trabant y Wartburg se importan en nuestro país a

SOLUCIONES A LOS PASATIEMPOS

Solución a la foto robot
1: Volvo (760). 2: Porsche (911). 3: Renault (18 Turbo). 4: Opel (Kadett). 5: Citroën (CX). 6: Peugeot (205).

Solución al panel loco
Firestone. Marlboro. Goodyear. Pirelli. Michelin.

Solución al jeroglífico
«Sí. A punto de reventar.»

través de la firma Wartburg-Trabant Española, S. A., en la calle San Bernardo, 114, Madrid-8.

UN MAESTRO QUE NO PASA DE APRENDIZ

SOY propietario de un Austin Maestro MG, adquirido en el pasado diciembre, con el que he padecido todo un rosario de incidentes: el mismo día de la entrega, tras perder toda la tarde, simplemente se limitaron a fijar las placas, que yo mismo llevé. Observé un defecto de acabado en la puerta del conductor, que me dijeron se solucionaría en la primera revisión. También les hice observar la puerta derecha, que no cerraba bien, a lo que contestaron que se trataba de un endurecimiento sin importancia de la goma de

ajuste, que se corregiría solo, aunque en las otras tres puertas no existía este defecto. El espejo exterior no ofrecía buena visibilidad, contestándome que se debía a que conducía con el asiento muy retrasado. En toda mi larga vida de conductor nunca me ha ocurrido esto, ni tampoco en otro vehículo que había en la exposición.

Ya con el coche en mis manos, observo que cuando detengo el coche se para el motor, sin que se pueda solucionar actuando sobre el tornillo del ralenti, por lo que deduzco que se trata de un desajuste de carburación. Días más tarde se avería el cierre centralizado y la computadora de a bordo. Lo comunico al concesionario, donde se me confirma que todos estos problemas serán resueltos en la primera revisión obligatoria. En un viaje largo por carretera, aprecio los siguientes defectos: la dirección vibra por falta de equilibrado de las ruedas; el coche se desplaza hacia la derecha al frenar;



no están regulados los faros; el panel de instrumentos está mal fijado y hace ruido; el cuenta kilómetros se queda bloqueado al llegar a 999 km.

Llega el momento de la revisión y presento una lista con 32 defectos, que se tienen que corregir. Me dicen que tardarán dos días en solucionarlos, pero llevo más de quince días sin que esté terminada la revisión, cambiando incluso del primer taller oficial de Alicante, por Elche, en donde se en-

cuentra el taller principal de la marca.

Considero que me han tomado el pelo cuando me entregaron un automóvil en mal estado y me lo siguen tomando en la primera revisión. Antes de entregarlo a un cliente, lo menos que deben hacer es una profunda revisión, que está prevista en lo que llaman «preentrega», pero que por lo visto no sirve para nada.

José M. Sanz
Alicante

CAVA CLUB 16 y RIOJA SAGASTA 81

PORQUE LOS AMIGOS SE MERECEAN LO MEJOR.

Para usted, para todos los amigos del Club 16, están reservadas dos magníficas cosechas. Dos extraordinarias bodegas. El cava Raimat-Brut. Por sólo 550 Ptas. y el vino Rioja Sagasta 81. Por sólo 400 Ptas.

Dos excelentes ofertas que Club 16 le ofrece a sus verdaderos amigos. Entre las cuales le contamos a usted.

No se pierda esta interesante oportunidad.

Oferta válida para la Península y Baleares.

Suplemento de 100 Ptas. para Canarias.

Envíe este cupón al Club 16. Hermanos García Noblejas, 41. 28037 MADRID.



Envíeme:
 cajas de 6 botellas de cava Club 16 al precio de 3.300 Ptas./caja.
 cajas de 6 botellas de Rioja Sagasta 81 al precio de 2.400 Ptas./caja.

Nombre

Dirección Tel.

Localidad C.P.

Adjunto talón a nombre de INREVISA por un total de Ptas.

Como suscriptor n.º de

he aplicado un descuento del 10% (total 2.970 Ptas./caja cava Club 16) y (total 2.160 Ptas./caja Rioja Sagasta 81) al importe de mi pedido.

Las cajas serán transportadas por Aitena, S. A.

MOVILAUDIO S.A.

ALTA FIDELIDAD DEL AUTOMOVIL

INSTALACION-VENTA-REPARACIONES

FINANCIAMOS HASTA 24 MESES

C/ BLASCO DE GARAY, 63

☎ 244 23 56.

MADRID 28015

SERVICIO OFICIAL

SPARKOMATIC

Sansui

PIONEER

FUJITSU



HIFI-MOVIL

ZABALDE, 5 (435 45 01)
AVDA. EJERCITO, 26 (447 32 27)
BILBAO

AIWA
ALPINE

BLAUPUNKT
BEITEK

KENWOOD

Panasonic

PIONEER
SPARKOMATIC

SONY

AUTOALARMAS

Meglia

CEPIMO

AUTOSONIK

- Instalaciones al momento y garantizadas.
- Servicio técnico propio.
- Venta al mayor.

ESPECIALISTA EN
SONIDO PARA SU
AUTOMOVIL

SE VENDE
RENAULT-5
COPA

Precio a convenir
Tel. (91) 433 56 79
noches

SU SEAT

IBIZA
EN SU CASA

Tel.: 463 10 79

OCASION

MONTESA
COTA 348

(91) 212 00 03

REPUESTOS Escort 1.6. Llantas Rial. Estrenar, muy baratas. (955) 24 14 62. Noches.

AUTOMOVILES Eladio. C/ Peñuelas, 54.

PEUGEOT 505 SR, año 80, aire acondicionado.

INNOCENTI de Tomaso, M-EV, 30.000 km. Impecable.

RENAULT 20 TX, aire acondicionado, todos extras, año 82.

RENAULT 18 GTS, buen precio.

OPEL Manta, M-CB.

RENAULT 14 GTS, M-ES.

TALBOT 180, automático, aire acondicionado, inmejorable de todo.

COMPRO coches, sólo buen estado, pago contado. C/ Peñuelas, 54.

AUTOMOVILES Eladio. C/ Peñuelas, 54.

VENDO Jaguar XJ6 4.2. Piel, madera, automático, aire. 1.200.000 pesetas. (91) 413 16 31.

VENDO BMW 323i. Aire, techo, otros extras. Tres años. Impecable. Madrid. Tel. 715 07 00.

VW Golf GLS. Automático, aire acondicionado, radio, 60.000 km. Ochocientos cincuenta mil. Tel. (93) 224 69 73.

MOTOCICLETA Suzuki, estrenar. Tel. (922) 22 37 31.

TRIUMPH 2000 MK2, turismo, 90.000 km. Impecable. 600.000 ptas. Tels. (91) 259 96 54 y 650 22 61.

MGB-GT, clásico deportivo. 80.000 km. 600.000 ptas. 458 08 12 (91).

AUTOMOVILES

eladio

PORSCHE 911 TARGA
FURA CRONO menos de dos años
FORD FIESTA económico
PANDA 35 excelente
SEAT 131 2.500 Diesel, 650.000

Oca, 8. Teléfono 471 11 92 Madrid

SEAT 133 E
48.000 km. M-BN

FAROS HALOGENOS
CASSETTE
GARAJE SIEMPRE

Tel. (91) 730 53 14

SEAT 1.200
SPORT 1.430
(BOCANEGRA)
MOTOR, CAMBIO,
EMBRAGUE CON
9.000 KMS.

275.000 PTAS.
Tel. (91) 733 94 24

SUSCRIBASE A MOTOR 16



Motor 16
Apartado Nº 330 F.D.
MADRID

Para cualquier información complementaria o para suscribirse ahora mismo llámenos al teléfono 91-268 04 02-03.

Tarjetas Postales

DE Alicante a Alcoy, por Xixona, son pocos kilómetros, pero la carretera es sinuosa y característica. El tópicos está en encontrarle al paisaje aires bíblicos. La evocación evangélica es de rigor, hasta el día en que, habiendo visitado Israel, vuelves por Alicante. Entonces ves que las diferencias son enormes.

Todas las que permiten distinguir entre el Mediterráneo occidental y el oriental. El occidental, a pesar de todo, es infinitamente menos duro, menos seco, más humano.

Ahora mismo, los almendros están en flor y no es poca alegría para el ojo. Las colinas ocres se manchan de blanco brillante, de suave lila, de rosa pálido. Las hojas, todavía muy tímidas, son de un verde esmeralda y acuoso y sobre el fondo blanquecino de la arcilla todo resplandece con una aura como de porcelana fina. Es belleza quebradiza, delicada, frágil. Si el conductor del auto es de allí, evocará con miedo la posibilidad de una helada que lo destruya todo.

En Xixona, al turrón le llaman «terró». Terro, de terra, tierra, y pronto te das cuenta de que en efecto hay mimetismo entre el famoso dulce y la tierra en donde nace. Terró de Xixona, de arcilla y barro, y terró de pedra, de caliza y roca.

