

PROBADO EL NUEVO AUDI 90

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

30 de marzo de 1985 • Núm. 75 • 175 ptas.

G.P. DE SUDAFRICA
TODAS LAS FOTOS

PRIMAVERA AUTOMOVILISTICA

BX Sport
SORPRESA CITROËN



Ya viene
VISA GTi



Prueba
SUZUKI SJ 410



RALLYE DEL RACE
SONRISAS
Y
LAGRIMAS



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 pétalo 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. Y ¿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

Esta semana:

Ojo al "puente"

SON el mazazo trágico de cada fin de semana, que se agrava espectacularmente cuando los españoles nos dedicamos a hacer «puentes». Nos referimos a las listas de víctimas en la carretera, que este año, concretamente en el pasado puente de San José, llegaron a la cifra oficial de 52 muertos. No bastan los esfuerzos constantes de la Dirección General de Tráfico, empeñada machaconamente en recordarnos a los conductores cuáles son nuestras obligaciones. No bastan tampoco los buenos deseos de los fabricantes de coches que cada día ponen en circulación vehículos más seguros. Los fallos, lo sabemos, son en su inmensa mayoría humanos.

La Asociación Nacional de Prevención de Accidentes de Tráfico, que vela por una circulación «más humana y segura», se planteaba recientemente la pregunta: «¿Hay suicidas en nuestras carreteras?» La respuesta la tiene que dar cada conductor, que es el auténtico protagonista de esta historia. El coche nos da libertad, pero somos los que nos ponemos al volante los encargados de administrarla.

Esta semana hemos asistido en Sabadell a la fiesta anual de la mencionada Asociación, que ha premiado a MOTOR16 por recoger en sus páginas esta gran preocupación nacional. Nosotros, porque creemos que es nuestra obligación, no nos cansaremos de insistir ante la Administración para que mejore constantemente nuestras carreteras, ni nos cansaremos tampoco de pedir a los fabricantes que afinen todo

lo posible para que los automóviles alcancen las mayores cotas de seguridad. Pero esto no es todo. Hay otra parte que nos debe de obligar a todos y cada uno de los conductores a meditar seriamente. El tema vale la pena, porque lo que está en juego son nuestras propias vidas.



Trofeo de la Asociación Nacional de Prevención de Accidentes de Tráfico.

La próxima semana llega otro largo «puente» o unas minivacaciones, y de nuevo las carreteras se verán invadidas de coches y autobuses, que inexorablemente el día 8 de abril abultarán la cifra de víctimas, en un balance tristemente negro.

Ya decimos que los responsables directos del Tráfico en España se vuelcan en pedirnos más prudencia, pero está claro que no es suficiente. Recientemente una Comisión parlamentaria ha estudiado los accidentes de aviación y sus reuniones y conclusiones han movido ríos de tinta. Todas las muertes son lamentables, pero si el interés e importancia lo da el número total de víctimas, parece que los padres de la patria sólo leen los grandes titulares y se olvidan de la tragedia diaria de nuestras carreteras. Y como muestra de esta desidia sólo basta un botón: el Parlamento ni siquiera se ha preocupado de pedir a las autoridades competentes que se agilice la redacción del nuevo Código de Circulación que parece dormir, por años y años, el sueño de los justos. Los más de siete mil muertos y muchos miles de víctimas más a lo largo de un año, merecen una mayor atención por parte de nuestros representantes.

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16	31 MERCADO	Precios motos
6 LO ULTIMO	Citroën BX Sport	32 CUENTENOS SU CASO
9	Volkswagen Polo Classic	34 CONOZCA SU COCHE
10	Nuevos Nissan Vanette y Patrol	El diesel por dentro
12	Citroën Visa GTI	35 PASATIEMPOS
14 A FONDO	Suzuki Santana SJ 410	37 COMPRAR Y VENDER
19 OCIO	La actividad más ociosa	41 AGENDA PERSONAL
24 GENTE SOBRE RUEDAS	La duquesa de Alba	43 XAVIER DOMINGO
27 MERCADO	Oferta de la semana	Rioja 82, Rioja 84
28	Precios de coches nuevos	49 MOTOS
30	Precios de coches usados	Derbi 250 RC: El arma blanca
		52 DEPORTE
		Rallye Costa Blanca-RACE
		65 CATALUÑA EXPRESS
		Montjuich anhela el Circo
		66 JUAN BALLESTA Y CAPRICHOS

Pág. 44

Prueba A Fondo del fruto más reciente de la marca de los cuatro aros, el Audi 90, una berlina de tamaño medio que viene a cubrir el hueco entre el veterano 80 y el magnífico 100.



Pág. 60

Se han disputado en Sudáfrica las primeras carreras del Campeonato del Mundo de motociclismo, donde los españoles han demostrado su clase con resultados muy positivos.



CEE: Coches más limpios

Los diez miembros de la Comunidad Económica Europea han llegado a un acuerdo de principio para acelerar la implantación obligatoria de una serie de normas comunes que limiten las emisiones de gas de los automóviles. Así, se aplicarán duras normas desde 1989 a los grandes coches, con cilindrada superior a los 2.000 centímetros cúbicos, automóviles que tendrán que equiparse con catalizadores (en la foto, el utilizado por Audi).

NUEVOS MERCEDES, A LA VENTA

YA se pueden adquirir los nuevos Mercedes de la serie W-124; el proceso ha sido largo porque han debido superar algunos problemas legales de homologación que retardaron bastantes días su puesta en el mercado. En la nueva serie W-124 hay cuatro modelos con motor de gasolina —200, 230E, 260E y 300E—, así como tres modelos con motor diesel, 200, 250D y 300D; los precios finales de estos benjamines son los siguientes: Mercedes 200, 3.750.235 pesetas; 230, E, 4.136.122 pesetas; 260, E, 4.552.205 pesetas; 300E, 4.988.281 pesetas; 200D, 3.855.555 pesetas; 250 D, 4.185.423 pesetas; 300D, 4.571.156 pesetas.

MADRID-STUTTGART-TOKIO, EL EJE

MITSUBISHI Motors Corporation ha ratificado la firma de un acuerdo con la Daimler Benz alemana para diseñar y fabricar camionetas en común. Según parece, la producción se iniciará en 1987 en una fábrica española que producirá unas 10.000 unidades al año. Por otra parte, Mercedes Benz ha sacado al mercado una nueva furgoneta que comercializa con el nombre de MB-90. El motor es el conocido OM 615963 de 58 caballos y se puede adquirir en dos versiones: Furgón y Combi. Su precio franco fábrica es de 1.238.000 pesetas. Con este nuevo modelo se introduce en el sector de los 850 kilogramos de carga útil.

Nissan se vuelca en España

Nissan Motor Ibérica ha presentado ante el Ministerio de Industria la solicitud para fabricar en España automóviles de turismo con vistas a iniciar dentro de un par de años la producción en Barcelona de algún turismo singular, tipo Prairie, en la fotografía. Este modelo sería una berlina con capacidad de seis a ocho plazas, que no entraría en competencia con los turismos ya fabricados en España. Por otra parte, Nissan está dispuesta a introducir en Motor Ibérica la filosofía empresarial basada en «los círculos de calidad», una filosofía voluntarista aplicada al proceso productivo que «introduce estímulos personales».

Alicante-Estocolmo en autopista

El día 28 de marzo de 1985 es un día clave para las comunicaciones por carretera en Levante, ya que ese día el ministro de Obras Públicas y Urbanismo, Julián Campo, inaugura el tramo Ondara-Xeresa, de la autopista del Mediterráneo. Con ese trayecto, de 32,5 kilómetros de longitud, y que ha costado 14.000 millones de pesetas, Alicante queda unida con la red europea de autopistas. Para que la obra quede redonda, sólo falta poner en marcha el *by-pass* de Valencia, localidad que ahora cortocircuita la posibilidad de viajar de Alicante a Estocolmo sin detenerse.



MOTOR 16 GUSTA EN ITALIA

MOTOR 16 también gusta a los italianos. Así lo han comprendido los responsables del grupo Conti (editores, entre otras, de la revista «Auto Sprint»), que en el número 1 de su nuevo semanario «Auto» publican la prueba comparativa del Seat Ibiza y el Fiat Uno realizada por Motor 16. Es la primera vez que un hecho tal sucede en la prensa española del automóvil, donde lo habitual hasta ahora ha sido lo contrario: publicar pruebas de revistas extranjeras. Afortunadamente, Motor 16 ha demostrado que la calidad y el rigor informativos de la prensa especializada hispana están en alza.



CIEN OCTANOS

- El Comité Europeo del Comercio y la Reparación de Automóviles (CECRA) organizó una reunión europea el pasado 13 de marzo, en la que se analizó la situación del sector de la automoción en la CEE. En esta reunión, en la que intervinieron representantes del sector de todos los países comunitarios, España estuvo representada por la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor.
- Montesa ha retirado el expediente de rescisión de 282 contratos ante el anuncio por parte del Ministerio de Industria de la concesión de 500 millones de pesetas para ayudar al sector de la motocicleta.
- El Ministerio de Obras Públicas de Costa Rica ha adquirido, en calidad de préstamo del Gobierno español, 250 camiones de Enasa para trabajos en vías de comunicación.

- El valor total de estos vehículos asciende a unos 1.854 millones de pesetas.
- El Estado francés dará este año a Renault 3.000 millones de francos —54.000 millones de pesetas— para ampliar su capital y permitir a la multinacional francesa mantener su esfuerzo inversor.
- Ya existe en Inglaterra la posibilidad de montar un turbocompresor en el Peugeot 250 GRD. El precio de esta conversión, mecánica y mano de obra incluidas, es de 800 libras, alrededor de 166.000 pesetas.
- BMW ha inaugurado un nuevo concesionario en Sevilla. Motor-luxe, que ya venía operando desde el pasado mes de noviembre, está ubicado en el conocido barrio sevillano de Los Remedios y cuenta con una superficie total de 1.500 metros cuadrados.



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 Carchemilla (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), Lia 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 Ohliger. 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 Rué. 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. Directora Administrativa: María José Romero. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.
 Director gerente: José Luis Virumbrales. Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex: 43974 nyre e. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Cervás, 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.



Las autonómicas no inspeccionan

Pese a las iniciativas y esfuerzos de una buena parte del sector de la automoción para poner en marcha de un modo coherente en nuestro país la inspección técnica de vehículos, se viene observando que las Comunidades Autónomas, como encargadas de la gestión de esa inspección, están retrasando el cumplimiento de este compromiso. Esta es al menos la denuncia realizada por la Confederación Española de Talleres.

BMW da más garantía

BMW Ibérica ha decidido ampliar el periodo de garantía de todos sus recambios, piezas y accesorios de seis a doce meses. Esta medida, que ha entrado en vigor, con efecto retroactivo, desde el primero de enero, se aplica a todas las piezas nuevas montadas en el vehículo o vendidas por un concesionario oficial.



Jesús Córdoba, nuevo director comercial de BMW Ibérica.



Lo último

CITROËN BX SPORT ¡A LAS CARRERAS!

El maquillaje es del más puro estilo de competición, pero la mecánica no le va a la zaga. Una nueva variante del motor 1900 respira a pleno pulmón (125 caballos) y coloca a este BX en la cumbre de las berlinas de la categoría dos litros.



Con una velocidad máxima de 195 kilómetros por hora, Citroën ofrece a sus usuarios —por ahora exclusivamente a los franceses— una interesante versión del BX de carácter deportivo.

ES la última novedad de Citroën y sus argumentos no son nada despreciables. Tanto estética como mecánicamente es lo más avanzado sobre la base del BX. Por ahora, está reservado para el mercado francés: se ha hecho una serie limitada

libre. La tarjeta de presentación del BX Sport es concluyente: 195 kilómetros por hora de velocidad máxima; 0 a 100 kilómetros por hora en 8,9 segundos; 0 a 400 metros en 16,4 segundos, y 0 a 1.000 metros en 30,5 segundos. Son unas cifras de primer orden

de 2.500 unidades, ampliable en caso de que la demanda así lo exija. En España, de momento, nos quedamos con las ganas, pues no está prevista su comercialización, decisión que merecería la pena fuera reconsiderada, pues son muchos los *citroënistas* que desde hace tiempo esperan una máquina de este ca-

en el segmento de las berlinas de cuatro puertas y dos litros de cilindrada, que mejoran las ya de por sí brillantes del BX GT.

La base de este BX se esconde bajo las siglas 159 B, nueva configuración del popular motor XU, 1.905 centímetros cúbicos, con un incremento de po-

Lo último

tencia de un 20 por 100 respecto al 159 A del BX GT. Dos carburadores Solex de doble cuerpo, nuevo árbol de levas, válvulas más grandes, cámaras de combustión retocadas y un escape *ad hoc* tienen la culpa. La culata ha sido revisada por el especialista Danielson, uno de los mejores preparadores franceses. El resultado es una potencia máxima de 126 caballos a 5.800 revoluciones por minuto y un par motor máximo de 17,2 metros/kilo a 4.200 revoluciones por minuto (a 2.400 r.p.m. ya da 6 mkg.), en una relación de compresión que únicamente sube de 9,3 a 9,5:1.

El BX Sport ha sido mejorado también en otros aspectos mecánicos. Los desarrollos de la transmisión son algo más cortos en todas las marchas, salvo la primera. La dirección es asistida (la del BX Diesel). Las vías delantera y trasera se han ensanchado en 10 milímetros. Los neumáticos son los Michelin MXV 185/60 R 14 y los tarados de la suspensión han sido variados.

En lo referente a carrocería, el trabajo de los estilistas de Citroën está



En el interior se conserva el salpicadero del BX GT, pero se adopta un nuevo volante y vestiduras de diseño más deportivo.

francamente logrado. Han ido en la línea de los kits tan en boga hoy en Europa, pero el resultado es de primer orden. Han sabido unir la agresividad con la elegancia. Y, además, han mejorado la aerodinámica: el CX es de 0,325 y el SCx de 0,626 (en un BX 16 los valores correspondientes son 0,34 y 0,646). Los consumos homologados son de 6 litros a 90, 8 a 120 y 11,4 en

ciclo urbano. Los elementos que caracterizan exteriormente el BX Sport son los siguientes: escudo delantero que hace funciones de parachoques y *spoiler* aerodinámico, alerón trasero, aletas más anchas, estribos bajo las puertas, toma de aire y faros antiniebla integrados en el parachoques delantero, ruedas de aluminio, una salida de escape de sección cuadrada que es lo único que desentona y los correspondientes logotipos. En el interior se adopta un nuevo volante y vestiduras de nuevo estilo.

Según los responsables de Citroën, el cliente-tipo de este coche es un hombre de nivel socio-profesional elevado, de entre treinta y cuarenta años, casado, con hijos y de carácter deportivo: un *cliente líder*, que ama al automóvil y más que un conductor es un piloto.

El nuevo modelo viene a situarse como locomotora de la gama BX, de la que en el momento actual se han fabricado ya 476.000 ejemplares. Actualmente la cadencia de producción es de 1.000 unidades/día, de las cuales el 38 por 100 corresponde a las versiones diesel.

Lo último

CUANDO el pasado año se llegaba al acuerdo de cooperación entre Seat y Volkswagen, se anunció la fabricación en España de algunos modelos de la marca alemana. Primero fue el Passat y, posteriormente, los Polo y Santana. Ahora, al fin y tras algunos meses de espera, llega el Polo Classic, del que se habían importando a nuestro país cerca de 1.200 unidades, que fueron vendidas al elevado precio a que obliga el pago de aranceles aduaneros.