El paisaje, de repente, se hace comestible, aunque no sea Navidad. Siempre me ha sorprendido esta especialización del terró. ¿Por qué el substancioso y nutritivo dulce de miel y almendras sólo es para Navidad?

Pero Xixona tiene una cocina propia y peculiar para determinados días a la que el turrón pertenece completamente. Para días, o para temporadas. Ahora es Cuaresma y propio de este tiempo, en Xixona, el «arros caldoset en espinacs i molletes de bacallar rostít» o el «arros en freols secs».

El jueves lardero, en las casas jijonencas, se habrán regalado con el plato especial de este día, «l'olla'l forn», que lleva pollo, arroz, tocino, chorizo, butifarras y garbanzos.



Xavier Domingo

la Mancha, la valencia montañosa y penetra por Alicante hasta cerca del mar.

El «giraboix» es un cocido para los días de lluvia y ventisca. Lleva pencas de cardo y patatas, butifarra negra y bacalao y, aparte, en el mortero, se pica pan tostado con floras y a todo se le añade aioli bien cuajado y en abundancia. El amo de la casa tiene el privilegio de comer este suculento cocido en el propio mortero.

Y he aquí algo aún más significativo. En Xixona hay un plato apreciadísimo que se come cada semana y siempre los lunes: el «llegum». Se hace con pencas de cardo, judías blancas, patatas, costilletas de cerdo, caracoles y nabos. Es un cocido con sofrito y picada de flora.

Cada familia jijonenca jura que el «llegum» que se hace en su casa es el más rico del pueblo. Las legumbres pueden cambiar, según su temporada, pero las discusiones en el casino sobre los méritos respectivos de la fórmula y realización en cada casa, son eternas.

El Día de Difuntos y por Todos los Santos, los de Xixona meriendan en el cementerio, junto a las tumbas de sus antepasados, y comen «doblaes», que son unas sabrosas pastas secas, como las «paracotes», merienda preferida de los niños en días de lluvia y cuando no pueden salir a jugar a la calle o al campo.

El postre de carnaval es la «mantecá», mientras que en las onomásticas, bautismos y comuniones, se hace abundancia de «rotlets d'ai-guardent», a base de harina y anís.

En Semana Santa se comen «rosquetes» y por Navidad, «toñetes», y si hay que obsequiar a alguien de ca libre, como el médico, el abogado o al cura, se le prepara una «tortá» a base de almendra molida, limón rallado y canela fina.

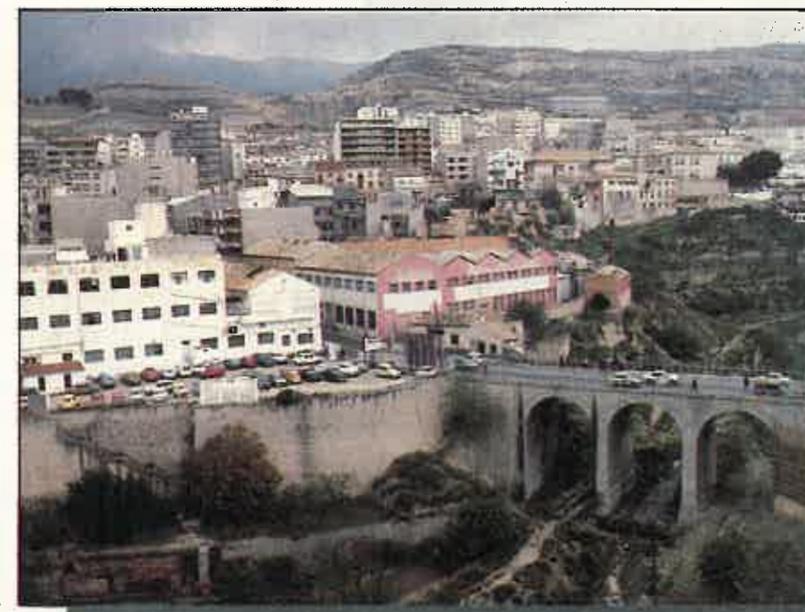
Un plato para cada día y un día para cada plato.

Así, no es de extrañar que los propios xixonencos hayan condenado a su primera industria a ser de pura temporada navideña.

Platos y días

El Lunes de Cuaresma se come el «arros en tonyina, pesols i carhofes», que es suculento arroz con atún y un sofrito de tomate, cebolla, floras y ajos.

En septiembre, cuando la vendimia, se come «borreta», que es un potaje de espinacas, bacalao, patatas y ajos con aliño de floras, y, más tarde, en invierno, en tiempo de recogida de la aceituna,



na, se degustan las «farinetes», que son gachas de harina con habas, bacalao, tomate y ajos.

Dentro de poco, cuando llegue la Pascua, se irá al campo a recoger la almendra. Será el tiempo del «gaspacho» jijonenco, espléndido pastel montado en coca, con conejo, costilletas de cerdo, caracoles y pimientos morrones. Un plato soberbio y pastoril, perteneciente a una amplia familia que recorre

historia

SIGLO XX
HISTORIA UNIVERSAL 23



HUGH THOMAS, NELSON MARTÍNEZ DÍAZ, ASCENSIÓN MARTÍNEZ RÍAZA
Y PEDRO A. VIVES

La revolución cubana
Iberoamérica en la encrucijada

Fidel Castro llenó Cuba de misiles

- Entre el populismo y la dependencia.
- El desarrollo del Panamericanismo: la OEA.
- El Peronismo.

historia¹⁶

A FONDO

MASERATI BITURBO TRIDENTE DE LEYENDA

HACE muy pocas semanas fallecía en Italia uno de los más prestigiosos diseñadores de automóviles: Guerino Bertocchi. Entre sus obras más famosas, el Maserati Biturbo, que ahora comienza su comercialización en España. Porque lo manda la actualidad y como

homenaje a su creador traemos hoy a estas páginas la prueba a fondo de este automóvil de marca legendaria.

No hay en el mundo más de una docena de marcas cuya simple enunciación evoque inmediatamente a un automóvil; una de esas pocas es Maserati, inconfundible por el tridente neptu-

niano que adorna su calandra. Hace setenta años que nació Maserati en Bolonia (Italia), para la construcción de automóviles de competición. Desde entonces hasta hoy no hay prácticamente prueba de importancia que no hayan logrado sus pilotos, entre los que se cuenta a Villoresi, Varzi, Moss,

VIRTUDES DEFECTOS

Prestaciones brillantes

Climatización

Confort de marcha

Acabado mediocre

Comportamiento

Regulación de asiento conductor



Motor 16



De una factura muy atractiva, el interior del Maserati incorpora algunos elementos que desentonan por completo, como un pobre cuadro de instrumentos y unos interruptores muy inapropiados.

Fangio, Ascari... y toda una generación de hombres a los que se identifica con la marca. Es en 1958, tras la consecución del título mundial por Fangio-Maserati, cuando la firma se dedica a construir automóviles de serie, siempre, naturalmente, con marcado carácter deportivo y de alto standing.

Tras una primera etapa de brillantes éxitos comerciales, Maserati atravesó un periodo de decadencia en el que sólo la intervención de Citroën la salvó de su desaparición. Bajo el dominio francés produjo el motor para el Citroën SM. La posterior crisis de Citroën obligó a ésta a vender su participación en la sociedad. Este segundo revés tampoco ha significado la desaparición de Maserati. Tras un periodo de autogestión sindical acudió en su ayuda el grupo De Tomaso, que ha hecho renacer el tridente. En esta etapa de renovación, iniciada en 1975, se encuentra en la actualidad inmersa la compañía, con un modelo estandarte, el Quattroporte, de 4,9 litros y ocho cilindros en V, que ha sido elegido por el presidente de la República Italiana como su automóvil oficial.

Es en diciembre de 1981 cuando, con la colaboración del recientemente desaparecido Bertocchi, se lanza al mercado el modelo Biturbo, que ha constituido el éxito definitivo de la firma en lo que a su aspecto comercial se refiere, con cerca de cinco mil unidades vendidas en Italia y un buen volumen de exportación. El mercado español es, por ahora, el más reciente de su política expansiva, con este Biturbo como modelo de choque, al que pronto se añadirán el 425 (una carrocería de cuatro

puertas sobre el biturbo) y el 235, que es este mismo biturbo coupé con motor de 3,5 litros.

Esta es la berlina que ahora llega a España y que probamos. Con una carrocería tipo berlina, pero con un marcado carácter deportivo, al menos en lo que a la denominación se refiere.

FICHA TECNICA



MASERATI BITURBO

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en V a 90°. Cilindrada: 2.491 c.c. (91,6 x 63,0 mm.). Cigüeñal: De 4 apoyos. Distribución: 2 árboles de levas en cabeza, accionados por correa. Alimentación: Carburador monocuerpo y doble turbocompresor IHI. Compresión: 7,8 a 1. Tipo de carburante: Extra 98 octanos. Capacidad del depósito: 80 litros. Potencia máxima: 185 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 30,5 mkg 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.º, 8,9 km/h.; 2.º, 15,7 km/h.; 3.º, 22,0 km/h.; 4.º, 30,5 km/h.; 5.º, 35,1 km/h. Embrague: Mando.

DIRECCION Tipo: De Cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 11,7 metros.

FRENOS Sistema: Discos en las 4 ruedas. **SUSPENSIONES** Tipo: Independiente a las 4 ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6 x 14 pulgadas. Neumáticos: 195/60 VR 14.

PESO En orden de marcha: 1.095 kg.

MECANICA



En esta época moderna pocos son los automóviles que utilizan turbocompresor combinado con carburadores; únicamente los Renault 5, 11 y 18, por una cuestión de precio. Es por tanto sorprendente que Maserati, para quien el costo final no debe ser un motivo de preocupación, siga manteniendo este sistema que, de una parte, proporciona unos consumos notablemente altos y sobre todo complica notablemente las operaciones de ajuste de carburación y puesta a punto.

Buscando una mayor efectividad, Maserati ha introducido en el sistema carburador-turbo una serie de elementos, como la doble turbina (una para cada fila de cilindros), la doble válvula de admisión o un sofisticado sistema de sondas antidetonación, cuyo resultado, sin duda, es válido, pero siempre nos preguntaremos si no hubiese sido preferible recurrir a Bosch y dejar a un lado el orgullo italiano por el refinamiento técnico y la sofisticación.

Lograr 185 caballos de potencia con toda esta parafernalia y con 2,5 litros de cilindrada (72 caballos por litro de cilindrada) tampoco es una cifra como para sentirse orgulloso cuando se tiene encima nada menos que el nombre Maserati.

Sin ir más lejos, hay en Europa un puñado de coches de verdad deportivos e incluso pseudodeportivos, que superan los 80 caballos por litro, como el BMW 745i, el Porsche 928S, el Ferrari 308, etcétera.

No debe hablarse por tanto de un au-



téntico «pura sangre», con una potencia espectacular y unas prestaciones fulgurantes. Los técnicos de la marca sí han logrado un motor agradablemente elástico, pero tranquilo en una utilización rabiosa. Incluso el brusco corte de encendido a 6.200 rpm apunta hacia esa tranquilidad de su uso. De todos modos, es un automóvil que supera los 210 kilómetros por hora y capaz de bajar de siete segundos de 0 a 100 km/h., por lo que todas estas afirmaciones hay que tomarlas en sus valores relativos.

En cuanto a otros aspectos mecánicos, no hay en verdad nada que destaque, ni por sus excelencias ni por su inadecuación. Los frenos delanteros no ventilados podrían indicar una pronta fatiga, pero hemos de decir que en ningún momento lo hemos acusado, sin duda debido a una buena calidad en el material de fricción.

La dirección, sin asistencia, es notablemente pesada en las maniobras de estacionamiento, pero en verdad lo preferimos así en esta categoría de automóviles en los que gusta apreciar cierta dureza en conducción rápida.

La caja de cambio está perfectamente escalonada, pero no es ninguna ma-

ravilla en cuanto a sincronizaciones. Esto se nota especialmente en la primera velocidad y circulando por ciudad. Pese a que el motor es elástico, por debajo de 1.500 vueltas prácticamente se cala, por lo que en ciudad hay que introducir la primera y segunda con más frecuencia de lo deseado, apreciándose en la primera este defecto que comentábamos.

Posiblemente el defecto de calarse por debajo de 1.500 vueltas sea debido a un defecto de la unidad probada, que, todo hay que decirlo, estaba en bastante mal estado debido, sin duda, a ser la unidad de homologación, muy maltratada por los conductores del INTA, como viene siendo habitual.

Otro de los defectos que achacamos a los hombres del INTA es el embrague, que nos dio síntomas de fatiga (inconfundibles al olfato) durante las pruebas de aceleración.

EQUIPAMIENTO



Bastante pobretón

Cuentarrevoluciones	SI
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro de agua	SI
Manómetro presión de aceite	SI
Reloj	SI
Ordenador de viaje	NO
Testigo reserva carburante	SI
Testigo de freno de mano	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI
Parabrisas laminado	SI
Faros antiniebla	NO
Piloto antiniebla trasero	SI
Aire acondicionado	SI
Volante regulable	SI
Asiento regulable en altura	NO
Retrovisor regulable	SI
Apoyacabezas delanteros	SI
Elevavinas eléct. (del/tras.)	SI
Cerraduras centralizadas	NO
Luz lectura mapas	SI
Tapón carburante con llave	NO
Llantas aleación	SI
Preequipo de radio	SI
Limpia-lavavetana trasero	NO
Asiento posterior divisible	NO

SONORIDAD



Agradable rumor

Al ralentí	—
A 60 km/h.	68,0
A 90 km/h.	71,7
A 120 km/h.	72,3
A 140 km/h.	75,0
A tope	81,4

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

FRENOS



Nada que reprochar

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	12,7
A 100 km/h.	38,7
A 120 km/h.	62,5



El tridente del escudo de Maserati ha pasado a la historia del automovilismo, pero el Biturbo siempre será un modelo con poca historia.

CARROCERIA

Nos encontramos en el Biturbo con una carrocería en tres volúmenes (maletero separado) de muy fino diseño, y pese a sus dos únicas puertas, bastante alejada de lo que suele ser un coupé. Desde luego, el carácter deportivo, en este sentido, apenas lo da la marca y el anagrama.

El acceso a las plazas posteriores no es todo lo cómodo que cabría pensar en un automóvil de 4,2 metros, con un asiento trasero muy incómodo para



ALFONSO J. NIETO

CONSUMO



Elevado cuando se pisa

	Litros 100 km.
CIUDAD	
A 23,3 km/h. de media	15,0
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	9,0
En conducción rápida	20,6
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	11,7
A fondo	16,9
AUTONOMIA MEDIA	
Consumo medio ponderado	12,9
Recorrido (Kilómetros)	570

PRESTACIONES



Simplemente bien

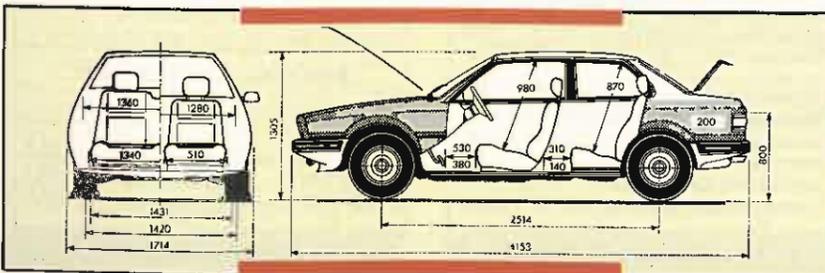
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	213
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	15,2
1.000 m. salida parada	28,1
De 0 a 100 km/h.	6,6
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	18,2
400 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	20,3
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	30,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	33,3
De 80 a 120 km/h. en 4. ^a	6,5
De 80 a 120 km/h. en 5. ^a	8,6

una tercera persona, no por anchura, sino por la configuración del guarnecido, pensado exclusivamente para dos pasajeros.

La unidad probada incorporaba una tapicería mixta de cuero y textil, con bastantes elementos de madera de nogal en el salpicadero. En definitiva, un atractivo interior que, incomprensiblemente, se ve muy devaluado por la inclusión de mandos y teclas de diseño de lo más «pobretón». En un coche que supera los seis millones de pesetas y que tiene, porque la marca lo merece, ciertas pretensiones, llama la atención esta falta de cuidado en los pequeños detalles.

Por otro lado, el nivel de terminación y acabado es característico de los coches italianos: de segunda división. Muchos de los guarnecidos están sueltos o dan sensación de debilidad; mandos que no funcionan o que presentan un manejo dificultoso e incómodo. Este es el caso del reglaje de los asientos delanteros, difícil y poco versátil. Así, la altura de la banqueta no se puede modificar, por lo que la postura es siempre excesivamente baja. Para quien mida menos de 1,70 le va a ser difícil ver la carretera, y esta altura, por ejemplo, muy pocas mujeres la alcanzan.

Elementos como la climatización no funcionan, y la primera impresión, excelente ante la madera y el cuero, se ve



PAULIN HENRIQUEZ

muy pronto traicionada por esta terminación que tiene que ser mejorada en un coche de este nivel.

Y es una lástima, porque conducirlo por carretera es verdaderamente divertido. Se agarra en las curvas como un coche de competición, y no solamente por sus ruedas, sino por un excelente sistema de suspensiones. Frena notablemente bien y el escalonamiento del cambio es apropiado para extraer toda la potencia del motor. El ruido está en el perfecto compromiso entre la sonoridad de un deportivo italiano y el silencio de un coche de su nivel.

Así pues, como resumen puede decirse que el Maserati Biturbo tiene aspectos positivos, como la simple posesión de este coche ya supone o su excelente comportamiento, o su diseño de interiores. Pero, en el lado negativo, por encima de todo una calidad de terminación que echa por tierra todo el trabajo de unos ingenieros que estamos seguros han puesto todo su empeño en demostrar que todavía en Italia se pueden diseñar coches de ensueño y alta tecnología. Aunque luego resulte que esta tecnología se supere con la moderna electrónica.