Se trata, por tanto, de un modelo conocido cuya mecánica es idéntica a la del Polo 55 CL, de 1.272 centímetros cúbicos y 55 caballos de potencia. Como única diferencia cabe señalar la utilización de neumáticos 165/65 SR 13 en llanta de 5,5 pulgadas de ancho, que acortan ligeramente los desarrollos originales y que, claramente, son exagerados para el modelo.

La carrocería en tres volúmenes de los coches pequeños (maletero separado), no es nada nuevo en nuestro país, que fue pionero en esta moda que ahora invade Europa. Así, el veterano Renault 7 fue un ejemplo de esta tendencia, marcada por



VOLKSWAGEN POLO CLASSIC YA ESPAÑOL, AHORA BARATO

Los Volkswagen Polo Classic ya se fabrican en las factorías Seat situadas en Navarra. El modelo español, comercializado en dos versiones, C y CL, es sensiblemente más barato que los antiguos modelos de importación.

do y limpiaparabrisas de tres velocidades, lo que no parece a priori justificar estas 73.000 pesetas de diferencia.

moderno diseño, con su motor monoárbol en cabeza, mandado por correa y cámaras de combustión talladas en el pistón. Cabe señalar que el Polo con maletero, al igual que su hermano mayor, incorpora una caja de cambio de sólo cuatro marchas que, aunque muy bien escalonadas, son un cierto hándicap frente al Corsa.

Y en cuanto a los precios, éstos son 863.080 pesetas para la versión C y 936.096 pesetas «ya matriculados» para la CL, ambos de la misma cilindrada pero diferenciados en el equipamiento: el Classic CL incorpora como añadido el revestimiento de puertas en tela, salpicadero bitono, encendedor de cigarrillos ilumina-

la aparición primero del Austin Victoria y, posteriormente, por el Opel Corsa TR.

Estas pequeñas berlinas, de aspecto mayor al que verdaderamente corresponden, siguen gozando de gran aceptación por parte de nuestro público, que sin duda se preguntará la razón de las dos únicas puertas laterales. Queremos recordar a los lectores que el Corsa TR se anuncia ya con sus cuatro puertas laterales para convertirse así en una pequeña berlina de utilización familiar, como en su día fueron los R-8 o Seat 124 que motorizaron a nuestro país.

El Polo Classic es a todas luces un automóvil de muy



EL MEJOR SONIDO SOBRE RUEDAS

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.
Tel. (93) 231 51 12 / 246 38 01
Telex: 54789 MUYC-E 08009-BARCELONA

NISSAN VANETTE

LA CONQUISTA DEL ESPACIO



TODOS los departamentos de marketing de cualquier fabricante mundial, se devanan los sesos buscando huecos en la actual gama de modelos que no estén cubiertos por la competencia. Hay quien se vuelca en lograr deportivos

superiores a sus rivales; otros, lanzan al mercado coches con cuatro ruedas motrices... en fin, que cada cual quiere tener algo distinto a sus competidores. Pues bien, los responsables de Nissan-Motor Ibérica han encontrado un hueco

hasta ahora no cubierto por ningún fabricante ni nacional ni extranjero (al menos no había nada similar disponible en nuestro mercado) que ya está en los concesionarios. Su nombre es Nissan Vanette, está fabricado en España por Motor Ibérica y

su definición obedece a los siguientes principios. Se trata de un híbrido entre un coche convencional y un derivado de turismo; es algo así como una furgoneta (del tamaño de un Seat Ritmo o Renault 9), con el acabado interior de un co-



La Vanette se destaca por su gran capacidad. Las puertas laterales son amplias y permiten un fácil acceso



El nuevo vehículo de Nissan tiene el puesto de conducción de un turismo. Sentado a los mandos se tiene la impresión de llevar un utilitario

che de turismo, que puede utilizarse evidentemente como vehículo de carga, pero también como coche familiar. Se ofrece en tres versiones, para cinco, ocho pasajeros o simplemente como furgón. Tiene un motor diesel de 60 caballos de potencia máxima, muy en estilo de los diesel ligeros de cualquier turismo. Se conduce como un coche e incluso tiene detalles de equipamiento de cierto refinamiento.

Hace pocos meses, con esta misma filosofía, Renault presentaba su modelo Spa-

ce, del que lamentablemente aún no han llegado unidades a nuestro país. El Vanette, sin llegar a esta categoría, se sitúa en el mismo concepto pero a un más modesto nivel y, por supuesto un precio muy competitivo: entre 1.250.000 y 1.345.000 pesetas sin Impuesto de Lujo.

Ya hemos mencionado que se trata casi de un turismo, que, por tanto, tiene una caja de cambios perfectamente sincronizada de cinco velocidades. Su velocidad máxima es de 120 kilóme-

tros por hora, una cifra quizá un poco modesta, pero perfectamente razonable para el fin al que está destinado. Y si lo que se quiere es utilizarla como pequeño furgón, su capacidad máxima de carga es de 900 kilos: aproximadamente el doble que cualquier derivado de turismo, tipo R-4F o Seat Trans.

Dos amplísimas puertas laterales y un portón trasero permiten una facilidad de carga extraordinaria, incluso en la versión de ocho plazas que se presenta así como

una de las alternativas más interesantes para familias numerosas o para aquellos que necesiten bastante volumen de carga en sus desplazamientos de ocio: deportes de invierno, cazadores o simplemente amantes de la naturaleza. Esperamos poder ofrecer en un número próximo una prueba completa de este nuevo producto, del que en Japón se fabrican más de 100.000 unidades anuales y que ahora Motor Ibérica construye en España para su mercado y para la exportación.

PATROL POTENCIADOS

CON motivo de la presentación de las Vanette, pudimos conocer algunos aspectos de los nuevos Nissan Patrol, que ya se comercializan desde hace algunos días. El motor ha sido po-

tenciado, rindiendo ahora 76 caballos (ha ganado seis), con lo que la velocidad punta se ha incrementado ligeramente. Se trata del mismo motor de origen Perkins, pero notablemente modifi-

cado por los técnicos españoles. Al margen de este motor, se han incorporado otros elementos estéticos, como los faros cuadrados, las llantas de acero y algunos

detalles en su interior. Es importante señalar que el grado de nacionalización de los Patrol ha superado ya el 90 por 100, y se han convertido en los líderes de su categoría.



CITROËN VISA GTi CABALLOS BARATOS



Es la sorpresa de Citroën Hispania para la primavera automovilística de los españoles; un Visa de 105 caballos para alcanzar los 190 kilómetros por hora, a un precio que no debe superar en mucho el millón trescientas mil pesetas.

ESTA semana se presenta en Navarra una nueva versión del Citroën Visa. Se trata de la denominada GTi, que arrebató a la GT la posición de Visa más rápido de la gama española de este modelo.

A diferencia de aquél, que empleaba el motor de 1.360 centímetros cúbicos del tipo Douvrin, con dos carburadores, éste lleva el motor 1.580 del tipo XU con inyección. Exactamente el mismo motor del Peugeot 205 GTI, que desarrolla una potencia de 105 caballos

a 6.250 revoluciones por minuto.

Este motor va acoplado a una caja de cambios de cinco marchas de desarrollos ligeramente más largos que los del Visa GT. Habida cuenta la diferencia de potencia, el resultado práctico es que la caja de cambios es incluso corta para dicha potencia, presumiendo el fabricante de coche con excelentes aceleraciones y reprietas. La velocidad máxima según catálogo es de 190 kilómetros por hora, superior a la que anuncia Peugeot

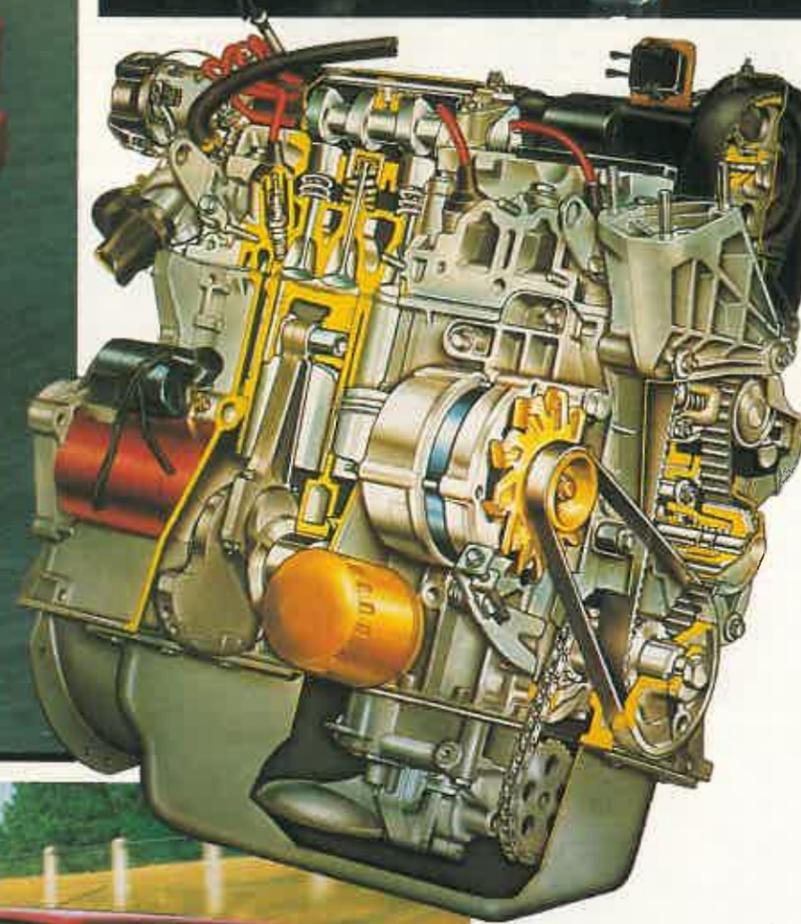
para el 205 GTi, lo que en principio resulta algo chocante, pues aerodinámicamente el Visa es inferior al 205, tanto en coeficiente de penetración (0,39 frente a 0,34) como en superficie frontal (1,80 m.² frente a 1,67). También en peso su situación es desfavorable (870 kilos frente a 850).

El acoplamiento del motor 1.580 con inyección viene acompañado de otras novedades técnicas. El tren delantero se ha tomado también del Peugeot 205. Dado que éste es más ancho, su

montaje ha hecho obligatorios los aletines en el eje delantero, lo mismo que ya ocurrió con el Visa Diesel, que también lleva el mismo tren delantero. Las suspensiones van equipadas de amortiguadores y muelles más duros.

Los frenos han sido también cambiados. Son de disco, ventilados, con las ruedas delanteras, y de tambor en las ruedas traseras.

En lo que se refiere a la presentación, el Visa GTi toma un poco el aire de las versiones Trophée y Chro-



no, que tuvieron una utilización puramente deportiva. Los aletines de las ruedas delanteras se prolongan hacia atrás en forma de estribo aerodinámico. Se han puesto también una especie de aletines simbólicos —no son necesarios y no tienen otra función que la puramente estética— en las ruedas traseras. Sobre el portón trasero se mantiene el *spoiler* al estilo de los que llevan los GT. En el morro, los faros de forma trapezoidal han dejado paso a un doble faro redondo, teóricamente más eficaz. También los diferencian las llantas de aleación, de amplios agujeros para asegurar una buena ventilación de los frenos.

En el interior, además del volante del que ya hemos hablado, el cuadro de instrumentos es diferente —tomado del Peugeot—, con una completa instrumentación. Los asientos tienen un tapizado de estilo deportivo.

Aunque se presenta ahora, el Citroën Visa GTi, que se fabrica en Vigo para todo el mundo, se hará esperar en nuestro mercado hasta el Salón del Automóvil de Barcelona, a primeros de mayo. Los responsables del departamento comercial quieren hacer coincidir las primeras entregas con la apertura de esta muestra. En cuanto al precio, a falta de la comunicación oficial, se espera que oscile entre el millón trescientas mil y el millón trescientas cincuenta mil.

La metamorfosis del Visa GTi se debe sobre todo a la adopción del motor XU de 1.600 centímetros cúbicos e inyección, similar al que emplea su primo hermano, el Peugeot 205 GTI.



A FONDO



SUZUKI SJ 410 PULGA Y SALTAMONTES

VIRTUDES DEFECTOS

<u>Comportamiento</u>	<u>Dirección imprecisa</u>
<u>Manejo del cambio de marchas</u>	<u>Ausencia de cuentarrevoluciones</u>
<u>Elasticidad del motor</u>	<u>Iluminación escasa</u>

TRAS una larga espera, ya tenemos en el mercado español el Suzuki, un todo-terreno que va a hacer las delicias de muchos conductores que antes de la aparición de este modelo ni siquiera se les había pasado por la cabeza la posibilidad de comprarse un vehículo de estas características. Con él se ha roto la tradición de que los todo-terreno tenían que ser pesados, incómodos y aparatosos en conducción por carretera. El Suzuki es ligero, bastante cómodo y sumamente ágil en cualquier circunstancia. Para conseguir esto, que parece un pequeño milagro, se ha partido de un chasis sumamente corto, tan sólo seis centímetros más que un Panda, y se le ha dotado de una mecánica muy sencilla y ligera.

Para empezar, se le ha dotado de un motor de gasolina de pequeña cilindrada, en vez de los pesados motores diesel a los que estamos acostumbrados. La suspensión está anclada a un bastidor de acero, moderno diseño que da al conjunto una gran rapidez sin penalizar el coche con un excesivo peso.

El resultado final es que cualquier amante de hacer excursiones por lugares inaccesibles para los coches convencionales va a encontrar un vehículo que le va a satisfacer por un poco más de un millón de pesetas y, a la vez, va a tener un coche apropiado para circular diariamente por la ciudad como si se tratase de cualquier utilitario.

El carácter del coche es eminentemente joven, y con este criterio hemos realizado la prueba, ya que, dado lo reducido de sus dimensiones, su utilización industrial queda penalizada frente a los demás todo-terreno del mercado nacional.



El uso que se le ha dado ha sido intensivo y sumamente duro, sin que en ningún momento se resintiese, dando prueba de la robustez y la calidad de acabado del producto.

MECANICA



Los técnicos de Santana han optado por montar la motorización intermedia, es decir, el motor de 970 centímetros cúbicos, que rinde 45 caballos. Este motor, que va dispuesto longitudinalmente sobre el eje delantero, es de diseño bastante moderno con un solo árbol de levas en cabeza mandado por una correa dentada.

El funcionamiento del motor es muy suave y no transmite la más mínima vibración al resto del vehículo. Los 45 caballos, que en principio parecen escasos, son de pura sangre y catapultan los 900 kilos escasos del coche por encima de cualquier obstáculo. En el único momento en el que se desearían algunos caballos más es al salir a la carretera o al circular por autopista, puesto que hay que exprimir al máximo el motor para poder mantener velocidades crucero de acuerdo con el resto de los coches.

En perfecto acuerdo con las posibilidades del motor, está la transmisión, a la que se le han dado unos desarrollos que resultan algo cortos para circular por carretera, pero que son ideales para aprovechar la potencia del motor en las situaciones más difíciles. Se echa en falta una quinta velocidad para circular por carretera, no para aumentar la velocidad punta, sino para mantener la actual a regímenes del motor más bajos.

El manejo de la caja de cambio sorprendió, ya que es precisa, suave y rápida, de tal forma que es imposible hacer rascar las marchas por muy deprisa que se cambie. El manejo de la caja de transferencias está encomendado a una única palanca, situada un poco más atrás de la del cambio de marchas. Su manejo es sencillo, pudiéndose pasar de la tracción en dos ruedas a las cuatro sin parar el coche. Para engranar la reductora hay que detener el coche, y entonces entra sin ningún problema. En el Suzuki Santana se ha suprimido la posición de tracción a dos ruedas con marchas cortas, ya que si se necesitan marchas cortas es porque se necesita mucha tracción.