FRENTE A SUS RIVALES

Si nos atenemos al renombre de la marca, apenas podremos comparar el

Maserati Biturbo con un Ferrari; ambos, además, resumen el espíritu italiano del automovilismo. Sin embargo, y tenemos muy reciente la prueba del 308, el Ferrari sí tiene en verdad un espíritu deportivo, mientras que el Maserati se encuentra notablemente «descafeinado». Además, la diferencia de potencias es demasiado favorable al coche del *cavallino*. Nos quedan, pues, muy pocos coches con que compararlo.

En un principio podría pensarse que el Mercedes coupé y motor 2,8 podría ser un rival, pero la verdad es que la diferencia de precio es abismal, superando en más de tres millones el coche de la estrella al del tridente. En cuanto al Jaguar XJS, la única versión que se importa en nuestro país es el de doce cilindros, que también se aleja

considerablemente por potencia y por precio.

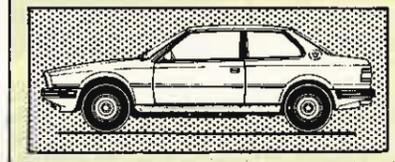
Si por la parte superior Mercedes y Jaguar se descuelgan, otro tanto puede decirse del 323 de BMW que, aunque con una filosofía muy similar de deportivo-ejecutivo, se queda notablemente corto de potencia y precio, si bien hemos podido verificar que en el mercado italiano sus precios son muy similares y compiten muy directamente.

Nos hemos decidido, pues, por un único rival, el BMW coupé, en su motorización de 2,8 litros. La verdad es que, se mire como se mire, el coche alemán es notablemente superior en todos los aspectos, lo que pone una vez más de manifiesto la afirmación anterior del recurso a la inyección frente a la sofisticación del Maserati.

José M. Cernuda

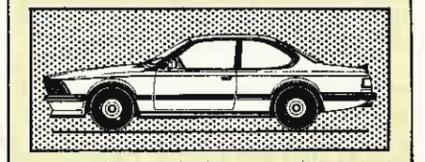
MASERATI BITURBO 6.067.056 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 2.491 cc. Potencia máxima: 185 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.095 kg. Velocidad máxima: 213 km/h. Consumo medio ponderado: 12,9 l/100 km. Capacidad de maletero: 200 litros.



BMW 628 CSI 6.781.313 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 2.788 cc. Potencia máxima: 184 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.410 kg. Velocidad máxima: 212 km/h. Consumo medio ponderado: 11,5 l/100 km. Capacidad del maletero: 530 litros.



ROLLS ROYCE DIOMANTE



LA PERLA BLANCA

UN Rolls-Royce no es un coche normal; es un mito hecho a golpe de fortunas, damas aladas y lujo; Rolls-Royce es el nombre mágico de la industria del automóvil, un dios intocable que no admite sacrilegios. Un pequeño italiano, Salvatore Diomante, se ha atrevido, sin embargo, a enmendar la plana de los diseñadores ingleses, y desde una pequeña localidad italiana llamada Nicolino ha conmocionado a la muy distinguida secta Rolls con este convertible construido sobre la base de un Silver Spirit de cuatro puertas.

El proyecto lo ha puesto en marcha un príncipe árabe que no quería pasearse desde Montecarlo a Niza en un «vulgar» Rolls-Royce. Para consolar a aquella alma melancólica, Diomante ha

realizado una transformación excepcional que no sólo conserva la indescriptible elegancia del modelo básico, sino que, además, añade al conjunto un aire desafiante, casi agresivo, que se lleva bien con la orgullosa «dama alada».

El coche del artesano italiano se distingue de los otros Rolls tanto por el hecho de ser convertible como por ser 15 centímetros más corto que el Silver Spirit básico; su resistencia a los esfuerzos también se ha acrecentado, lo que permite algunos devaneos con las altas velocidades, un comportamiento que no es nada habitual en los serios y severos usuarios del coche británico.

El Rolls-Royce de Diomante ha perdido 15 centímetros de su parte posterior con la única idea de equilibrar la línea general de la carrocería, un conjun-

to que no sólo ha recibido modificaciones en su techo, sino también en el frontal, donde ahora aparece un faldón aerodinámico equipado con dos potentes faros antiniebla.

Los cambios más importantes de este Rolls inmaculadamente blanco no están, sin embargo, a la vista. El trabajo duro y difícil ha sido el proceso de refuerzo aplicado a todo el chasis; se ha llegado a modificar incluso el arco de seguridad dispuesto entre las puertas para darle una forma nueva que ofrece resistencia y funcionalidad, pues ahora permite un acceso más cómodo a todas las plazas.

Si el Rolls-Royce Diomante arranca expresiones de admiración cuando se contempla desde fuera, otra tanto cabe decir cuando, sentado en su interior, se



observan detenidamente los detalles de su decoración. El tablero de mandos, recubierto de madera noble, no ha recibido el menor retoque, en un home-

naje silencioso a la prodigiosa labor de los artesanos británicos, pero la tapicería si que ha merecido los mejores desvelos de los expertos italianos del cue-

El trabajo de un pequeño carrocer italiano, Diomante, ha permitido a un príncipe árabe disfrutar del Rolls-Royce más especial que ahora mismo está en el mercado. Su orgulloso poseedor goza de los placeres naturales que le ofrece la Costa Azul francesa.

ro: una piel blanca, curtida según los mejores procesos, da vida y color a un espacio cuya nobleza es tan sólo comparable a su elegancia.

Cuando se han invertido tantos millones, ya sea de pesetas o de «petrodólares», para disfrutar del menor rayo de sol cabe exigir un techo practicable de primera categoría. El Silver Spirit de Diomante hace gala de ese techo; con sólo pulsar un botón se recibe la caricia calurosa del astro rey, y con la misma facilidad se cierra el toldo ante la primera gota de lluvia traidora. Un motor eléctrico pliega y despliega todo el conjunto en un abrir y cerrar de ojos.

El príncipe árabe que ha comprado este coche no es nada «roñoso», y tras experimentar el placer voluptuoso que representan miles de ojos pendientes de sus pasos, ha decidido regalar a su hermana un modelo idéntico pero con una única diferencia: el color. El Rolls-Royce de la princesa será amarillo, tanto por fuera como por dentro.

Angel Marco

NUESTRO ULTIMO "EXITO" DEL 84

DISCO 1 '84
Mejor Programa Audio Música Disco
RADIO MINUTO



RADIO MINUTO acaba
de ganar un «DISCO DE ORO».

Así. Como suena. Y nos lo ha concedido alguien que de esto
entiende mucho: la revista DISCO UNO.

Este "Disco de Oro" premia a "la mejor programación musical" de 1984 en Radio.
Nuestra fórmula sigue funcionando. ¡Y con mucha marcha!

Vente con nosotros a lo alto del «hit-parade».

**RADIO
MINUTO**
la radio al minuto.

BARCELONA - MADRID - SEVILLA - VALENCIA - GIJÓN - ZARAGOZA - LAS PALMAS DE G. CANARIA - SANTA CRUZ DE TENERIFE - ALICANTE

Motos

INMERSION EN MOTO

Si alguien, alguna vez, ha pensado que con una moto sólo se puede rodar sobre tierra firme, está en un error. El sueco Thomas Kallstrom ha convertido una Honda XL-350 en una moto anfibia que puede circular a tres metros de profundidad.



Con su original periscopio, la Honda XL 350 tiene una altura de 3,60 metros.



EN el reciente salón de la moto, celebrado en Estocolmo, la atención de todos los visitantes se ha centrado sobre la transformación realizada por Thomas Kallstrom, que tiene como base una Honda XL-350 y como fin adaptarla para poder rodar incluso debajo del agua. Thomas Kallstrom es un conocido fanático de las dos ruedas, y se le atribuyen múltiples inventos sobre estos vehículos. En este caso, el proyecto ha sido convertir una Honda XL-350 todo terreno en una moto anfibia en el amplio sentido de la palabra. Con ella se puede cruzar un río siempre y cuando su profundidad no supere los tres metros. La transformación hecha por Kallstrom consiste en sellar herméticamente todos los conductos eléctricos, impermeabilizar el motor y canalizar las tomas de admisión de los dos carburadores a través de una especie de periscopio colocado al lado del faro. La longitud de éste es de 2,5 metros, con lo cual la altura total de la moto llega a los 3,60 metros y llegado el momento de sumergirse bajo el agua, esta Honda puede rodar sin problemas a tres metros de profundidad. La puesta en marcha sigue siendo la tradicional. Sin embargo, en caso de pararse el motor en plena inmersión, se dispone de una palaleta similar a la de los motores marinos. Al margen de esta modificación, tanto la parte mecánica como la ciclística son las de serie, con la única variante de estar impermeabilizados por medio de múltiples procedimientos.

En este primer prototipo, el conductor ha de estar equipado con una bomba de oxígeno o de aire comprimido para poder respirar, pero según ha anunciado Kallstrom se encuentra en fase de elaboración un nuevo sistema de periscopio capaz de solucionar el problema de la respiración del piloto.

No cabe duda que el proyecto es ingenioso, y por el momento los ensayos han sido positivos. Por otra parte está claro que el único posible cliente es el ejército sueco, que tiene necesidad de un vehículo tan polifacético como éste.

Gigi Corbetta

Motor 16 / 53

LLEGAN LAS YAMAHA DE CROSS

LA BARRERA SE HA ROTO

YAMAHA ha logrado lo que parecía imposible, y es que la limitación que impide las importaciones de motos japonesas de cilindrada inferior a 350 centímetros cúbicos, se haya podido levantar para motos de carácter puramente deportivo.

La cincuentena de motos para cross de las cilindradas de 250, 125 y 80 centímetros cúbicos que ahora importa Yamaha marcan el fin de la clandestinidad para muchos pilotos que hasta ahora habían entrado sus máquinas por caminos ajenos a la legalidad. ¿Para



Los Campeonatos Nacionales de Motocross estarán este año animados por las nuevas Yamaha, en especial, en la categoría de dos y medio, con Toni y Jordi Elías como pilotos oficiales de la marca.

cuándo lo mismo con las de velocidad? Este ha de ser uno de los temas de máxima atención por parte de la Federación e importadores.

Los precios que se han fijado para estas nuevas motos son de lo más atractivo y al parecer hay auténticas bofetadas para poder disponer de una de es-



tas máquinas. Los concesionarios que van a disponer de ellas son: J. T. Racing Deix, de Manresa; Motocicletas Mendivil, de Bilbao; Motos Lolo, de Santander, y Alicante Motor, naturalmente de dicha ciudad.

Estos concesionarios dispondrán de todo tipo de recambios para dichas motocicletas, que, además, se venden ya con un kit de recambio.

La de 80 c.c. cuesta 265.000 pesetas, 430.000 pesetas es el precio de la 125 c.c., mientras que la de 250 c.c. vale 508.000 pesetas.

Estas motocicletas son lo último de la marca de los diapasones y destacan la refrigeración líquida, las suspensiones regulables, la válvula de escape y el nuevo sistema BASS, consistente en un depresor que baja la suspensión trasera en cuanto se acciona el freno trasero, para evitar los rebotes de esa rueda en la frenada.

Las potencias de estas japonesas de cross van de los 22 caballos de la pequeña hasta los 45 de la dos y medio, mientras que la 125 rinde 33 caballos.

Los hermanos Elías serán los pilotos oficiales de la marca correrán con estas motos en 250, mientras que en 125 lo harán con Aprilia.

J. L. Aznar

PEUGEOT



205 LINEA X

EL TRIUNFO DE LA LINEA

Si ha sido capaz de apartar la mirada de la línea del coche, tome sus precauciones y vuelva a mirarlo. Así, despacio, recreándose. Pero sin confiarse demasiado. Porque el nuevo PEUGEOT 205 LINEA X es un seductor. Sabe que ha nacido joven, para ser admirado. Sabe que no se parece a nadie, para distinguirse. Sabe que tiene buena pinta, y se aprovecha de ello. Sabe que tiene una línea que le da todos los triunfos.

PEUGEOT 205
Contigo al fin del mundo.



Línea X: Parabrisas laminado. Faros halógenos. Servofreno. Encendido electrónico. Luneta térmica. Pre-equipo de radio. XL: Cilindrada: 1.118 cm³. Potencia: 55 CV. XR: Cilindrada: 1.294 cm³. Potencia: 65 CV. *Cerraduras eléctricas centralizadas. *Elevalunas eléctrico. Piloto trasero antiniebla.

* Opcional.



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

Lubricantes recomendados **Esso**

APUESTA AL 86



PRESENTACION DEL EQUIPO RENAULT FORMULA-1

ESTRENO por todo lo alto en Renault: nuevo coche de carreras y nuevo director de competición; el RE 60 y Gerard Toth fueron las estrellas en la presentación del equipo Renault encargado de luchar en Fórmula 1, y de luchar a ¡cara de perro! Desde uno de los estudios parisienses de la televisión francesa y en directo para todo el país vecino a la hora de mayor emisión, Gerard Toth, la «materia gris» que viene a enderezar el rumbo oscilante de los monoplazas amarillos, blancos y negros, dijo a todo el que le quiso escuchar: «El año ochenta y cuatro ha sido una temporada que debe olvidarse por completo, en el ochenta y cinco estaremos ya al nivel de los mejores y en el ochenta y seis iremos a por todas, a por el título.» Renault, con el consentimiento de los sindicatos laborales, va a seguir en la Fórmula 1 durante mucho tiempo porque según su máximo responsable, Gerard Toth, es imposible encontrar ahora mismo un campo donde las repercusiones publicitarias sean mayores; setecientos millones de telespectadores presentes, por término medio, en cada Gran Premio, son una cifra muy golo-

sa que posibilita inversiones espectaculares. El nuevo patrón de Renault no dio cifras de gastos en ningún momento, pero aseguró que, por el momento, no recurrirán a patrocinadores extraños, lo que anula definitivamente la posible unión con Nestlé.

El monoplaza RE 60, que iniciará sus entrenamientos en Brasil a mediados de marzo, para correr ya su primer Gran Premio el día 7 de abril, se distingue, sobre todo, por el posiciona-

miento de sus radiadores laterales y por la forma de «botella de Coca-Cola» de su parte posterior.

En cuanto a la mecánica, al motor propiamente dicho, Renault hará cambios de relieve a lo largo de la temporada. Al principio se utilizará una evolución del motor ya conocido, al que se le ha rebajado su ya famosa sed de gasolina; este motor, denominado EF 4 bis dará, en cualquier caso, una potencia «suficiente», según Gerard

El nuevo director de Renault Sport, Gerard Toth, posa orgulloso flanqueado por sus dos pilotos estrella, Patrick Tambay, a la izquierda, y Derek Warwick, a la derecha. El Renault RE 60 promete demostrar una eficacia superior a la de sus predecesores.



Toth, que puede evaluarse a ojo de buen cubero en unos ochocientos caballos, unos cien más que el año pasado. En una segunda fase aparecerá, si todo va bien en los laboratorios de prueba, el motor EF 15, que variará radicalmente en lo referente a cotas internas y tamaño exterior para conseguir no sólo una mayor facilidad de conducción y un mejor aprovechamiento del carburante, sino también unas formas más compactas. El EF 15 se montará, al principio, en los monoplazas Renault y de no surgir ningún problema pasará a los Lotus y Ligier que, mientras tanto, utilizarán el seis cilindros ya conocido.

La modificación de casi todo el equipo técnico y dirigente en Renault Sport no ha tenido continuidad en el campo de los pilotos y durante el 85 permanecerá sin cambios el dúo franco-británico Tambay-Warwick.

Gerard Toth sólo tuvo palabras de aliento para sus dos conductores, a los que apoyó con una frase contundente: «Patrick y Derek saben que estaré con ellos en el coche, si no físicamente, al menos, moralmente, y que aceleraré con la misma rabia.»

Angel Marco

Rafael Cid Navarro

Galicia news

VAMOS a tener un espacio. Un espacio para contar «caralladas» del motor, para «escarallarnos» de risa, o para «escarallar» a alguien que se lo merezca.

La voz de nuestra querida tierra meiga se oirá por doquier; las «news» de Galicia estarán a partir de ahora en MOTOR16, que —aunque sea la última vez que lo diga por aquello de mantener el idioma oficial del Estado— se pronuncia: **Motor Dazaseis** en la lengua de Rosalía.

Y empezamos, empezamos por las bases, que es la mejor manera de empezar.

Tengo insuficientes años para saber de las pasiones del automóvil en épocas anteriores a mi uso de razón —que alcanzaba allá por los años cincuenta— y, sin embargo, tengo los suficientes para haber advertido ya que nuestra tierra nunca ha sido especialmente propensa a las iniciativas impulsoras del automóvil, y carece, evidentemente, de solera en este aspecto.

No hacen falta muchos argumentos que lo confirmen: No existe ni ha existido **Automóvil Club**, no ha habido industria específica del automóvil —anterior a Citroën, se entiende— y, sobre todo, de iniciativa privada, que es la que surge o solía surgir de manera espontánea y pasional donde hubo pioneros del automóvil.

Siempre que oigo nombres como: **Hispano Suiza, Pegaso, Real Automóvil Club de Cataluña**, etcétera, me hago la misma pregunta: ¿Por qué no aquí?

Somos como los americanos, no tenemos historia, ellos con H mayúscula, nosotros con A de automóvil. ¿Qué estaría haciendo el

señor Antonio —imaginario prócer e ilustre paisano de nuestra tierra— mientras Enzo Ferrari ya soñaba con Maranello? ¿Qué estaría haciendo el señor Manuel —también imaginario y acaudalado terrateniente de las orillas del Umia— mientras Wifredo Ricart trabajaba en los planos del Pegasin?