En el motor todo está dispuesto de forma que no le afecte el trato duro. Todo el sistema de encendido se encuentra en la parte más protegida del motor, para evitar en todo lo posible que las salpicaduras de agua le afecten. La admisión de aire está dotada de un generoso filtro de aire para permitir circular por caminos muy polvorientos.

Para detener el coche se emplea un sistema de frenado que consta de discos de generosas dimensiones en el eje



El Suzuki es un coche sin fronteras. Puede circular casi por donde cualquier otro vehículo pueda pasar.



El aspecto de la versión descapotable es muy atractivo
La lona resulta muy ruidosa cuando se circula rápido

Quitar la capota requiere cierta maña y se tarda unos minutos
El parabrisas también se puede abatir desmontando el marco de la puerta

delantero y tambores en el trasero. La frenada es buena en cualquier circunstancia, aunque sería de agradecer la instalación de un servofreno.

El freno de mano actúa sobre un tambor que bloquea la transmisión, por lo que si están las cuatro ruedas engranadas, todas las ruedas quedarán bloqueadas.

En el apartado de consumos nos encontramos con que el Suzuki es un vehículo sumamente sensible al tipo de conducción que se realice, sobre todo en utilización todo-terreno. El motor tira con fuerza desde muy pocas revoluciones, pero también aguanta los regímenes altos sin rechistar, por eso, si mantenemos el motor en los límites de sus posibilidades, los consumos se dispararán por encima de los diez litros. Pero, por contra, si aprovechamos la buena disposición del motor para rodar alrededor del régimen de par máximo, obtendremos unos consumos muy razonables sin menoscabo de las prestaciones.

COMPORTAMIENTO



Tanto para iniciados en la conducción todo-terreno como para conductores inexpertos en este aspecto, el comportamiento del Suzuki es irreprochable. Un conductor novel se encontrará como si hubiese corrido el Rallye París-Dakar un par de veces y un veterano lo podrá exprimir hasta niveles insospechables, gracias a sus características específicas de peso, tamaño y maniobrabilidad, que hasta ahora no se habían visto juntos en un todo-terreno de fabricación española.

La suspensión es convencional; ejes rígidos y ballestas, pero debido a su

corta distancia entre ejes y a su ligereza el comportamiento es muy noble, permitiendo superar las irregularidades del terreno a gran velocidad sin comprometer el equilibrio del coche. A este buen comportamiento colaboran eficazmente los neumáticos, que son de un tipo y medida muy acertados, ya que además de la gran capacidad de tracción que tienen en campo, permiten una circulación muy segura por carretera, incluso con el suelo mojado.

La dirección, que en campo se comporta bastante bien, resulta sumamente imprecisa cuando se circula por carretera, obligando al conductor a ir corrigiendo la trayectoria continuamente. La desmultiplicación es correcta y en maniobras de aparcamiento no resulta excesivamente pesada.

Conducir el Suzuki por carretera o autopista no es exactamente un placer, ya que lo limitado de sus prestaciones impide sacar partido del enorme potencial del vehículo. El coche mantiene los 110 kilómetros por hora en llano, pero

FICHA TECNICA

SUZUKI SJ 410



MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 970 c.c. (65,5 x 72 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa. Alimentación: Carburador. Compresión: 8,8 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 90 octanos. Capacidad del depósito: 40 litros. Potencia máxima: 45 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 7,5 mkg. a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: Trasera a las cuatro ruedas. Caja de cambio: Manual de 4 marchas. Velocidad a 1.000 rpm, en cada marcha: 1.ª, 6,34 km/h.; 2.ª, 10,23 km/h.; 3.ª, 13,99 km/h.; 4.ª, 19,92 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De tuerca esférica. Vueltas de volante entre topes: 4,1. Diámetro de giro: 9,8 metros.

FRENOS Sistema: Disco delante y tambor detrás.

SUSENSIONES Tipo: Eje rígido delante y detrás.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5 x 15 pulgadas. Neumáticos: 195 SR 15.

PESO En orden de marcha: 890 kg.

PRESTACIONES

La máxima mínima



VELOCIDAD MAXIMA
(km/h.) 117,5

ACELERACION (seg.)
400 m. salida parada 21,0
1.000 m. salida parada 40,2
De 0 a 100 km/h. 21,4

RECUPERACION (seg.)
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª 20,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª 39,8
De 80 a 100 km/h. en 4.ª 8,9

CONSUMO

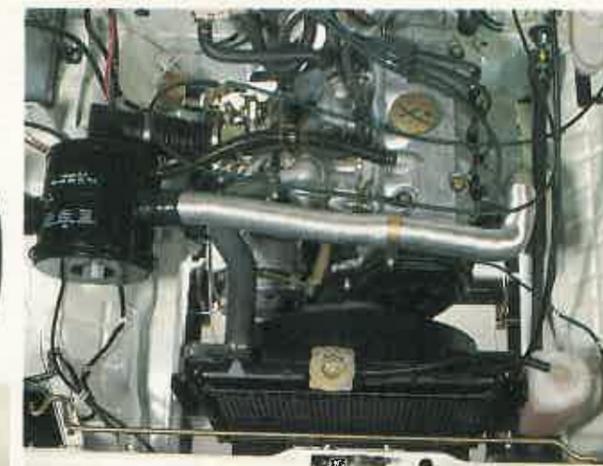


Oje con el pie derecho

	Litros/100 km.
CIUDAD	
A 24,3 km/h. de media	10,7
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	8,9
En conducción todo-terreno	19,6
AUTOPISTA	
A 100 km/h. de cruceo	10,2
AUTONOMIA MEDIA	
Consumo medio ponderado	9,5
Recorrido (kilómetros)	370



La accesibilidad es buena a pesar de la altura del coche
La capacidad del maletero es mínima con el asiento desplegado



Las partes eléctricas están protegidas del agua
Este pequeño corazón mueve con brío los casi 900 kg. del Suzuki

acusa enormemente las subidas y el viento. A pesar de todo, la conducción del Suzuki no tiene el más mínimo problema. En el único momento en que hay que prestarle un poco más de atención a la conducción es al abordar una carretera con muchas curvas, entonces, el eje trasero se vuelve sumamente nervioso. Esto a unos les sorprenderá o incluso asustará; en cambio, para otros será un motivo más de aliciente, ya que la conducción en tales circunstancias se hace muy divertida.

Callejear no supone ningún problema, ya que las reducidas dimensiones del coche le permiten circular sin ningún problema entre el tráfico más cargado.

Pero al comprador de este coche lo único que le importará es la sorprendente capacidad ascensional, la enorme estabilidad y la tremenda soltura con la que se comporta el Suzuki fuera de carretera.

La ausencia de voladizos, tanto delante como detrás, permite superar obstáculos impensables para otros vehículos. El amortiguador de dirección cumple bien su misión y filtra bastante bien las reacciones de la dirección.

CARROCERIA



La versión probada era la de techo de lona, dirigida principalmente al mercado del ocio. La maniobra de quitar y poner la capota no es ningún alarde de sencillez, pero puede ser llevada a cabo por una sola persona en unos cinco o seis minutos. El habitáculo resulta agradable a pesar de lo reducido de sus dimensiones. El interior está totalmente enmoquetado y el tejido de los asientos resulta agradable. Los asientos delanteros son bastante cómodos, pero no sujetan nada, por lo que hay que aferrarse al volante en las curvas para no caerse. El confort es en general aceptable. Las plazas traseras son casi

simbólicas, ya que el asiento es muy estrecho y está muy bajo, por lo que dos personas adultas tendrán que ir encogidas. Con el asiento sin plegar el maletero se limita a una estrecha franja, en la que sólo caben un par de maletines. Plegando el asiento la capacidad de carga es considerable. El acceso a las plazas traseras se tiene que efectuar por la puerta derecha, ya que sólo el asiento del acompañante se puede echar hacia delante.

Cualquier conductor encontrará su posición de conducción apropiada, ya que todos los mandos están colocados muy al alcance y las posibilidades de regulación del asiento son varias. Tan sólo el volante desentona un poco, ya que a nuestro gusto resulta algo fino.

El equipamiento es reducido, pero tiene lo mínimo indispensable. Es incomprensible cómo no se monta de serie un cuentarrevoluciones, ya que por las características del motor es fundamental tanto para aprovechar su potencia al máximo como para no someterlo a esfuerzos excesivos.

La visibilidad es buena en todas las direcciones, en cambio la iluminación es deficiente. Las lamparas no son ha-

EQUIPAMIENTO



Lo mínimo

Cuentarrevoluciones	NO
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro de agua	SI
Manómetro presión de aceite	NO
Reloj	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	NO
Volante regulable	NO
Asiento regulable en altura	NO
Retrovisor regulable	NO
Apoyacabezas delanteros	NO
Elevallunas eléctricos (del/tras.)	NO/NO
Cerraduras centralizadas	NO
Luz lectura mapas	NO
Tapón carburante con llave	SI
Llantas aleación	NO
Preequipo de radio	SI
Limpia-lavaluneta trasero	NO
Asiento posterior divisible	NO

SONORIDAD



A toda vela

Al ralenti	52,6
A 60 km/h.	72,1
A 90 km/h.	77,8
A tope	82,8

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

FRENOS



Bien, dentro de un orden

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	11,6
A 90 km/h.	24,3

lógenas y dan una luz tenue. Incluso la luz de iluminación del cuadro es mínima, de forma que por la noche apenas se puede consultar el velocímetro.

Exteriormente el Suzuki resulta atractivo. Las bandas de color le dan un aire muy espectacular, en particular en la versión descapotable. Las llantas, aunque son de chapa, son bonitas y el conjunto tiene un aspecto juvenil. A pesar de que el coche era descapotable y el frío entraba por todos los lados, la calefacción era suficiente para caldear el reducido habitáculo en pocos instantes. Igualmente la aireación es suficiente. En este modelo el ruido al circular a más de 60 kilómetros por hora es insoportable, sobre todo debido a la capota, que se sacude como si se tratase de una vela. El motor no es ruidoso, pero no obstante se deja oír debido a que el trabajo de insonorización es nulo. La versión que creemos tendrá más aceptación es la de techo desmontable, de plástico duro, que permite descapotar el coche pero sin sufrir los inconvenientes de ruido y fragilidad que tienen todas las capotas.

FRENTE A SUS RIVALES

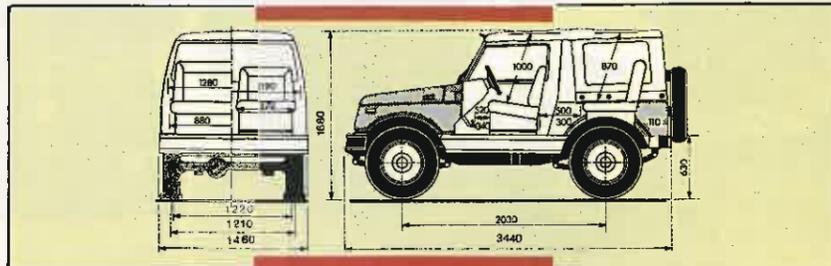
Tan sólo un rival en el mercado nacional, el Lada Niva. A pesar de que la motorización del coche ruso es de mucha más potencia y el tamaño también

es mayor, el concepto de ambos es casi el mismo.

Son coches con grandes posibilidades urbanas y excelente comportamiento todo-terreno. El comportamiento rutero es superior en el Lada gracias a su potencia y a una suspensión con muelles helicoidales en vez de ballestas. En tráfico urbano y fuera de las carreteras

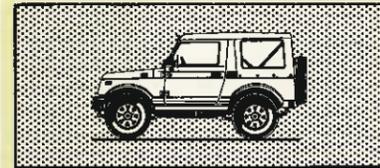
la ventaja es para el Suzuki, cuyo tamaño y ligereza hace milagros. La calidad de acabado es similar en ambos vehículos, por lo que las trescientas mil pesetas de diferencia tendrán que ser decisivas.

Victor Piccione
Fotos: Alfonso J. Nieto



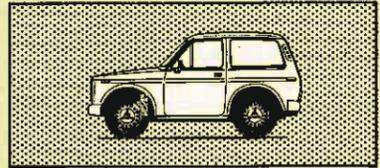
SUZUKI SJ 410 1.074.165 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción a las cuatro ruedas. Cilindrada: 970 c.c. Potencia máxima: 45 CV a 5.500 rpm. Peso: 890 kg. Velocidad máxima: 118,9 km/h. Consumo medio ponderado: 9,3 l./100 km. Capacidad del maletero: 110 litros.



LADA NIVA IT 1.370.555 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción a las cuatro ruedas. Cilindrada: 1.569 c.c. Potencia máxima: 80 CV a 5.400 rpm. Peso: 1.150 kg. Velocidad máxima: 132 km/h. Consumo medio ponderado: 10,6 l./100 km. Capacidad del maletero: 300 litros.



restaurant L'Alsace



Doménico Scarlatti, 5 (detrás hotel Mindanao).
Tels. 244 40 75-449 23 91.
Madrid 28003

L'Alsace es la primera materialización madrileña del saber culinario de Amable Prieto. En cada una de sus especialidades, en cada uno de los ambientes que ha sabido crear, se refleja el homenaje a aquellas tierras de Francia, Suiza y Alemania que le enseñaron una faceta vital de su cultura: su

gastronomía. En L'Alsace, Amable Prieto les ofrece fundamentalmente eso: cultura, integración al mundo de los colores y sabores de las más ricas cocinas de Europa, enmarcado en un ambiente muy especial, fruto de la creación de un auténtico profesional.



Un buggy por sólo 350.000 pesetas.



Modelos de radiocontrol para todos los gustos.

BRICOLAGE Y TIEMPO LIBRE

LA ACTIVIDAD MAS OCIOSA

EXPO-OCIO, la feria dedicada al tiempo libre donde todas las actividades están recogidas, ha cumplido su novena edición en el recinto ya tradicional de la Casa de Campo. Coincidiendo con ella se ha celebrado el Salón Internacional de Bricolage, que cada año va ganando mayor interés y se presenta más interesante, no en vano el «hágalo usted mismo» se ha convertido en una producti-

va manera de ocupar el tiempo libre. Durante nueve días, visitantes de todas las edades han recorrido los distintos pabellones de esta exposición, encontrando todos ellos el rincón destinado a su pasatiempo favorito, y admirando los numerosos objetos expuestos en los distintos stands, muchos de ellos destinados al gran público, pero otros tan sólo accesibles para gentes con gran poder adquisitivo.

El mundo del motor en todas sus versiones relacionadas con el ocio estaba suficientemente representado, y también, quizá por eso de que coche y tiempo libre están cada día más unidos, algunas marcas de automóviles ocupaban grandes stands exponiendo sus modelos como si de un salón del automóvil se tratara. Junto a multitud de tablas y velas de surf, la mayoría de ellas con descuen-

cambió

**Cambio 16.
13 años siendo noticia.**

tos muy atractivos, y barcos de motor de todos los tamaños y formas, se mezclaban motocicletas y coches todo terreno, llamativas motos acuáticas y vistosos aviones ultraligeros, que con sus alas extendidas llenaban la planta baja del Palacio de Cristal de la madrileña Casa de Campo.

Menos atractivo para el gran público tuvo el pabellón dedicado a caravanas y autocaravanas, sobresaliendo de entre todos estos vehículos los monstruosos Mobil-Home, auténticas casas móviles que se pueden adquirir a partir del millón de pesetas. Eso sí, si se desea mayor lujo, una pequeña chimenea artificial en su interior y paredes enteladas, los precios se disparan, sin contar con el transporte, que en general corre a cargo del comprador, pues las dimensiones de estos hogares móviles se necesita un camión especial para sus traslados.

Tiendas de campaña y accesorios de camping completaban el espacio dedicado al caravanismo, una forma de viajar cada vez más introducida en España, donde empiezan a llegar las autocaravanas para desplazar, como ya ha ocurrido en el resto de Europa, a las primitivas casas rodantes, que estaban ampliamente representadas, pero que no atrajeron la atención del público, ya



Windsurf multicolor
Los precios, para todos los bolsillos

que entre ellas no había ninguna novedad importante.

Uno de los stands que más acaparaba la atención del público era el de

Emelba, empresa dedicada a carrozar modelos de serie adaptándolos al gusto y necesidades de los clientes. Allí se encontraba la verdadera novedad de esta edición de Expo-Ocio: una curiosa berlina con capacidad para siete personas cómodamente sentadas, que será presentada oficialmente en el próximo Salón del Automóvil de Barcelona. También atrajo poderosamente la atención la inmensa autocaravana realizada por carrocerías Ayats sobre mecánica Chevrolet. Este inmenso vehículo, una verdadera casa rodante, cuyo aspecto exterior se asemeja al de los autobuses de lujo, mide siete metros y medio de largo y va equipado con un motor diesel de 8 cilindros en V, con una potencia de 140 caballos. El interior, muy bien equipado, está pensado para albergar hasta nueve camas, y no le falta un completo cuarto de baño, que nada tiene que ver con el que normalmente equipan las autocaravanas, pues en ésta se han empleado *diseños marinos*. Para clientes que necesiten menos espacio pronto saldrá un modelo similar mucho más pequeño.

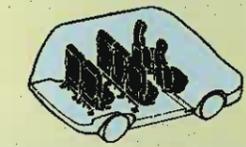
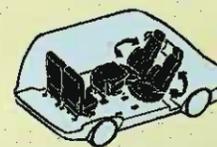
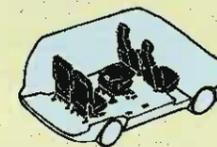
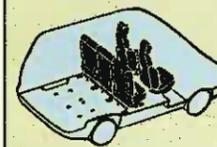
El Spica II, como se denomina esta creación de S. A. Técnica A.B.C., cuesta ocho millones de pesetas y en su equipamiento de serie se incluye televisión en color, equipo de alta fidelidad

RONDA PARA SIETE

La novedad más destacable de Expo-Ocio, en cuanto a vehículos de motor se refiere, fue la curiosa berlina de siete plazas que Emelba presentará oficialmente en el próximo Salón de Barcelona. Este vehículo, montado sobre bastidor Ronda, con distancia entre ejes aumentada a 2,74 metros, está estudiado para ofrecer a los pasajeros el máximo confort, pudiendo transformarse en

un coche con gran capacidad de carga abatiendo o desmontando los asientos.

Disponible en carrocería metálica o de fibra de vidrio, con una diferencia de 150 kilogramos de peso, este nuevo vehículo de puertas correderas y gran portón trasero puede montar cualquiera de las motorizaciones del Seat Ronda.





Hotel de lujo sobre ruedas
De la autocaravana Spica II lo único prohibitivo es su coste



Gran expectación causó la SB 5
Es la última creación de Bimota equipada con motor de 1.135 c.c.

y, por supuesto, todas las comodidades imaginables en un vehículo de estas características.

Muy admirados y secretamente deseados por muchos fueron los coches nostálgicos de la «belle époque» con que Automóviles Ubeda llenaba su pequeño stand, que contrastaban con los modernos vehículos entre los cuales estaban expuestos.

Más polivalente y destinado a un público joven, otro «extraño artefacto» llamaba la atención: un buggy artesanal

dotado de motor Volkswagen e indicado para campo y playa. Su precio, 350.000 pesetas, lo hacía mucho más atractivo.

También los vehículos de dos ruedas estaban presentes en esta feria. La llamante Bimota SB5 atrajo la atención de entendidos y novatos, que con una chispa de tristeza en los ojos desviaban la mirada hacia las pequeñas motocicletas y bicicletas de todos los colores que rodeaban este monstruo de dos ruedas.

Un poco más allá, la nueva Gilera de Cross NX 250 LC hizo sin duda soñar estos días a muchos jóvenes. Una versión del Lada Niva 1600, equipado con aletines, techo practicable y rejilla protectora de faros, se convirtió en la estrella de su stand, no en vano su elegante decoración le hacía destacar del resto en esta edición de Expo-Ocio, que no ha sido una de las más representativas.

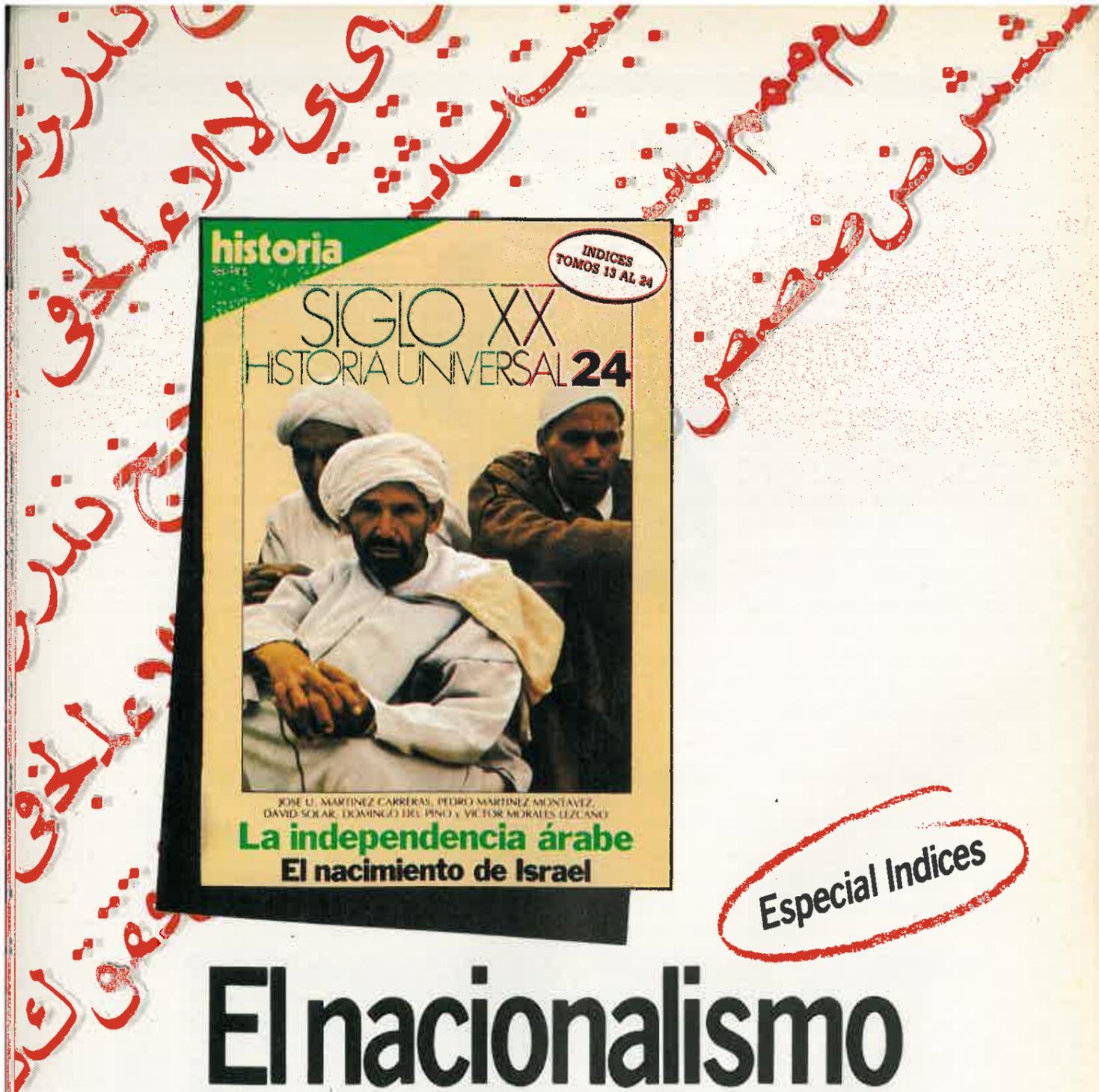
M. J. B.
Fotos: Alex Puyol

VIAJE LIBRE POR TODO EL MUNDO



ALQUILER: **Camper Europa**
ALQUILER DE AUTOCARAVANAS
INFORMACIÓN Y RESERVAS
EN MADRID: 449 40 12
449 30 20

FABRICACION Y VENTA
Aptdo. Correos, 191
Alcobendas (Madrid)
Tels: 653 00 22 - 653 01 90



historia

INDICES TOMOS 13 AL 24

SIGLO XX
HISTORIA UNIVERSAL 24

JOSE U. MARTINEZ CARRERAS, PEDRO MARTINEZ MONTAVEZ,
DAVID SOLAK, DOMINGO DEL PINO Y VICTOR MORALES LEZCANO

La independencia árabe
El nacimiento de Israel

Especial Indices

El nacionalismo que vino de Alá.

- El mundo árabe se levanta.
La Liga Árabe y la cuestión palestina.
- El nacimiento de Israel.
 - Las independencias magrebies.
 - Siria e Irak.

historia¹⁶



LA DUQUESA DE ALBA DEL CABALLO AL UTILITARIO



MARIA del Rosario Cayetana Fitz James Stuart y Silva, XVII duquesa de Alba, es una de las aristócratas más populares de España. Su afición por el arte y los deportes, además de sus actividades culturales y la defensa de los gitanos, periódicamente aparecen en la Prensa. Uno de sus deportes predilectos es la equitación. Pero, probablemente, entre las actividades que más afiora está la de salir a pasear en los coches de caballos. En el palacio de Liria, en pleno corazón de Madrid, las cuadras no sólo están ocupadas por los caballos, sino por los tradicionales coches y carrozas de la familia.

«Las carrozas que aún se conservan eran de mis abuelos, que las utilizaban para las diferentes ceremonias de palacio. La última vez que se utilizó la carroza de la Casa de Alba fue, preci-

samente, para mi bautizo en el Palacio Real. Los otros coches los usé mucho cuando era soltera, y después de casada, me gustaba llevar a los pequeños por Madrid, porque era un paseo muy bonito. También andábamos con los coches de caballos en el Club de Campo. Ahora es imposible, por lo menos en Madrid. Pero en Sevilla, que también tenemos varios coches de caballos, a veces los utilizamos.»

La agitada vida moderna obligó a relegar ciertos placeres cotidianos y reemplazarlos para cubrir necesidades más actuales.

Actualmente, en el palacio de Liria hay cuatro coches para siete personas. La duquesa de Alba tiene un Ford Fiesta y el duque comparte un coche con la hija.

«Tenemos un Citroën Tiburón que tiene diez años y lo utilizamos para via-

jar, porque tiene una suspensión ideal. En nuestra familia preferimos los coches utilitarios. Cayetano, mi hijo, es el único que tiene un coche que corre, un Opel Kadett, pero corre demasiado.»

La duquesa de Alba sacó el carnet de conducir cuando tenía dieciséis años.

«Estaba estudiando en Inglaterra y saqué el carnet internacional. Vivíamos en Londres, porque mi padre era embajador y recorría la ciudad en un Morris pequeño. He viajado mucho por España y por Europa central, Italia, Alemania, Checoslovaquia y Hungría. Estos viajes los he hecho con mis hijos. Recuerdo que cuando fuimos a Polonia, al llegar a la frontera nos pararon y nos llevaron los pasaportes. Estaba sola con mis tres hijos menores y demoraron una hora y media en traer los pasaportes. Aquello nos parecía el



MIS abuelos tenían una especial predilección por los coches y los caballos. Hoy, la vida agitada no permite estas distracciones en las grandes ciudades”

fin del mundo, porque no comprendíamos la tardanza. Pensamos que no estaban en regla y miles de fantasías. Finalmente, nos pidieron disculpas por la demora, pero por entonces no era común que llegaran españoles y tuvieron que revisar a fondo los pasaportes.»

Curiosamente, con sus hijos y los coches, la duquesa de Alba ha tenido muchas anécdotas.

«Una vez en Madrid, cuando tenía tres hijos y treinta y pico de años, me paró un guardia, porque creyó que era menor de edad. Pensó que tenía quince o dieciséis años, y cuando le entregué el documento no lo podía creer. Hoy me halagaría mucho que me sucediera una cosa así, pero entonces me ofendí.»

A María del Rosario Cayetana Fitz James Stuart y Silva le gusta la velocidad, tanto en los coches como en todos los deportes.

«Lamentablemente no entiendo mucho de automóviles. Sé más de arte que de aparatos o mecánica. Me gusta conducir, pero se ha convertido en algo terrible por el tráfico.»

Sin embargo, en sus periódicos viajes a Sevilla utiliza el Citroën Tiburón, porque considera que para cierto tipo de viajes el coche es el medio de locomoción más cómodo y eficaz.

«No entiendo casi nada de modelos ni marcas, pero sí de estilos. Por ejemplo, los coches americanos me resultan los más divertidos, porque siempre tienen muchos botones y novedades. Los coches ingleses son los que te duran ochenta años, pero son verdaderamente duros de movimiento. Te matan los ríñones. El Bentley, los Rolls, tienen una línea estupenda y una duración increíble, pero te arruinan la espalda. Uno de los coches que más me gusta es el Citroën Tiburón, por la línea caída que tiene.» Cuando no lleva al mecánico, suele conducir su coche, pero más

La duquesa de Alba obtuvo su primer carnet de conducir en Inglaterra. Ahora conduce un utilitario y conserva sus coches hasta que no dan más de sí



por comodidad y practicidad que por placer.

«Hasta no hace muchos años, los amantes de la velocidad podían probar un coche en la carretera, sin demasiados peligros. Pero hoy, conducir, sobre todo en la ciudad, significa una proeza, por todos los problemas que acarrea el tráfico, aparcamiento y la cantidad de contratiempos que se producen a diario.»

Una de sus costumbres con los automóviles es mantener el coche hasta sus últimas posibilidades.

«No me interesa cambiar de coche constantemente. Los conservo hasta que no dan más de sí. Cuando el que tengo ahora llegue a sus máximas posibilidades, entonces lo cambiaré. Como me gustan los coches pequeños, me gustaría cambiarlo por un Innocenti, porque tiene una línea bonita y creo que resultaría práctico.»

A pesar de no usar ya los coches ni las carrozas de caballos, todos están relucientes y dispuestos para salir.

«Ya no recuerdo exactamente cuántos años tienen las carrozas. Una es de la Casa de Alba y la otra de Izar y Aliaga, mis otros abuelos. Tienen poco más de cien años y permanecen tal como eran.»

Inés Prat

LA MORDIDA DEL RENAULT 5

Ventas en el último trimestre

	Febrero		Enero		Diciembre	
	Unidades	Penet. %	Unidades	Penet. %	Unidades	Penet. %
Opel Corsa	2.529	24,2	3.929	35,2	2.540	26,9
Peugeot 205	2.155	20,6	2.840	25,4	2.207	23,4
Ford Fiesta	1.954	18,7	2.463	22,1	2.419	25,6
VW Polo	856	8,2	787	7,1	593	6,3
Citroën Visa	791	7,6	734	6,6	638	6,8
Seat Fura	55	0,5	48	0,5	148	1,6
Renault 5	117	1,1	353	3,2	892	9,5
Renault Super 5	2.007	19,2	8	0,0	0	0,0

Pérdidas febrero/enero: 11,1 por 100, Opel Corsa; 4,8 por 100, Peugeot 205; 3,4 por 100, Ford Fiesta; 1,1 por 100, VW Polo; 1,0 por 100, Citroën Visa.