... Ya no tiene remedio, sin embargo, esta reflexión viene a cuento de que «nunca es tarde...», y a eso vamos.

Tenemos personas con suficiente peso específico en el mundo del motor. Por ningún motivo en especial, de momento, silenciamos sus nombres, pero se entiende que

ninguno de ellos está haciendo nada por Galicia. Cada uno va a lo suyo. ¿Habrá sido así en los años veinte? ¿Se está repitiendo la historia?

El automóvil, tal y como lo entendemos los que estamos más allá del negocio, más allá del transporte, más allá de la ostentación, o más allá de lo rutinario, ya ha desaparecido.

En 1957, los Testarossa de Maranello se hacían con las manos, casi se esculpían, y después ganaban carreras bajo el instinto y el corazón ardiente de sus pilotos. En 1985, los Testarossa se fabrican con máquinas, y ya no irán a ninguna carrera.

Con el claxon más estridente, quisiera llamar a la puerta de nuestro Gobierno autonómico, la Xunta de Galicia, y a la de nuestro presidente, Gerardo Fernández Albor: ¿Para cuándo un museo gallego del automóvil con carácter oficial? ¿Para cuándo el Automóvil Club de Galicia?

Retrocedamos en el tiempo y hagamos ahora lo que no se hizo en su día, tal vez nos lo agradecerán el siglo que viene.



cambió

Cambio 16.
13 años siendo noticia.

RALLYE COSTA BRAVA

POKER DE LANCIAS

Conducidos por Biasion, Cerrato, Serviá y Pregliasco, los Lancia Rally Abarth han barrido en el Rallye Costa Brava.



Massimo Biasion fue el líder indiscutible de la escuadra Lancia.

EL gran favorito, el italiano Massimo Biasion, al volante de un Lancia Rally Abarth fue el vencedor de la trigésimo tercera edición del Rallye Costa Brava, que al final ha resultado muy soso, en contra de lo que la altísima calidad de los inscritos dejaba esperar.

La rápida desaparición a causa de sendos accidentes de Attilio Bettega, Antonio Zanini y Harald Demuth dejó a Biasion sin rivales. El italiano, que había ganado ya esta prueba hace dos años, confesaría a la llegada que había sido un triunfo más fácil que el de entonces, en que Antonio le dio una réplica hasta el último momento.

«Con Antonio, el rallye hubiera sido diferente», dijo también a la llegada. «Con el Peugeot 205 Turbo 16, hubiera podido ponerme muy difíciles las cosas en los tramos de tierra.»

Pero Antonio Zanini había quedado eliminado a muy poco de la salida del

segundo tramo de velocidad, el de Cladells Llargs, una carretera que sube desde Santa Coloma de Farnés hasta San Hilario Sacalm y que él se conoce al dedillo, ya que vive en Viladrau y es uno de sus caminos habituales. La causa, un accidente en el que el recién estrenado Peugeot 205 Turbo 16 ha quedado completamente deshecho, sin que afortunadamente les ocurriera nada ni al piloto ni al copiloto.

Y el caso es que Zanini había asegurado que iba a comenzar el rallye de forma muy prudente y todo parece indicar que lo estaba haciendo. Pero se encontró con una reacción inesperada del coche, que se comporta en forma completamente diferente a cualquiera de los que haya podido llevar hasta ahora, tal y como cuenta el propio Antonio en su columna.

Apenas terminado el tramo, el coche fue rápidamente metido en un remolque y salió disparado hacia Montpe-

llier, adonde llegó aquella misma noche, poniéndose los mecánicos a desmontarlo para poder tenerlo a punto para el Rallye del RACE, que es sólo dentro de un mes. Zanini cuenta las posibles causas del accidente, entre las que hay que retener como principal la falta de kilómetros del piloto español al volante de este coche, que no ha podido remediar el que haya entrenado con una versión de calle, que tiene 150 caballos menos. Esto, que en condiciones de un coche más convencional hubiera bastado —Zanini el año pasado entrenaba con un Talbot Horizon y corría con un Ferrari—, en este coche se ha revelado insuficiente.

Afortunadamente para Antonio Zanini, si las pérdidas materiales en el accidente han sido importantes, las deportivas han sido mucho menores. De cara al Campeonato de España, ni Serviá ni Beni Fernández han podido recolectar demasiados puntos pese a sus



Dario Cerrato es uno de los hombres Lancia que luchará por el europeo. Retorna al grupo Fiat tras dos años de castigo.



Buen tercer puesto de Serviá. Va a ser difícil de batir en el Campeonato de España.



Pregliasco está falto de entrenamiento. Es difícil que pueda luchar contra Cerrato.

excelentes actuaciones. El tercer puesto de Salvador Serviá está recompensado con muy pocos puntos. Y muchos menos coge Beni con su quinto.

El caso es que Serviá podía haber aspirado a más, pero las tácticas de equipo le obligaron a conformarse con el tercer puesto. Salvador, como Zanini, no había probado el coche más que unos pocos kilómetros antes de la salida. Sin embargo, el Lancia no propone las dificultades de conducción del Peugeot y se hizo rápidamente a él. Tras unos primeros tramos de tanteo, comenzó en seguida a recuperar terreno sobre Darío Cerrato, estando a punto de arrebatarse el segundo puesto. Pero a partir de la segunda pasada por el tramo barcelonés de la Rabassada, tuvo que montar neumáticos más estrechos por una falta de cubiertas suficiente para todos los pilotos que sólo tuvo que padecer —es normal dada su situación de tercero— el español.

Serviá: Disciplina de equipo

Salvador perdió algo de terreno por esta circunstancia, pero se mantuvo en la estela de Cerrato hasta el final de los tramos de asfalto. Para la etapa de tierra, los responsables de la escudería Jolly Club reunieron a los tres pilotos y dieron orden de que, dado que ocupaban las tres primeras posiciones por delante del cuarto Lancia, el superviviente de la escudería rival Tre Gazzelle, no atacaran y mantuvieran las posiciones que habían quedado establecidas en los tramos de asfalto. A Serviá no le quedaba más remedio que conformarse, en espera de poder tomarse la revancha en el Rallye del RACE, en el que también estará Cerrato, al que ha demostrado poder batir.

Este, por su parte, tiene su programa en el aire, pendiente de los puntos que consiga en el Costa Brava y el RACE de cara al Campeonato de Europa; de ahí que lo quisieran proteger tanto. La explicación de que haya participado Biasion también, que le ha robado unos buenos quince puntos con esta victoria, reside en la pugna que mantienen las dos escuderías italianas. Como Tre Gazzelle había contratado a Bettega para reforzar su equipo, en el que Pregliasco está acusando el año pasado de inactividad. Bettega le hubiera podido poner las cosas muy difíciles a Biasion, pero como ya hemos contado se salió prácticamente en el mismo sitio que Zanini. También allí se saldría en la segunda pasada por este tramo Harald Demuth, el hombre de Audi, que hubiera podido también poner un poco de pimienta en esta prueba. Todos estos accidentes hacen también que las pretensiones al título europeo de Zanini queden prácticamente intactas.

Después de los cuatro Lancia, Beni colocó su Opel Manta 400, con el que consiguió justo el puesto que como máximo podía aspirar. Logró dejar a



Beni hizo la mejor carrera que podía hacer. Este año, el Opel está delante de los Porsche.



Beguín decepcionó. El coche era potente, pero difícil de llevar.



Bayó reapareció con un Ferrari. Disputará siete pruebas del Campeonato de España.

sus espaldas a Bernard Beguin, con un Porsche 911 grupo B, semejante al que él condujo el año pasado. Beguin estuvo delante en los primeros compases, pero Beni fue a más y logró adelantarse. El francés se quejó de problemas de suspensión que hacían muy difícil conducir su coche. Además, durante la prueba, su mujer tuvo un incidente con las Fuerzas del Orden —intentó entrar por la fuerza en un tramo— que terminó por desconcentrar al piloto galo.

Detrás, Juan Bayó recuperaba el tacto con la competición al volante del Ferrari con motor de dos válvulas de Promotor Sport. Después de un año inactivo, reaparece con un coche que si bien no se podía medir con los Lancia y Porsche, puede ser competitivo en el Campeonato de España. En los últimos tramos, Bayó logró algunos tiempos interesantes.

Muy buena actuación de Martorell con el Talbot Samba grupo B que el año pasado llevó Borja Moratal. El grupo A se lo llevó Alsina con otro Samba después de que Arqué rompiera una rótula de una rueda delantera.

En grupo N la lucha estuvo más abierta. En los primeros compases se destacaron Candela, con su Golf GTI, y Bassas, con el R-11 Turbo. «Rizos», que estrenaba un BMW 323i, perdió pie a causa de problemas de amortiguado-



Peugeot Talbot se compensó del accidente de Zanini con el octavo puesto de Martorell, la victoria en grupo A de Alsina y la del grupo N de Rodríguez de Lizana, a quien «Rizos» y su BMW no pudieron alcanzar. Servía y Sabater se frotaban al final las manos pensando en próximos rallies.

res. Bassas se tuvo que retirar por un problema mecánico y Candela rompió una suspensión trasera. Esto dejó en cabeza a Higinio Rodríguez de Lizana, al que «Rizos», con doce segundos de penalización, no pudo alcanzar.

Mucha gente siguió el Rallye Costa Brava, que en esta edición volvió a visitar Barcelona, en una primera etapa agotadora, no muy del gusto de los pilotos.

J. L. Aznar,
Sergio Piccione y J. M. Cernuda

Clasificación

- 1.º, BIASION-SIVIERO (Lancia Rally Abarth);
- 2.º, CERRATO-CERRI (Lancia Rally Abarth), a 2 m. 06 s.;
- 3.º, SERVIÁ-SABATER (Lancia Rally Abarth), a 4-53;
- 4.º, PREGLIASCO-CIANCI (Lancia Rally Abarth), a 9-46;
- 5.º, BENI FERNÁNDEZ-LÓPEZ OROZCO (Opel Manta 400), a 12-15;
- 6.º, BEGUIN-LENNE (Porsche 911 SCS), a 13-31;
- 7.º, BAYÓ-MARTÍN (Ferrari 308 GTB), a 31-35;
- 8.º, MARTORELL-BOU (Talbot Samba Rallye), a 42-38;
- 9.º, SNOECK-CALLAWAERT (Opel Manta 200), a 1 hora 01 m. 58 s.;
- 10.º, ALSINA-ALSINA (Talbot Samba Rallye), a 1-03-26, 1.º en grupo A;
- 11.º, RODRÍGUEZ-FERRER (Peugeot 205 GTI), a 1-14-43, 1.º en grupo N;
- 12.º, SEGRERA-CAMPAJO (R-11 Turbo), a 1-16-14;
- 13.º, «RIZOS» MUÑOZ-MINGUEZ (BMW 323i), a 1-18-27; etcétera, hasta 27 clasificados.

ESCRIBE ZANINI

VOLVER A EMPEZAR

JUSTO una semana antes del Costa Brava, tomaba contacto por vez primera con el coche de carreras, en las carreteras de los alrededores del taller de los Almeras, en Montpellier. Desde el primer momento pude apreciar el tremendo potencial de este vehículo. Yo nunca había conducido un turbo, salvo algunas tomas de contacto episódicas y anecdóticas. En nuestro coche no existe casi tiempo de respuesta y es extraordinario en cuanto a bajos y a la progresión de velocidad. Con sus cuatro ruedas motrices y la ausencia de patinado, me dio una impresión de monstruo. Acto seguido, un hermano del gendarme de Saint-Tropez me paró y me dijo que me iba a multar por exceso de velocidad; la verdad es que no me lo creí del todo, porque la denuncia la hizo a lápiz y en una libretita muy poco oficial. Luego, unas vueltas en el circuito de Ledenon, donde yo había hecho un rallysprint hace algunos años. Allí hice carreras con los Alpine de circuito y con motos con sidecar.

Para este rallye llevaba el repartidor de potencia de tierra, con el 65 por 100 de la tracción en el eje delantero. En las curvas redonditas pequeñas,

costaba inscribirlo, había que anticiparse.

Analizamos, ya con nuestros mecánicos, los diferentes tipos de suspensiones, montando de tierra, así como las pastillas tipo Montecarlo, adecuadas al piso deslizante que íbamos a encontrarnos en el Costa Brava.

Tras esta primera toma de contacto, el coche llegó a Lloret, donde el miércoles, antes del rallye, hicimos otra toma de contacto en el tramo de Sant Pere. Como esta prueba es muy estrechita, el coche parecía que volaba bajo. Como a Alicia le gusta el tema, me lo llevé para que pudiese valorar el gran coche que teníamos entre manos.

Si a mí me daba la sensación de que corría muchísimo, al lado debe de dar el triple. Yo iba todavía con 2,2 bares de presión de soplado de turbo y no con 2,4, que es la normalmente utilizada en carreras. Tenía por tanto una reserva de potencia de 30 caballos, pero me parecían buenos los 320 caballos para ir adaptándome al coche. La verdad es que me quedé impresionado. Y esto lo notó mi antiguo jefe Peñariol, de Ferrari, cuando nos encontramos al regreso.

Nunca me encontré con un aparato que diese esa sensación de velocidad. Ya no hay rectas. Los tramos de 50 metros ya no existen.

Me acusaron en la rueda de Prensa



de presentación de ser demasiado conservador, pero la verdad es que yo partía con una mentalidad muy realista: llegar al final. Tenía en mis manos un coche de enorme potencial, pero antes había que amaestrarlo. Incluso para pilotos de mi nivel, que no voy ahora a descubrir, se necesitaba un periodo de adaptación que no ha habido más remedio que hacerlo en el transcurso del rallye. Y con este punto de vista iniciamos el rallye.

Hicimos la primera prueba, el Condado de Jaruco, con un piso bastante malo, en el que tuve mis dificultades en la zona bacheada. Al terminar la prueba, Autet me dijo el tiempo, que consideré que no era malo. No estaba demasiado lejos de la gente de arriba, tenía mis treinta caballos de reserva en el grifito de al lado de la palanca de cambios y había pasado la mitad de las curvas a bajo rendimiento. Me dije que si cogía el coche por la mano, a medio rallye empiezo a atacar y a lo mejor en el cuarto final meto los caballos de más y puedo meterme en la lucha por la cabeza.

A partir de aquí, tomamos la salida del segundo tramo, que si digo que lo he hecho 500 veces son pocas. He pasado con todo tipo de vehículos, desde los Simca 1000 a los 124, 131, Porsche, Lotus, Ferrari..., todo tipo de vehículos. Es un tramo relativamente fácil, rápido, con unas cuatro

curvas, que en mi tipo de valoración, que va de cero a diez, son de valoración siete y medio, ocho. En la primera de ellas, que es de siete y medio, me dije: Pondré la cuarta marcha para que no haya sorpresas. Luego venían dos o tres ochos seguidos y metí quinta. Las fui pasando con tranquilidad y llegué a nuestra curva fatídica. Tiene un ligero bote que nunca me había planteado problemas con otros coches, pero con el Peugeot, como acelera tanto, seguramente llegamos a más velocidad, por lo que en el bote perdimos contacto con el suelo. El coche se desplazó y tocó la grava del exterior; automáticamente se fue al talud de tierra, que actuó como trampolín, volcando. En ese momento, Bettega estaba sacando su coche de la curva siguiente, que se había ido por el terraplén abajo. Dejé su coche y vino inmediatamente para ver si estábamos bien. Me vio ya organizando las cosas, regresó a su coche y con tres ruedas siguió para adelante.

Como suele ocurrir en estos casos, hubo uno que dijo que había dado un par de vueltas, el siguiente pasó la noticia con cinco vueltas de campana y al final el récord lo tenemos en 16 vueltas, según una emisora de radio, y que estábamos fritos. En este aspecto hay que sacarse el sombrero, porque la estructura de este coche, tras un accidente a ciento y pico por hora, está

intacta. Todt, que ha sido corredor, ha puesto especial interés en proteger la seguridad de quienes corren con el Turbo 16.

El rallye ha continuado y me habría gustado mucho ver a Demuth en la tierra, un viejo rival que me había ganado en el Unsruck, pero también excursionó contra los árboles, por lo que ha quedado con un claro dominio de los coches de Bagration, con un español que si no tuviera que obedecer, a lo mejor hubiese dado un disgusto serio a Cerratto.

A partir del incidente, tuvimos una reunión para establecer los planes para el futuro. El coche partió inmediatamente a Francia para poder estar en el RACE con tiempo para llevar a cabo alguna toma de contacto. Querría ir a París para conducir alguno de los coches con las especificaciones que quiero introducir en mi coche, con lo que ganaríamos algo de tiempo en la preparación...

LLORET DE MAR, 23-II-1985

**SAAB EN FORMULA 3
UN ENCENDIDO
A PRUEBA**



El equipo cuenta con Maurizio Sandro Sala.

La compañía sueca Saab ha decidido entrar en el mundo de la Fórmula 3 y para ello ha dado vida a un nuevo equipo, el Scan + Sport, suma de las iniciales de Scania y deporte. El nuevo equipo, que tendrá su base en Inglaterra, estará compuesto por dos pilotos, el brasileño Maurizio Sandro Sala, antiguo compañero de Antonio Albacete en Fór-

mula Ford, y el inglés Anthony Reid, ambos disputarán las 18 carreras del campeonato británico, así como la carrera previa al Gran Premio de Mónaco. El Scan + Sport contará con monoplazas de la marca Reynard y el motor será un Saab de dos litros de cubitaje ya visto en los modelos 900 Turbo con 16 válvulas, aunque en este caso desprovisto del turbo.