La aparición en febrero del nuevo Renault Super 5 ha modificado sustancialmente el reparto de ventas del segmento de los pequeños. Es interesante comprobar cómo esta nueva versión ha afectado a sus más directos rivales. De las cifras, se extrae la conclusión que el más afectado ha sido el Opel Corsa, con casi 1.500 unidades de caída de ventas. Otras 700 unidades ha perdido el Peugeot 205, cuya modernidad parece

que aguanta mejor el ataque de Renault, a la vez que hay que tener en cuenta que acaba de lanzar, simultáneamente al R-5, sus versiones de tres puertas. Por parte de Ford, otras 500 unidades perdidas, mientras que el resto de los rivales acusan el nuevo coche con pérdidas menos significativas.

J. M. C.



Oferta de la semana



En La Boutique De La Moto, agente oficial de Yamaha, Guzzi, Laverda, Montesa, Benelli, Morini y Cimatti, en la calle Mejía Lequerica, n.º 16, tienen una oferta para motoristas. Con la compra de una motocicleta regalan una cinta de video del Mundial Velocidad de 1984, de una duración de una hora y cuarenta minutos.



Motor 16 /27

Cuéntenos su caso

UNA DE CARRERAS

SOY un asiduo lector vuestro y os agradecería que me enviaseis información sobre las categorías y grupos de los campeonatos de rallyes; también me gustaría saber las diferencias que hay en la preparación de los coches y cómo éstos pertenecen a un grupo dependiendo de su preparación y su cilindrada.

Vicente Escribano
Benifayó (Valencia)

Respuesta.—Los coches admitidos en el Campeonato de España de Rallyes tie-

nen que pertenecer obligatoriamente a uno de los tres grupos que detallamos a continuación: Grupo N, vehículos de turismo de gran producción en serie, de los que se han hecho un mínimo de cinco mil unidades en doce meses. En el grupo N no se permite la preparación del motor, pero sí algunos retoques a nivel de suspensiones, etcétera. Hay cuatro clases: primera, hasta 1.300 centímetros cúbicos; segunda, de 1.301 a 1.600 c.c.; tercera, de 1.601 a 2.000 c.c., y cuarta, de 2.001 c.c. en adelante. Grupo A, vehículos de turismo de gran producción, de los que se han hecho un mínimo de cinco mil unidades en doce meses consecutivos. Son coches en los que se pueden hacer modificaciones en prácticamente todos sus órganos. Hay también cuatro clases: clase quinta, hasta 1.300 c.c.; sexta, de 1.301 a 1.600 c.c.; séptima, de 1.601 a 2.000 c.c., y octava, de 2.000 c.c. en adelante. Grupo B, vehículos de gran turismo, de los que se han



construido un mínimo de doscientas unidades en doce meses; se diferencian de los del grupo A en que pueden tener dos plazas, los pesos mínimos según cilindradas pueden ser inferiores y la anchura de los neumáticos puede ser mayor. Las clases son: novena, hasta 1.600 c.c.; décima, de 1.601 hasta 2.000 c.c., y undécima, de 2.001 c.c. en adelante.

MÁS CHISPAZO Y MEJOR CALZADO

SOY un asiduo lector de vuestra revista y es la primera vez que os escribo. Tengo un Ford Taunus 2.0 GL del 81. En primer lugar os querría preguntar sobre la adopción de un encendido electrónico, sus pros y sus contras, pues me han dicho que ganaría en rendimiento y reduciría consumos. Mi segunda pregunta va encaminada a los neumáticos. Lleva montados los de origen, unos 165 SR 13 marca Michelin XZX, y tengo que cambiarlos. Pues bien, el coche mientras va a velocidad moderada no pasa nada, pero cuando aumenta la velocidad empieza a flotar un poco la dirección en cur-

SOLUCIONES A LOS PASATIEMPOS

Las 12 diferencias

Rayas camisa. Ancho de puerta. Grosor volante. Llanta. Abridor. Numeración matrícula. Placa de la marca. Curvatura frente capó. Ancho de rueda. Barra capó. Zapato. Forma retrovisor.

Al crucigrama silábico

HORIZONTALES: 1: Retardar. Re. 2: Repicada. Servidos. 3: Protuberancia. Sa. 4: Barsa. Bóhdos. 5: Nos. Mis. Gamo. Bar. 6: Los. Timón. Néstor. 7: Recójalos. Peste.

VERTICALES: 1: Reprobarnos. 2: Pitusa. Re. 3: Recabe. Místico. 4: Tardarán. Monja. 5: Dar. Ciaboga. Los. 6: Ser. Limones. 7: Revisados. Torpes. 8: Dos. Bar. Te.

CRÍTICA DE TIENDAS

TALLERES MAFE

Subagente Renault en Madrid

EN la calle Manuel Ferrero, 17, de Madrid, se encuentran los talleres del subagente de Renault, Mafe, con una superficie de 400 metros cuadrados, dedicada a la reparación mecánica y eléctrica de automóviles. En estas instalaciones disponen de material electrónico para la diagnosis y puesta a punto, así como un aparato para la puesta a punto de los sistemas de inyección electrónica. Estos talleres son los únicos entre la Plaza de Castilla y estación de Chamartín. Atienden cualquier marca de vehículo y son rápidos en sus reparaciones.

La exposición de vehículo nuevo está ubicada en la

Puntuaciones: Talleres, 6; exposición, 7; vendedor, 7; repuestos, 5; financiación, 5; entregas, 6.

calle José Vasconcelos, 4, con una superficie de 160 metros cuadrados, atendida por un vendedor y en ella exponen normalmente dos vehículos.

La financiación utilizada es Sefirentault. La entrega de vehículos se realiza

en los plazos normales de cualquier concesionario. Dependen del concesionario Renault Autaca.

Su exposición de vehículos de ocasión no existe como tal, sino que es el propio taller su lugar de ubicación.



vas y a derrapar del tren delantero. Sé que el modelo 2.0 GLS y el 2.0 Ghia llevan neumáticos en medidas 185/70 SR 13. ¿Será ésta la solución?

Antonio Lluca
Valencia

Respuesta.—La adopción en este motor de un encendido electrónico no debe suponer ningún problema, ya que los Sierra montan esta misma mecánica y todos los motores llevan ya incorporado tal sistema de encendido. El rendimiento de un encendido electrónico es muy superior al de uno convencional, ya que permite aumentar la potencia del chispazo dado por las bujías y mejora la precisión de ese chispazo. El motor reduce así su consumo y tiene un funcionamiento más homogéneo. El montaje de neumáticos 185/70 SR 13 debe mejorar el agarre del tren delantero, por lo que desaparecerá la flotación del tren delantero.

LIBRO DE TALLER

COMO asiduo lector de su prestigiosa revista, me permito molestarles con el ruego de que tengan la amabilidad de facilitarme la dirección de la casa a la que he de dirigirme para adquirir un ejemplar del «Libro de Taller» correspondiente al nuevo Ford Fiesta de 957 c.c.

Manuel Franco Sánchez
Fene (La Coruña)

Respuesta.—La casa Ford no permite que sus libros técnicos salgan fuera de sus concesionarios autorizados, y todas las comunicaciones difundidas sobre temas tienen carácter interno. Si usted quiere conocer cualquier particular sobre el Fiesta de 957 centímetros cúbicos escriba al Departamento de Relaciones con Clientes o al Departamento de Asistencia Técnica, y ellos le contestarán con mucho gusto.



TAMBIÉN HAY AGRADECIDOS

QUIERO dar las gracias al concesionario Peugeot-Talbot-Mosa, que tiene su sede en Perillo (La Coruña), por el comportamiento que han tenido conmigo y el esfuerzo que han realizado en la reparación de mi automóvil, un Peugeot-205 GT. Les parecerá raro que quiera publicar esta nota, ya que tienen la obligación de sustituir las piezas defectuosas estando el coche en garantía. En cambio, en otro concesionario de La Coruña,

donde compré el coche, me hicieron una chapuza que a la larga me pudo costar casi 40.000 pesetas. En un concesionario de Vigo me quisieron hacer otra chapuza, esta vez en los frenos; en cambio, en Mosa, de La Coruña, me aconsejaron que no dejase tocar el coche para realizar esa operación, pues no había comunicación alguna de fábrica con respecto a esa anomalía y que estaban esperando material nuevo para su reparación.

Francisco Díaz Herva
Vigo

NUEVA FACTORIA PPI EN VALENCIA

• Su tecnología es utilizada por el 90 por 100 de las empresas automovilísticas

PINTURAS. Pittsburgh Ibérica, S. A. (PPI) ha inaugurado su tercera factoría en España. La primera multinacional de pinturas, cuya tecnología utilizan el 90 por 100 de las empresas automovilísticas del mundo, ha puesto en marcha una fábrica en Quart de Poblet (Valencia). Las nuevas instalaciones han sido calificadas de modélicas dentro de la fabricación de resinas, recubrimientos y pinturas, por contar con la tecnología más innovadora que pueda existir.

Con su nueva fábrica, PPI sigue los pasos de su casa madre, PPG Industries, Inc., el grupo que ostenta la cabecera mundial en la fabricación no sólo de pinturas. También es la primera empresa en el sector del vidrio y fibra de vidrio. Su alta tecnología le ha llevado a ser una de las empresas que colaboran en los proyectos aeroespaciales.

Aunque está al servicio de la industria en general, dentro del mercado español y europeo, PPG-PPI se ha especializado en el sector del automóvil. Su actividad fundamental es el suministro de pinturas de imprimación, aca-



bados y masillas para la industria.

La nueva planta de Quart de Poblet es la tercera que abre en pocos años PPI en España. Las otras dos están situadas en Rubí (Barcelona), que además es la sede central, y en Laguna del Duero (Valladolid). Además, PPG cuenta con 70 factorías y 38.000 empleados, de los que 7.500 trabajan en las 16 fábricas europeas. Las ventas de la compañía fueron durante 1984 de 4.250 millones de dólares.

Desde finales de los años sesenta en que PPG desarrolló el sistema de electrodeposición catódica para el recubrimiento de superficies metálicas, el método se ha implantado en el 90 por 100 de las industrias automovilísticas, convirtiéndola en la primera compañía mundial del sector.

Las instalaciones que ha concebido PPG-PPI en Quart de Poblet, aúnan en sus 14.000 metros cuadrados los cien años de experiencia de PPG con la más innovadora tecnología del mundo, e una clara conciencia de compromiso: calidad y servicio a sus clientes.

PUBLICIDAD

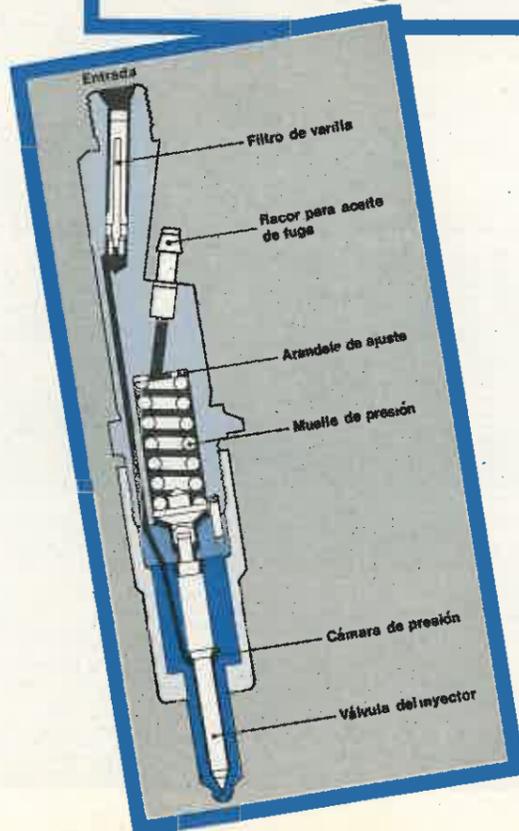
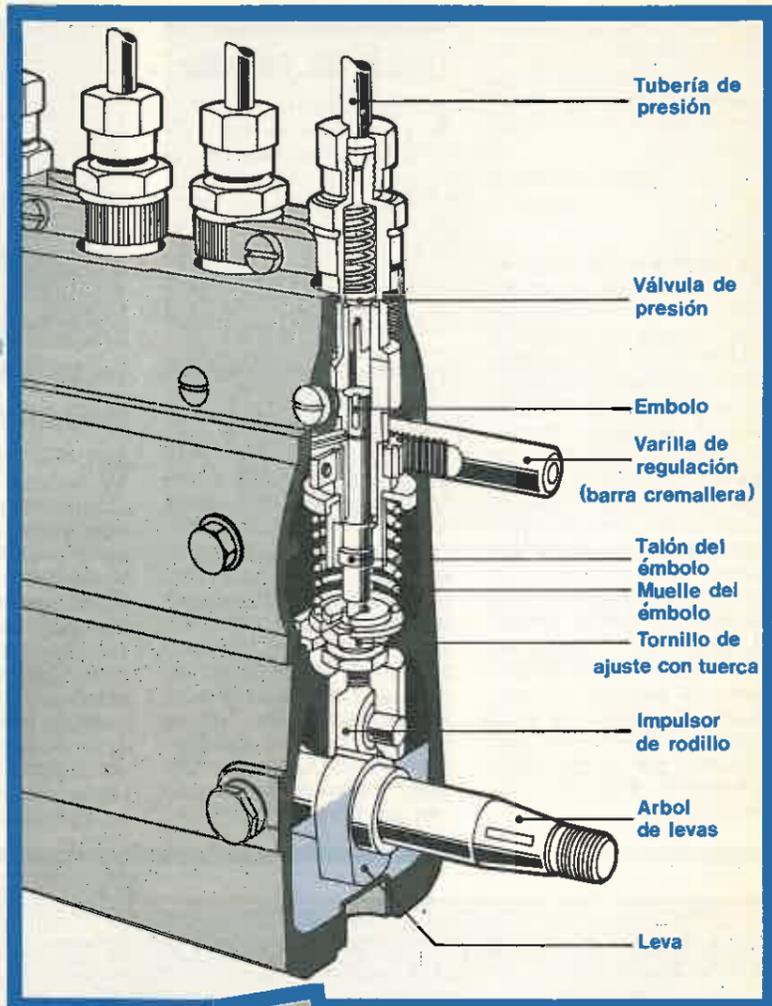
EL DIESEL POR DENTRO

EN los últimos años el fenómeno diesel ha estado en España. Los motores diesel que antes eran sumamente pesados, ruidosos y lentos, ahora han perdido peso, se han callado en su traqueteo y se han vuelto mucho más alegres. Y es que a pesar de que los principios son los mismos, las mejoras en materiales y muy particularmente en el sistema de inyección han permitido que los coches con motor diesel lleguen a todos los conductores.

El principio de funcionamiento de un motor diesel es el siguiente: La relación de compresión del motor es muy elevada, más del doble que en un motor de gasolina, por lo que el pistón comprime los gases a gran presión, produciéndose el consiguiente calentamiento de éstos. En este momento se inyecta en la cámara de combustión una cantidad de gasóleo muy pulverizado, que al contacto con los gases a gran temperatura se inflama y se produce la explosión que empuja el pistón. Para que se pueda realizar este ciclo es necesario contar con una bomba que además de ejercer presión sobre el combustible, lo haga en la cantidad y el tiempo justo. Las bombas inyectoras son mecanismos de gran precisión que son accionadas mecánicamente por el mismo motor. Un árbol de levas convenientemente calado acciona el émbolo que presiona sobre el combustible. Una varilla que es accionada por el pedal del acelerador regula la posición del émbolo permitiendo un mayor o menor paso de combustible. Una válvula de presión impide que el combustible retroceda una vez que está en el tubo que conduce al inyector.

Los inyectores son los encargados de introducir el combustible a presión en la cámara de combustión. Su diseño es de tal forma que hace que el chorro de combustible entre en la cámara en forma de abanico muy

La bomba de inyección es el alma de un motor diesel. De su buen funcionamiento depende el funcionamiento del motor.



Los inyectores permiten el paso del combustible que viene desde la bomba hasta el interior de la cámara de combustión.

pulverizado. Del buen estado de los inyectores depende fundamentalmente el buen rendimiento del motor, ya que si no pulverizan bien el gasóleo éste no se inflamará y no se producirá la explosión.



LAS 12 DIFERENCIAS. — Hallar las doce diferencias que existen entre los dos dibujos, mejor dicho, once, ya que a título de ejemplo aquí va una de ellas: «Rayas camisa» en la prenda del automovilista.

		Silábico							
		1	2	3	4	5	6	7	8
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									

CRUCIGRAMA SILABICO

HORIZONTALES.—1: Diferir, detener, dilatar. Notá musical. 2: Vanidosa, presumida. Asistidos, cortados, obsequiados. 3: Prominencia más o menos redonda. Matricula salmantina de coche. 4: Fonéticamente, el equipo del Fútbol Club Barcelona. Figurado, se les llama así a los coches de competición. 5: Pronombre personal. Posesivo, plural. Mamífero rumiante del grupo de los ciervos, con cuernos en forma de pala. Establecimiento donde se sirven bebidas. 6: Artículo en plural. Figurado, dirección o gobierno de un negocio. Nombre de varón. 7: Tómelos por segunda vez. Enfermedad contagiosa y grave que causa gran mortandad.

VERTICALES.—1: Nos los diera por malos, denegaríamos. 2: Referido a niños, pequeña, graciosa. Nota musical. 3: Consiga lo que desea con instancias o reclamaciones. Que se dedica a la vida espiritual. 4: Retardarán la ejecución de una cosa. Religiosa de una comunidad. 5: Entregar, regalar. Cierta maniobra de una embarcación referida a giro en redondo. Artículo en plural. 6: Ente. Ciertos frutos muy ácidos y refrescantes. 7: Sometidos a nuevo examen para reparación o corrección. Desmañados, faltos de agilidad o destreza. 8: Cierta número. Establecimiento de bebidas. Infusión.

Soluciones en pág. 32.

NOTICIAS DE EMPRESA

GUATEMALA CON MERCEDES

MERCEDES Benz España, S. A., acaba de enviar a Guatemala 155 vehículos producidos en Vitoria. Estas unidades corresponden a los modelos MB-40 y MB-180, en las versiones de plataforma alta y furgón, y cubrirán las necesidades del Ministerio de Transportes y Obras Públicas de Guatemala, así como la demanda de empresarios y clientes particulares.



BOSCH DIAGNOSTICA

LA división de equipos de verificación y diagnosis de Robert Bosch, en colaboración con el fabricante Opel, ha desarrollado y puesto a punto un nuevo sistema de tester de concepción modular que permitirá controlar, además de las funciones tradicionales del motor, también los sistemas electrónicos incorporados en los vehículos actuales y futuros de la marca Opel. El nuevo Motor-



tester ha sido introducido en la organización de asistencia técnica de Opel. Además de la unidad Mortester electrónico, el sistema incorpora un osciloscopio electrónico, un medidor de gases de escape y un tester de presión y depresión; todo ello integrado en un mueble-armario, con ruedas, especialmente decorado con los colores y logotipo de Opel-Euroservice.



QUORUM-BALLESTEROS «HOLE IN ONE»

EL pasado día 13 de marzo se celebró en el club

de golf de La Moraleja la presentación de Quórum-Balasteros «Hole in one», nuevo trofeo de golf, firmado por Severiano Ballesteros, que será entregado a los aficionados que logren hacer un hoyo de un solo golpe.

Hizo la presentación del trofeo Sebastián Gómez (en el centro de la fotografía), director de marketing de la marca de perfumes catalana, patrocinadora del mismo. A la derecha, Enrique Puig, director de la casa Puig, que presidió el acto en el club de golf.

PINTURAS PPI EN VALENCIA

EN Quart de Poblet (Valencia) se ha inaugurado la tercera factoría de Pinturas Pittsburgh Ibérica, filial de PPG Industries Inc. Las otras dos están situadas en Rubí (Barcelona), que además es sede central de la compañía, y en Laguna de Duero (Valladolid).

EUROPA
MATERIAL
AUTOMOCIÓN **CARSL**



TODO EN POLIESTER

Spoilers, Alerones, Taloneras, Paragolpes deportivos, Tomas de aire, etcétera.

Nueva de Porta, 32
Tels. (93) 340 74 98 - 340 45 48
Télex 81130 FONOTX E 18-00672
08018-BARCELONA (España)

ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION



VILARDELL

BALMES, 25. TEL. (93) 318 05 89. BARCELONA-7



HIFI-MOVIL

ZABALBIDE, 5 (415 45 01)
AVDA. EJERCITO, 26 (447 32 27)
BILBAO

AIWA
ALPINE
CAR AUDIO SYSTEMS

BLAUPUNKT

BEITEK

KENWOOD

Panasonic

PIONEER
SPARKOMATIC

SONY

AUTOALARMAS

Meglia

GEMO

AUTOSONIK

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

ESPECIALISTA EN SONIDO PARA SU AUTOMOVIL

ROBRIAUTO

- Entregas inmediatas de todos los modelos.
- Financiamos hasta 48 meses sin entrada.
- Placa turista.

BOUTIQUE PEUGEOT-TALBOT
General Perón, 25 - 28020 MADRID
Teléfono (91) 455 89 97



Peugeot Talbot

RECAMBIOS
ORIGINALES PARA
MODELOS «ALFA
ROMEO»
ANTERIORES A
1975

J. R. VALLE
Tels. (96) 369 48 08
369 49 62

TELESPORT, S. A.
VIDEO-RALLYE

Ahora tienes la oportunidad de formar tu propia videoteca del Mundial de Rallyes 1983 y 1984.

Por sólo 4.200 ptas. al mes. En cintas de una hora de duración. En grabaciones profesionales y disponibles en todos los sistemas.

¡Ponte en contacto con nosotros!

TELESPORT, S. A.
C/. Escocia, 60-1.º, 1.ª
08016 BARCELONA
Tels. (93) 349 90 64 - 321 02 42

ESCARABAJO
CABRIOLET
DESCAPOTABLE

COMPRO

Apartado 20030
MADRID

VENDO Ford Cortina
2000 E, Z-D, impecable.
Burgos. Tel. (947)
20 18 28.

ESCORT XR3, vendo. Tres años. Impecable. Cuenca.
Tel. (966) 22 18 91.

SUSCRIBASE A MOTOR16



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.

TALLERES DE GUARDIA

DURANTE el sábado 30 y el domingo 31, los talleres que recogemos a continuación están de guardia:

CITROËN: En Madrid, la central en Doctor Esquerdo, 62. Tel. 273 76 00, y Talleres Castillo, avenida Pablo Iglesias, 87. Tel. 450 12 12 (sábado). Comercial Citroën, avenida de la Paz, 16. Tel. 403 21 09 (domingo).

PEUGEOT-TALBOT: En Barcelona, durante el sábado, de 8,30 a 13,30 y de 15,30 a 19 horas, y festivos, de 8,30 a 13,30, en Luma, Coll, 59-61. Tel. 352 12 11. En Madrid, de 9,30 a 13,30 horas, en Movilmar, avenida C. Barcelona, 210. Tel. 433 39 13.

RENAULT: En Barcelona. Tel. 247 25 29. En Madrid, la central. Tel. 250 96 00 y R. López (Canillas). Tel. 200 27 41; Rafersa (Las Rozas). Tel. 637 56 93; T. Velasco (P.º Extremadura). Tel. 464 57 98. En Valencia, la central. Tel. 363 94 00.

SEAT: En Barcelona, sábados de 9 a 13 y de 16 a 19 horas, y festivos, de 10 a 13 horas, en Calauto, S. A., Witardo, 59-61. Tel. 321 82 83; Recambios Puig, Aragón, 11. Tel. 224 51 57. Talleres Roque, Padilla, 285-287. Tels. 235 22 66/236 60 01. En Madrid, la central en P.º Castellana, 278. Tels. 215 31 40/215 33 40. Ancri, Ocaña,

94-100. Tel. 466 00 11. Tracción Motor España, Pantoja, 5. Tel. 413 25 97. En Valencia, Levante Motor, Avda. del Cid, 152. Tel. 379 34 00. Pérez y Moliner, Abben Al Abbar, 8 (El Grao). Tel. 360 76 62.

ADA (Ayuda del Automovilista): Servicio permanente. Tel. (91) 450 10 00. Colabora con Citroën: Citroën 24. Tel. (91) 450 11 11.

CRAMS (Centro de Regulación de Asistencia Médica y Sanitaria): Creado por la Dirección General de Tráfico. Tiene una relación de todos los talleres, grúas, ambulancias y centros asistenciales colaboradores. Tel. (91) 742 12 13.

EUROP ASSISTANCE: Servicio permanente para toda Europa. Tel. (91) 455 55 85 y 456 21 56. Colabora con las siguientes casas: Peugeot-Talbot, Escucha, 24. Tel. (91) 458 68 91. Opel: Euroservice Assitance. Tel. (91) 455 55 85. BMW: Top Service (series 6 y 7). Tel. (91) 455 53 03.

MONDIAL ASSISTANCE: Tel. (91) 441 33 44. Colabora con la casa Mercedes Benz. Tel. (91) 431 95 96 (hasta las 17 horas) y (91) 441 41 77 (desde las 17 h. y festivos).

RACE: (91) 441 22 22.

TELE-RUTA: Tel. (91) 441 72 22.

TELE-RUTA (Comunidad Autónoma de Madrid): Tel. (91) 253 01 00/07/08/09.

Automovilismo

Rallyes y autocross

Tres carreras tendrán lugar el último fin de semana de marzo, el Rallye Centro, de la Federación Castellana de Automovilismo, que el día 30 saldrá de Las Navas del Marqués a las 15 horas, donde finalizará esa misma tarde, después de recorrer los tramos de Robledondo, Las Navas, Arrebatapas y Navaperal-Hoyo. El domingo día 31, el Moto Club Ciudad Jerez de los Caballeros (Badajoz) organiza el Autocross Primavera, y ese mismo día se correrá por tierras de Andalucía el Rallye de Granada.

La foto premiada



Informa que algo queda

Es cierto que vivimos en un mundo todo información, todo publicidad. Pero que a veces se abusa de ello lo demuestra esta instantánea tomada en Benicasim (Castellón): ante el automovilista y su correspondiente «stop» aparecen nada menos que nueve señales que anuncian desde autopistas y camping, hasta un monasterio. La vista es la que trabaja y su fatiga provoca accidentes. Información, sí. Pero no a costa de la seguridad. La foto ha sido remitida por Angel Monserrat, de Castellón, que recibirá gratis MOTOR16 durante seis meses.

Motociclismo

Todo campo

El domingo 31 de marzo se celebran tres competiciones motociclistas fuera de carrera. La primera es el XI Motocross Primavera, que organiza la Peña Motorista Centro Católico de Olot (Gerona), puntuable para el Campeonato de España. Para el Campeonato de España de Enduro, el Moto Club Yunquera de Henares (Guadalajara) celebra el Enduro de la Alcarria, y para el Campeonato de España de Trial se correrá el Trial Cañada, en Madrid.

PEUGEOT 205 TURBO 16. RALLYE DE PORTUGAL

TRES RALLYES DEL MUNDIAL 85, TRES VICTORIAS DEL PEUGEOT 205



CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLYES

RALLYE PORTUGAL

- 1.º TIMO SALONEN. Peugeot 205 Turbo 16.
- 2.º MASSIMO BIASION. Lancia 037 Rallye.
- 3.º WALTER ROHRL. Audi Quattro.

RALLYE MONTE-CARLO

- 1.º ARI VATANEN. Peugeot 205 Turbo 16.
- 2.º WALTER ROHRL. Audi Quattro.
- 3.º TIMO SALONEN. Peugeot 205 Turbo 16.

RALLYE SUECIA

- 1.º ARI VATANEN. Peugeot 205 Turbo 16.
- 2.º STIG BLOMQUIST. Audi Quattro.
- 3.º TIMO SALONEN. Peugeot 205 Turbo 16.

Timo Salonen, triunfando brillantemente en el Rallye de Portugal, mantiene imbatidos a los Peugeot 205 Turbo 16 en el Campeonato del Mundo de Rallyes.

Tres carreras, tres victorias. Toda una hazaña digna de un fuera de serie como el PEUGEOT 205.

Un auténtico líder capaz de las proezas más espectaculares, en cualquier terreno. O de ir... al fin del mundo.

PEUGEOT 205 Contigo al fin del mundo.

Tarjetas Postales

FUIMOS a La Rioja a por más Sagasta, ese noble vino que para el Club 16 6 embotella las Bodegas Olarra de Logroño.

El Sagasta 81, profundo, redondo y aterciopelado, se nos está agotando. Catamos, pues, lo que será el Sagasta 82. Por ahora solamente lleva un mes en botella, después de su crianza en roble.

Aún está tierno, pero el bebé promete mucho. Vamos a tener un gran vino, aunque de características distintas al 81, y ésta es una de las grandes maravillas, no poco misteriosas, del vino cuando es tratado con rigor y seriedad, lo que impone, por ejemplo, el actual reglamento de la Denominación de Origen Rioja.

Cada año el vino es distinto, porque ningún año tiene parecida climatología. Sentí, al catar el joven Sagasta 82, notas de alegría un tanto borgoñona. Va a ser un caldo sutil, poético y cantarín. Con toques de elegancia moderna y abierta, fácil de beber, agradecido y risueño.

El padre de la criatura, Ezequiel García, a quien llaman el «brujo de la Rioja», estima que acabará siendo mejor aún que el 81. Yo pienso que dentro de cuatro o cinco meses de botella, el Sagasta 82 será ya un pujante mozo lleno de virtud y de fuerza. Será un vino maestro de vinos hacia el 86.

La visita a Ezequiel y a sus vinos nos sirvió asimismo para integrar en el Club 16 un Sagasta blanco. Un varietal de viura que ha salido perfecto.

Pero para volver a lo de las cosechas. Probamos una serie de muestras de vinos del 84 procedentes de Rioja Alta y de Rioja Alavesa, respuesta práctica de Ezequiel a una nota mía aparecida en «Cambio 16», en la que manifestaba serias dudas sobre la calidad del vino de ese año en La Rioja. Mil novecientos ochenta y cuatro ha sido, desde el punto de vista climatológico, uno de los más catastróficos del siglo. No sólo en La Rioja, sino también en otras zonas europeas de gran prestigio, algunas de las cuales han llegado incluso a descalificar esta añada. Es decir, que en tales lugares no existirá la cosecha 84, por no haber alcanzado la calidad mínima requerida por los reglamentos locales.

Indicaba yo en aquel artículo que ese rigor es lo que en definitiva da prestigio a una Denominación de Origen y lo que a más o menos largo plazo acredita una calidad y justifica unos precios.

Ezequiel me contestó en aquella ocasión diciéndome que en determinados puntos de La Rioja, a pesar de todo,



Xavier Domingo

riores. El 81, el 82 e incluso el 83. El precio de la uva, en efecto, en 1984, alcanzó cifras récord, que van a repercutir forzosamente en el precio del vino.

Y quiérase o no, hay aquí una contradicción muy grave y, sobre todo, nefasta para el bolsillo del consumidor y para el prestigio de nuestra mejor D.O. de vino fino de mesa.

Más tarde o más temprano, este tipo de situaciones, que pueden darse a menudo, impondrán nuevas modificaciones, reformas y precisiones en el actual reglamento de la D.O. Rioja, si queremos que alcance en el mercado europeo el prestigio que merece.