El centro de todo el proyecto deportivo de Saab es, sin duda, el cuatro cilindros con 16 válvulas equipado con el revolucionario sistema de encendido SDI, Saab Directo Ignition. Los técnicos suecos han puesto a punto este motor en colaboración con John Nicholson, un afamado especialista en la materia que ya ha trabajado en la preparación de los motores Ford Cosworth para McLaren y Lotus. En su versión de carreras el motor Saab da 165 caballos de potencia, valor muy importante si se tiene en cuenta que no lleva turbo y que la reglamentación restringe mucho la entrada de aire.



El motor Saab equipado con el sistema de encendido SDI ya da más de 165 caballos.

El proyecto deportivo de Saab quiere probar y poner de relieve la eficacia del revolucionario sistema SDI, sistema que, entre otras ventajas, ha permitido eliminar de un plumazo todo el lío de cables de bujías para sustituirlo por un conjunto electrónico mucho más eficaz.

LBOM

La Boutique de la Moto
CONCESIONARIO OFICIAL



Majía Lequerica, 16
Teléfono 447 00 39
MADRID-4

Recambios, 448 09 42

¡SI ESTA PENSANDO EN LA COMPRA DE UNA



¡SE LA FINANCIAMOS HASTA 4 AÑOS, SIN ENTRADA, Y EN 48 HORAS TIENE LA OPERACION, Y ADEMÁS LE REGALAMOS LA POLIZA ANTIRROBO «ESABECAR»!

Y SI LA COMPRA LA HACE DEL 1 AL 31 DE MARZO PUEDE OBTENER UN ORDENADOR QUE SORTEAMOS ENTRE NUESTROS CLIENTES DEL MES. ¡¡LE ESPERAMOS!!

A TODO GAS

● Massimo Biasion será el único piloto de Lancia que participe en el Rallye de Portugal. Alen, que quería participar, ha sido llamado para acelerar las pruebas del Delta S.4.

● Juan Bayó conducirá el Ferrari de dos válvulas por cilindro en seis rallyes del Campeonato de España más.

● El acuerdo entre Penariol y Eugenio Ortiz para que éste corra una serie de pruebas con un Ferrari cuatro válvulas podría irse al traste. Favio Penariol esperaba ver a Genito en el Costa Brava, pero éste no compareció. Al parecer no ha conseguido los patrocinadores que debían financiar la operación. De todas formas subsiste la posibilidad del RACE si hubiera apoyo de este club.

● Beni y Zanini coincidirán en las pruebas que tienen programadas en el extranjero. Son los rallyes Arenas de Oro y Halkidikis.

● Javier Algueró deja el departamento de competición en Ford para dedicarse a tareas de marketing dentro de la marca. No hay todavía sustituto en el puesto.

● España será el primer país que tenga los Ford RS 200, que podrían participar en alguna prueba con número 0. El candidato a pilotarlos es José Luis Couret.

● Sorpresa en la Fórmula 1. Tyrrell dispondrá de motores Renault Turbo pese a que fue el principal adversario de la marca francesa, reclamando constantemente contra ella.

● Presentación del equipo Arrows. Thierry Boutsen es de momento el único piloto.

● Luis Villamil y Luis Prez Sala probaron sus coches. Los chasis era del año pasado, pero los motores eran los nuevos Alfa Romeo.

● También ha estado entrenando con el coche de este año, en Inglaterra, Adrián Campos.

● Albacete y Felipe Manchado comparten taller en Inglaterra con Maurizio Sandro Sala. Este pregunta constantemente por Carlos Sainz, que le impresionó mucho por su rapidez, aunque comenta que tiene que pulir el estilo, demasiado de rallyes.



José María Casanovas

"Ligar sponsor"

SU cargo era público, pero muy pocos conocían el dato. Juan Antonio Samaranch, nuestro ilustre presidente del COI, es vicepresidente del Real Automóvil Club de Catalunya. Tras la muerte de Salvador Fábregas, dejó Lausanne por unas horas y en persona planificó la sucesión. Sebastián Salvador será elegido presidente y podemos adelantar que se trata del máximo impulsor del circuito permanente de Catalunya. Un circuito que quizá pueda colocar su primera piedra este mismo año y que llevará el nombre de Fábregas estrechamente vinculado.

Juan Fernández es, sin duda, el «abuelo» de nuestro automovilismo. A sus cincuenta y tres años sigue en la brecha con la ilusión de un principiante y con el coraje de los que se abren camino. Seguirá en el campeonato de montaña porque la pasión le puede. Además, tiene «sponsor» garantizado y esto saca de muchas penas y aclara todas las dudas. Por cierto, hablando de patrocinadores. España, en este sentido, empieza a parecer Europa, aunque no entremos en la Comunidad. Nos explicamos. Encontrar un «sponsor» ya no es un milagro y han pasado a la historia los tiempos en que un buen dossier bastaba para convencer o engañar a un empresario. Villota de esto sabía bastante. Ahora lo que cuenta, afortunadamente, es el curriculum, y por encima de todo, la televisión. Si hay «directo», sacar dinero ya no cuesta sangre. Y si no que se lo pregunten a nuestros motociclistas. Tras los 30 «kilos» de Sito Pons, ahora Carlos Cardús va a la rueda y ha conseguido 20 millones de Braun, Ducados y Ricard para disputar el Mundial de 250 c.c. con una máquina diseñada por Antonio Cobas que es toda una maravilla. A otro nivel, Juan Garriga ha conseguido diez millones para seguir también el Continental Circus con otra JJ-Cobas.

Seguendo en el Mundial, pero bajando a los 80 c.c., hay que destacar que Derbi esperará hasta abril —el debut en esta categoría es el 5 de mayo en el Jarama— para salir de

dudas en torno al futuro de Ricardo Tormo. Caso de que no pueda volver por esta fecha, la marca de Mollet está dispuesta a contratar a un segundo para secundar a Aspar. En este caso, no descarten el nombre de Torrontegui, una promesa vasca que apunta muy alto.

Luis Pérez Sala ha vuelto de Italia maravillado por su nuevo Fórmula 3. Quiere hacer las cosas bien y comenzar la casa por los cimientos. Sueña día y noche con llegar a la Fórmula 1, pero sabe que no será fácil ni rápido. Lo que tiene muy claro es que sólo los buenos resultados le llevarán a la categoría reina y no confía en los milagros. Y al hacer referencia a este tema nos acordamos de Pere Nogués, un chaval que prometía y que un buen día se fue a los Estados Unidos a probar fortuna y ha terminado vendiendo hamburguesas en un pub.

El rumor de que el París-Dakar 86 podía pasar por Barcelona, camino de Argel, descartado. Sabine no quiere problemas aduaneros y la idea, que en un momento le pareció sugestiva, la ha descartado. Por el contrario, cada vez está más caliente la presencia de Nissan-España en la gran aventura africana.

Paco Crous tiene un amplio dossier de la prueba, Salvador Cañellas es un piloto a tener muy en cuenta y la resonancia publicitaria de la competición, un gancho importante para una empresa controlada por japoneses y para quienes el marketing es poco más que el credo.

Hay verdadera pasión por los automóviles veteranos en Catalunya; en este sentido están naciendo varias agrupaciones que, desde organizar raids turísticos a organizar conferencias, tienen una notable actividad. En el pasado Costa Brava tuvimos un claro ejemplo. Son muchos los casos de padres que exhiben sus viejos deportivos y de hijos que compiten en los trofeos de promoción. Lo cierto es que esto de las carreras es algo que se transmite de forma hereditaria y sólo los quebrantos económicos rompen la tradición en muchas familias históricas en el mundillo de las cuatro ruedas.





BALLESTA



Realiza: Pilar Parra
Fotos: A. J. Nieto

Caprichos

1
Jersey de lana para caballero en tonos azules. Cuesta 2.500 pesetas.

2
Paraguas para señora, en seda natural, de color azul marino. El puño es de madera. Su precio es de 2.350 pesetas.

3
Encendedor piezo-electro. De pequeñas dimensiones, es práctico y sencillo. Cuesta 925 pesetas.

4
Anorak en tela azul marino y gris, con cremallera en bocamanga para adaptarlo a chaleco. Cuesta 4.750 pesetas.

5
Llavero en plata de ley y esmalte, con el anagrama de Mercedes. Su precio es de 5.100 pesetas.

6
Bolsa de viaje plegable. Es de nylon y su precio es de 1.500 pesetas.

Nota: Estos «Caprichos» pueden adquirirse en los concesionarios Mercedes.



RENAULT SUPERCINCO



Con todo el espíritu del 5. Pero más cinco que el 5.

Mírame. Verás qué línea. Con todos los elementos integrados, sin ángulos, sin aristas.

No dejes de fijarte en las protecciones laterales. Y de la superficie acristalada... ¿qué me dices?

Descúbreme. Por supuesto, te puedo hablar de asientos petalo y monoguías, para dejar más sitio atrás, de mi tablero...

Pero es que es más que eso. Es un nuevo concepto de interior. Tienes que verlo.

Pruébame. Estoy a tu disposición. ¿sabes? Puedo llegar a los 1.397 cm³, los 71 CV, de potencia. O bajar el consumo hasta rozar los cinco litros.

Vente a verme. Y a probarme. Nos vamos a divertir un rato.



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