No todo el mundo es partidario en La Rioja de jugar a fondo la carta de la más severa calidad y de los controles cada día más afinados. Muchos prefieren vivir de la renta adquirida por la magia de la palabra Rioja, confiando en la ignorancia vitivinícola de una gran parte de los compradores españoles. Pero ésa es una táctica peligrosa, porque cada día se entiende más de vino y cada año se informa mejor a los consumidores.

En el momento en que escribo esto, don Fernando Morán sigue peleando en Bruselas nuestra entrada en la CEE.

Rioja 82 Rioja 84

se habían dado vinos de buena calidad y que, comprando con tino, se podría hacer un 84 decente.

Después de probar las muestras diversas, pienso que la cosa no es imposible, pero no será fácil y tampoco estará al alcance de todas las bodegas. Por más sabios que sean los coupages,



la calidad media de los vinos que se van a utilizar, aun en los mejores casos, no es muy elevada. Falta sol, sobra agua y, sobre todo, sobra frío.

A pesar de todo saldrá un Rioja 84. Y será caro, seguramente más caro que vinos mucho mejores de añadas ante-

Pero la verdadera batalla vendrá después, cuando ya estemos dentro. Y ésta, en el dominio del vino, ya no la podrá ganar el ministro de Asuntos Exteriores. Esta la tendrán que ganar los agricultores y bodegueros. Y sin chistes.



A FONDO



AUDI 90 EL KAISER

VIRTUDES DEFECTOS

Excelentes prestaciones	Precio elevado
Consumos muy razonables	Lagunas de equipamiento
Frenos impecables	Asientos mejorables

PARA nadie es ya un secreto que la firma Audi, heredera de los Auto Union y DKV, integrada hoy en el gigantesco grupo Volkswagen, se ha situado en uno de los puestos de privilegio entre los constructores germanos. Verdaderamente, los Audi eran muy poco conocidos fuera de Alemania hasta la aparición en competición de los coupé Quattro de cuatro ruedas motrices. En sólo tres años se han ganado —muy merecidamente— un prestigio que les sitúa como los coches grandes de Volkswagen, que ahora parece abocada a la construcción de coches medios. No es descabellado pensar que en un futuro no muy lejano la empresa española se ocupe de la fabricación de los coches pequeños, formando Seat-Volkswagen-Audi un consorcio automovilístico perfectamente homogéneo y con un claro reparto de los mercados.

Mientras llega este día, Seat se encarga en España de la comercialización de todos los automóviles Audi y Volkswagen. Recientemente se han presentado los modelos del 85, entre los que se cuenta este Audi 90, el fruto más reciente de la marca de los cuatro aros. Se trata de una berlina de tamaño medio —categoría alta, por precio, para el mercado español— que viene a cubrir el hueco entre el ya veterano Audi 80 y el magnífico Audi 100, del que hereda muchos de los componentes mecánicos. También el 90 puede definirse como la versión berlina y cuatro puertas del coupé GT.

MECANICA



Audi ha sido, en la historia reciente del automóvil, la primera marca que ha utilizado motores de cinco cilindros de gasolina, una técnica que plantearía algunos problemas de alojamiento si el motor estuviese colocado transversalmente, pero que no plantea problemas de tamaño al situarse longitudinalmente. Para algunos puristas se obtienen mejores resultados con un seis cilindros, tanto en línea como en V, pero los técnicos de Audi siguen fieles a los cinco, argumentando un mejor equilibrio del motor, con las ventajas de ser compacto como un cuatro cilindros y la potencia de un seis cilindros, sin caer en los defectos de cada uno de ellos.

Cualquiera que sea el resultado final de la polémica, lo cierto es que el motor cinco cilindros del Audi, en cualquiera de sus diferentes versiones de cilindrada, es una maravilla de funcionamiento. Notablemente potente, no es especialmente glotón, tiene una elasticidad más que aceptable y apenas se aprecian vibraciones.

Para el Audi 90 se ha elegido, creemos que con muy buen criterio, el motor de 2.226 centímetros cúbicos y 136 caballos de potencia máxima, el de mayor cilindrada y el que utiliza el Au-



El Audi 90 no puede negar en ningún detalle su origen alemán, está muy bien acabado, pero su interior es muy triste y va desprovisto de todo aquello que puede considerarse equipamiento de lujo.



FICHA TECNICA



AUDI 90

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 5, en línea. Cilindrada: 2.226 c.c. (81x86,4 mm.). Cigüeñal: De 6 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa. Alimentación: Inyección mecánica Bosch K-Jetronic. Compresión: 10 a 1. Tipo de carburante: Super. Capacidad del depósito: 70 litros. Potencia máxima: 136 CV a 5.700 rpm. Par máximo: 19 mkg. a 3.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambios: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 7,5 km/h.; 2.ª, 14 km/h.; 3.ª, 20 km/h.; 4.ª, 27,4 km/h.; 5.ª, 33,3 km/h. Embrague: Mando mecánico.

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

FRENOS Sistema: Discos delanteros y traseros, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Delanteras independientes, traseras eje de torsión y barra Panhard.

RUEDAS Llantas: De acero, de 5 1/2 x 14 pulgadas. Neumáticos: 185/60 HR 14.

PESO En orden de marcha: 1.060 kg.

di 100 CD y el Coupé, si bien en estos dos últimos casos rinde dos caballos más gracias a un escape más directo y a un tarado diferente del sistema de inyección.

Efectivamente, una de las «obligaciones» del motor de cinco cilindros es la inyección, ante la dificultad de emplear un sistema de carburadores que proporcionase la misma mezcla a cada uno de los cilindros por igual.

De las posibilidades de inyección que la firma Bosch ofrece, los técnicos de Audi se han decidido por la K-Jetronic, de tipo mecánico, en la que la dosificación del combustible se efectúa de modo continuo, según la cantidad de aire aspirada por el motor. No alcanza los niveles de sofisticación electrónica del tipo D o L-Jetronic, pero cumple perfectamente su cometido: mayor potencia por volumen de embolada, menor consumo de combustible y, sobre todo, un par notablemente elevado a bajas revoluciones.

Ya hemos mencionado que este motor se ubica, longitudinalmente, en la parte delantera de la carrocería. Hace no pocos años, potencias superiores a los 125 caballos eran inimaginables en coches de tracción delantera, sobre todo por la dificultad de encontrar elementos de transmisión (juntas homocinéticas fundamentalmente), capaces de transmitir pares de giro tan elevados. Sin embargo, hoy día, potencias del orden de 150 caballos, e incluso más, las encontramos en coches con las ruedas delanteras motrices. En este aspecto, Audi siempre ha estado en vanguardia y, como es lógico, toda su experiencia ha sido puesta de manifiesto en el modelo 90. De hecho, todos los Audi que salen de la fábrica de Ingolstadt son tracción delantera o a las cuatro ruedas, técnica esta última en la que Audi aventaja a cualquier otro constructor mundial.

La tracción se transmite por medio de una caja de cambio de cinco velocidades. Afortunadamente, parece que los alemanes, al menos en sus coches de exportación, se han olvidado de la aberración de las cajas 4+E, que en el caso concreto de las carreteras españolas eran contraproducentes, ya que era poco menos que imposible utilizar la E excepto en las cuestas abajo de las autopistas.

No es que en el 90 se nos ofrezca una caja de relación cerrada, porque incluso la cuarta marcha es de tipo muy ahorrativo, pero entre los 136 caballos de potencia y un grupo final bastante corto, la verdad es que el escalonamiento de las marchas es razonable para el tipo de utilización medio de este modelo. Así, la velocidad máxima, muy próxima a los 200 kilómetros por hora, se obtiene en quinta. En tercera velocidad se alcanzan los 120 kilómetros por hora de cronómetro, y en cuarta se superan los 160 antes de que corte la inyección. Eso sí, tiene una primera velocidad cortísima, pensada, sin duda,

para poder arrancar cuesta arriba con una caravana. La contrapartida es que, al ser tracción delantera, es fácil escandalizar en las salidas de los semáforos, y si el suelo está mojado, hay que arrancar con tacto para no hacer patinar las ruedas exageradamente.

Nada que objetar, al contrario, al equipo frenante. Con un disco en cada rueda, aunque los delanteros no son ventilados, como en los 100 CD y Coupé, la verdad es que no hace falta. Frena en una distancia cortísima y no aparecen signos de fatiga en una utilización intensiva. Frenar en muy poco más de 50 metros a 120 kilómetros por hora es una cifra espléndida; baste decir que la deceleración que se obtiene es superior al valor de la gravedad.

En cuanto a otros elementos mecánicos, cabe citar la dirección, servoasistida y bastante rápida, ya que sólo con tres vueltas de volante se llega de tope a tope.

En cuanto a las suspensiones, independiente a las cuatro ruedas, con un tradicional sistema McPherson delantero y un eje de torsión semirígido trasero, tan del gusto alemán. Para pensar los posibles movimientos parásitos del eje posterior se recurre a una barra diagonal —tipo Panhard—, tan conocida en nuestro país por los usuarios de los Seat 124 y 131, y que en aquellos modelos han dado tantos quebraderos de cabeza en utilización rápida. Habría que someter a una prueba de larga duración al modelo para ver la calidad de los anclajes, pero estamos seguros, co-



El comportamiento del Audi 90 es de una seguridad pasmosa y hay que ir verdaderamente muy deprisa para encontrar alguna falta en el conjunto.

nociendo la meticulosidad de los técnicos de Audi, que no va a plantear problemas en los 90. Bien calzado, con unos neumáticos de perfil 60 y llanta de 14 pulgadas, el coche pisa con enorme seguridad la carretera, como analizaremos en el apartado siguiente.

CARROCERIA



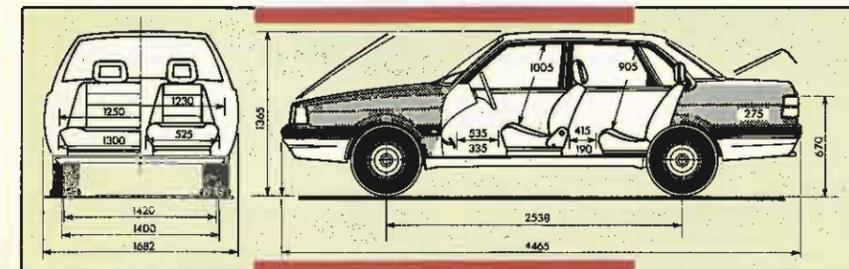
Salvo algunos detalles estéticos, la carrocería del 90 en nada se diferencia del más conocido Audi 80. Se trata de una berlina, con maletero separado, por definición, y cuatro puertas. Aunque no puede afirmarse que se trata de un modelo de gran atractivo, sí es cierto que sus líneas tradicionales ponen de manifiesto un cierto «caché» y parece un coche más lujoso de lo que es en realidad.

Siendo un coche de gran comodidad y, sobre todo, equipado con un extraordinario motor, tanto por precio como por tamaño, debe catalogarse en-

tre los vehículos de lujo. Sin embargo, en cuanto a diseño y a equipamiento, es más bien una berlina de tipo medio. A simple vista y para un usuario normal, un simple Renault 18 GTS incorpora más detalles de exclusividad que el Audi, con sus casi tres millones de precio. Ni elevalunas eléctricas, ni moqueta en el maletero —en el que por cierto se aloja la rueda de repuesto, sin cubrir y de reducido tamaño—, ni ecónometro, ni llantas de aleación, ni luz de lectura de mapas, por citar elementos habituales en otros modelos.

Pero ya se conoce la tradición de los fabricantes alemanes por la practicidad a toda costa; practicidad más evidente en los coches de alto de gama. Una versión Ghia de un Fiesta incorpora más equipo que un Audi 90, como si al llegar a cierto nivel adquisitivo, lo superfluo sobrase. Esta teoría, puesta de moda por Mercedes y BMW, parece que va cuajando entre los germanos, que a veces llegan a ponerse aburridos.

Los asientos podrían ser objeto de una revisión, de una parte porque los



PRESTACIONES



Energico y rápido

VELOCIDAD MAXIMA (km/h.) 194,6

ACELERACION (seg.)
400 m. salida parada 16,8
1.000 m. salida parada 31,0
De 0 a 100 km/h. 8,9

RECUPERACION (seg.)
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª 18,6
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª 20,5
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª 33,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª 36,7
De 80 a 120 km/h. en 4.ª 9,3
De 80 a 120 km/h. en 5.ª 12,2

FRENOS



Las garras bien afiladas

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h. 11,8
A 100 km/h. 32,1
A 120 km/h. 51,8

EQUIPAMIENTO



Pobre vergonzante

Cuentarrevoluciones	SI
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro de agua	SI
Manómetro presión de aceite	NO
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	NO
Asiento regulable en altura	SI
Retrovisor regulable	SI
Apoyacabezas delanteros	SI
Elevalunas eléc. (del./tras.)	NO/NO
Cerraduras centralizadas	SI
Luz lectura mapas	NO
Tapón carburante con llave	SI
Llantas aleación	NO
Preequipo de radio	SI
Limpia-lavaluneta trasero	—
Asiento posterior divisible	NO



ALEX PIVEL

El Audi 90 repite las formas clásicas ya vistas en el Audi 80. La versión 85 tiene una aerodinámica muy lograda que permite reducir los consumos

respaldos —nos referimos a los asientos delanteros— están mal diseñados y apenas sujetan la espalda. Por otro lado, porque incluso en su punto más alto (el del conductor es regulable en altura de banqueta) se conduce bastante bajo. Y en cuanto al salpicadero, al margen del habitual cromatismo alemán, más aburrido que una tarde de domingo, denota cierta precipitación en el diseño: se utiliza el cuadro de mandos del 100 con el salpicadero del 80, por lo que las bocas de aireación quedan parcialmente tapadas.

Una vez en marcha el motor comienza a sentirse el verdadero espíritu del Kaiser Audi 90: se tiene fantásticamente, anda que se las pela es fácil de conducir, y tiene un motor tan silencioso que apenas se aprecia. Los kilómetros

en un viaje largo por carretera pasan verdaderamente rápidos, con una pasmosa facilidad para los adelantamientos por el gran juego entre la 4.ª y 5.ª velocidad y el elevado par a medio régimen.

Sólo en carreteras cuyo pavimento esté en malas condiciones, el Audi 90 muestra alguna dificultad en la conducción. Como suele ocurrir en los tracción delantera, el morro rebota duramente y puede llegar a descontrolarse si se rueda deprisa. En estas circunstancias hay que conducir con muy pocas contemplaciones para obtener resultados aceptables —léase obtener una media elevada—, y es el único momento en que hay que conducir. Porque tanto en carretera tipo Redia o en autopista, basta con dejar que el coche ruede so-

lo, según lo que pida, sin dejar de vigilar atentamente los arcones en busca de los radares de Palacín.

FRENTE A SUS RIVALES

Sinceramente, el Audi 90 ha sido un coche que ha impresionado a la gran mayoría de los miembros de nuestra redacción, por su enorme eficacia en todos los terrenos. No es fácil buscar rivales, la gran mayoría de los cuales se mueven en terrenos bastante más tradicionales desde el punto de vista técnico o se disparan en precio. Entre los cuatro rivales que hemos elegido, todos ellos rondando los 130 caballos de potencia y los dos litros de cilindradas, todos recurren a la inyección. El más potente es el Audi, pero también es el de más cilindrada. Excepto el Peugeot, que se sitúa justo en los dos millones, los otros cuatro están entre los 2,8 y tres millones. Sólo el Mercedes 190 los supera en más de un millón, pero ya se sabe que las estrellas sobre el radiador se pagan carísimas en nuestro país y en muchas otras partes. Lo que sí es curioso comprobar es que todos son tracción trasera, excepto el Audi.

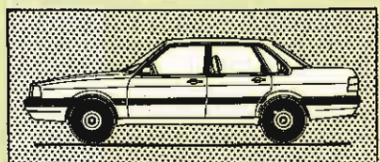
De todos ellos, Audi y Mercedes empatan en cuanto a velocidad punta, con el BMW 320i a muy escasa distancia y el Peugeot apreciablemente distanciado. También es el Peugeot el más gastón, mientras que el Alfa, BMW y Mercedes se sitúan en valores muy próximos.

En resumen, el Audi nos parece el mejor en cuanto a comportamiento en carretera y efectividad. Le supera el Mercedes en cuanto a consumos y capacidad de maletero, pero no en versatilidad, ya que el Mercedes sólo tiene dos puertas; pero sobre todo el de la estrella se dispara en cuestión de precio. Frente al BMW, el Audi lo supera en todo menos en consumos, pero también hay que pensar en la diferencia de prestaciones e incluso en las 160.000 pesetas más del 320. El rival más próximo podría ser el Alfa, cuya juventud y espectacularidad de diseño puede decidir a bastantes compradores, pero la fiabilidad alemana es, en este caso, un argumento de peso. Y, por último, el Peugeot se queda claramente superado, pero tiene a su favor un precio muy interesante.

José M. Cernuda

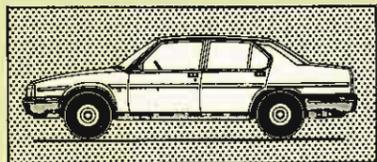
AUDI 90 2.801.656 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción delantera. Cilindrada: 2.226 c.c. Potencia: 136 CV a 5.700 rpm. Peso: 1.060 kg. Velocidad máxima: 194,6 km/h. Consumo medio ponderado: 10,8 l/100 km. Capacidad del maletero: 275 litros.



ALFA ROMEO 90 2.720.438 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 1.962 c.c. Potencia: 128 CV a 5.400 rpm. Peso: 1.090 kg. Velocidad máxima: 188,9 km/h. Consumo medio ponderado: 9,7 l/100 km. Capacidad del maletero: 345 litros.



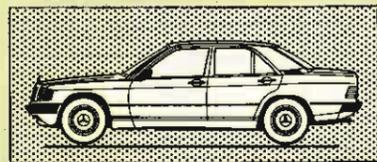
BMW 320i 4p 3.032.813 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 1.991 c.c. Potencia: 125 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.070 kg. Velocidad máxima: 191 km/h. Consumo medio ponderado: 9,3 l/100 km. Capacidad del maletero: 362 litros.



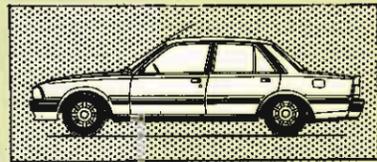
MERCEDES 190 E 3.782.513 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 1.997 c.c. Potencia: 122 CV a 5.100 rpm. Peso: 1.100 kg. Velocidad máxima: 194,6 km/h. Consumo medio ponderado: 9,5 l/100 km. Capacidad del maletero: 520 litros.



PEUGEOT 505 GTI 2.013.043 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 2.165 c.c. Potencia: 130 CV a 5.750 rpm. Peso: 1.235 kg. Velocidad máxima: 176 km/h. Consumo medio ponderado: 11 l/100 km. Capacidad del maletero: 387 litros.



DERBI 250 RC

EL ARMA BLANCA

Es una máquina de competición, descendiente directa de las que utilizó Toni Elías en el Campeonato de España de Motocross de 1983, y, como tal, es tremendamente eficaz. Es también la primera Derbi de carreras que no va pintada de rojo.

LA 250 RC es más un producto del departamento de carreras que de la cadena de montaje, en cuanto que, como mecánica directamente destinada a la competición pura, su puesta a punto depende de dicho departamento. Su vocación es ir a manos de pilotos

privados que se van a encontrar con un arma eficaz y sobre todo económica. De los posibles compradores, tal vez sean los noveles o aquellos que cuentan con presupuestos más ajustados quienes mejor puedan apreciarla, en cuanto que, pese a sus

buenas maneras, no llega a los refinamientos de algunos modelos foráneos, al alcance tan sólo de bolsillos privilegiados o de pilotos casi oficiales. Y aquí no se cuenta sólo el precio de compra inicial, sino el del recambio, apartado en el que el tener la fábrica cerca de casa, o en el país al menos, es pri-



mordial la celeridad en recibir piezas, así como su precio.

MECANICA



El corazón de esta motocicleta es un motor de dos tiempos monocilíndrico en el que la admisión se hace por un sistema mixto entre el clásico y el de láminas. La carburación está asegurada por un carburador Dell'Orto de 38 milímetros de difusor y el encendido es un Motoplat de rotor interior con avance automático. El embrague es en baño de aceite y son cinco las velocidades del cambio. Un tubo de escape de los llamados *de bufanda* con un pequeño silencioso final completa el *aparato respiratorio* de la moto. La refrigeración es por aire, algo que realmente choca cuando se está frente a un pura sangre que da más de cuarenta caballos de potencia a 8.000 revoluciones, destinado a la competición pura. En esta categoría, la refrigeración líquida es obligada, y aunque se habló de la posible puesta a la venta de un kit, creemos que esto es algo que debiera montarse de fábrica. Las de Elías la llevaban...

El chasis, en cromo-molibdeno, es de cuna sencilla, desdoblada a la altura del escape.

En cuanto a las suspensiones, la delantera es una horquilla Marzocchi con barras de 40 milímetros de diámetro y un recorrido útil de 30 centímetros. Seis



Los detalles de esta máquina son propios de una moto de competición en la que prima la eficacia. La del freno de disco delantero Brembo es total.

más tiene la trasera, que recibe el nombre *Mono-flex* y está asegurada por un amortiguador de aire con depósito separado, *White Power*. En esta suspensión se puede graduar la altura, roscando el soporte del muelle, pero incomprensiblemente no es regulable el tarado del amortiguador. Esto es más extraño cuando se piensa que el modelo de 125 centímetros cúbicos con similar suspensión y amortiguador lleva uno

regulable en once posiciones. En lo que respecta a los frenos, delante nos encontramos con un disco Brembo de 220 mm. de diámetro y detrás con un tambor de factura propia, éste de 130 mm. de diámetro.

COMPORTAMIENTO



Obviamente, en una moto de carreras, la puesta en marcha es por pedal, pero en éste la compresión se siente antes de tenerlo vertical, con lo que antes hay que vencer algo la compresión para poder dar la patada. Inútil decir lo engorroso del asunto, que se ve agravado por la altura que tienen las motos de esta especialidad. La palanquita de marras no es un dechado de virtudes en cuanto que, si por descuido se da la patada cuando la barra en la que se apoya el pie no está extendida del todo, el extremo opuesto toca con la varilla de mando del freno trasero doblándola.

Al margen de esto, la Derbi arranca casi siempre a la primera si se pone el starter ubicado en el mismo carburador. Una vez en marcha, el motor, sólo por el ruido y por cómo sube de vueltas a la más leve insinuación del puño derecho, delata sus furiosas intenciones. En el circuito, éstas no defraudan, con la virtud de que los caballos no se presentan, dentro de lo que cabe, con brusquedad. Por ser un motor de cross, la potencia viene muy pronto y de modo progresivo. Los altos son también



La Derbi 250 RC es una gran moto de cross de precio muy ajustado. Su acabado, algo espartano, corresponde al uso a que va destinada.

brillantes. El cambio de velocidades, en marcha, es excelente: rápido, preciso y suave. Pero en cuanto nos paramos, se torna duro y perezoso, y el punto muerto es, cuando menos, laborioso de encontrar, llegando en ocasiones a ser enervante su localización, pese a hacerlo con el máximo de los cuidados. Suerte que es una moto para estar corriendo y no para detenerse en los semáforos.

Las suspensiones *tragan* las irregularidades del terreno de modo asombroso, en especial la horquilla delantera, que francamente tiene un comportamiento ejemplar. La trasera logra mantener la rueda en contacto con el suelo un máximo de tiempo, y así, en plena aceleración en terreno ondulado, ésta no se despega, con lo que el empuje del motor es aprovechado al ciento por ciento.

Por lo que respecta a los frenos, otro sobresaliente para el delantero y un notable para el trasero, cuya eficacia queda borrada por la ejemplaridad del anterior. El disco Brembo muestra una potencia más que suficiente, pero es su progresividad lo que maravilla. Pese a la precaria adherencia del piso de tierra, es muy difícil llegar a bloquearlo. En este aspecto se combinan a la

perfección la horquilla y el freno, ya que si aquélla se hunde en las frenadas, no lo hace de un modo exagerado, y así, en las apuradas en que el piso no es llano, el trabajo de los dos elementos en combinación es lo que más impresionaría.

ACABADO



Es el apartado en el que menos brilla esta moto, ya que tanto el diseño como la combinación de colores no están en concordancia con lo que ofrecen realizaciones japonesas o italianas. Las tapas laterales y, sobre todo, el depósito no son ninguna genialidad de estilo. El asiento ofrece un buen confort vertical, pero se echa vivamente en falta el que en su parte delantera se curvaba algo hacia arriba montando en el depósito, con lo que se evitaría el acabar sobre éste en bastantes ocasiones. Los mandos son correctos, con la excepción de la ya mentada palanca de puesta en marcha o la gomita del cambio, que se perdió al poco de iniciar la prueba... Ni que decir tiene que nos encontramos frente a una máquina espartana al ciento por ciento, como corresponde al uso al que va destinada.

VALOR-PRECIO



Su precio la sitúa como la más económica de todas las carreras-cliente que se venden en nuestro país. Sin embargo, no hemos de olvidar que de cara a la competición a alto nivel habría que añadirle la refrigeración líquida, lo que la pondría algo por encima de las demás realizaciones hispanas, pero siempre veinte mil duros por debajo de las importadas. Por algo más de trescientas mil pesetas se tiene una herramienta, si no para ganar carreras a los pilotos oficiales, sí para hacer papeles dignos, pero sobre todo una máquina para los que están detrás de las figuras y los que se inician. Precio ajustado y, sobre todo, recambios a mano y a precios nacionales. Y desde luego, la seguridad de que el departamento de carreras de Derbi, el mismo que es capaz de conseguir campeonatos del mundo, siempre podrá echar un cable para dar un consejo para la puesta a punto o para sacar algún caballo más, aunque como siempre en las carreras, el piloto también decide...

José Luis Aznar
Fotos: Dolores Peyra

Precio en la calle:
313.600 ptas.

Fabricante: DERBI. Nacional Motor, S. A. Martorellas. Barcelona. Teléfono: 593 09 00. Servicios en España: Más de 5.000. Plazo de entrega: Inmediato. Garantía: No tiene, al tratarse de una moto de competición. Fecha de presentación: Junio 84.

VIRTUDES

- Excelente suspensión.
- Frenada muy eficaz.
- Motor elástico.
- Precio de compra y recambios.

DEFECTOS

- Punto muerto difícil de localizar.
- Acabados y estética modestos.
- Palanca de puesta en marcha engorrosa de utilizar.



FICHA TECNICA

DERBI 250 RC CROSS

MOTOR Monocilíndrico. Dos tiempos. Refrigeración por aire. Admisión: Mixta, clásica y láminas. Diámetro por carrera: 70 x 64. Cilindrada: 246,17 c.c. Relación de compresión: 14:1. Potencia máxima: 42 CV a 8.000 rpm. Alimentación: Carburador Dell'Orto de 38 mm. de difusor. Encendido: Volante electrónico con rotor interior de avance automático.

TRANSMISION Primaria: Por piñones. Secundaria: Por cadena. Embrague: Multidisco en baño de aceite con amortiguador de par. Cambio: De cinco velocidades de toma constante.

BASTIDOR Cuna sencilla a la altura del escape en cromo-molibdeno. Suspensión: Delantera horquilla Marzocchi de barras de 40 mm. de diámetro y 300 mm. de recorrido; trasera: Mono-flex con amortiguador White Power. Frenos: Delante: Disco Brembo de 220 mm. de diámetro. Trasero: Tambor de expansión interna de 130 mm. Neumáticos: Pirelli Sand-Cross de 3,00 x 21 delante y 4,50 x 17 detrás.

DIMENSIONES Peso en vacío: 103 kg. Capacidad de depósito: 8,2 litros. Longitud total: 2.160 mm. Distancia entre ejes: 1.500 mm. Altura máxima: 1.225 mm. Altura mínima desde el suelo: 340 mm. Anchura máxima: 860 mm.

EL RALLYE DEL RACE TAMBIEN PARA BIASION

SERVIA ENTRO EN EUROPA



Salvador Serviá, terminando segundo, a escasos segundos de Biasion y por delante de Cerrato, ha dado una lección de pilotaje a los hombres de Lancia, que jamás imaginaron que el español pudiera seguir el tren de sus hombres. Después de este rallye del RACE, Serviá ha entrado ya en el círculo de los mejores pilotos del Mercado Común.

MASSIMO Biasion ha vuelto a ganar el rallye RACE. El piloto italiano ya había obtenido la victoria hace dos años, también al volante de un Lancia Rally Abarth. Pero en esta ocasión ha tenido que luchar mucho más. A cuatro tramos de velocidad del final ya tercero, detrás de sus compañeros

Dario Cerrato y Salvador Serviá, que le sacaban un puñado de segundos. Tuvo, por tanto, que emplearse a fondo para que en esos tramos, uno de los cuales era el de Jalón, el más largo de la prueba, conseguir recuperarse y ganar la prueba por delante de un sensacional Salvador Serviá, que logró imponerse a Cerrato, pese a ser el

peor servido en cuestión de neumáticos. El rallye, sobre todo en su segunda etapa, fue emocionantísimo. Las diferencias, tanto en la cabeza como en los primeros puestos de las clasificaciones de grupo, eran de segundos y cambiaban constantemente. Hasta el final, ninguna de estas posiciones estuvo segura.



Biasion impuso su Lancia a los de Serviá y Cerrato. Entre ellos, la lucha fue durísima durante la segunda etapa, variándose constantemente las posiciones.





Carlos Sainz, con el R-5 Turbo de FASA Renault, hizo un rallye atrevido, consiguiendo vencer a Zanussi, pero al final tuvo que conformarse con el quinto puesto.



Para Zanini, el rallye fue una larga tanda de entrenamientos y de puesta a punto de su coche. Sólo en algunos instantes se decidió a atacar, y en esas ocasiones marcó los mejores tiempos.



Beni Fernández terminó séptimo. Este resultado no da la auténtica medida de su esfuerzo. Distanció al piloto de Opel en Gran Bretaña, Jimmy McRae, que quedó a cuatro minutos.



Andrea Zanussi completó el poquer de Lancia. Una salida de pista y un pinchazo le rezagaron definitivamente en la segunda etapa. En la primera se había mantenido con Cerrato y Serviá.

Y el caso es que al final de la primera etapa la prueba parecía bastante encarrilada. Biasion era líder con minuto y medio de ventaja sobre Cerrato y Serviá, separados entre ellos por treinta segundos cada uno. Más atrás venía Andrea Zanussi, con otro Lancia, que después de haber estado alternándose en el segundo puesto con Cerrato, había perdido terreno durante los tramos nocturnos a causa de un problema de sujeción de los faros auxiliares, que vibraban constantemente. Sin embargo, nada más comenzar la segunda etapa la clasificación dio un vuelco. Biasion, a causa de la rotura de un latiguillo de freno, hizo un trompo en el segundo tramo de velocidad, golpeando con la

parte trasera de su coche contra un pretil. Pudo terminar el tramo, pero el incidente le costó minuto y medio. Para colmo, más tarde pinchó un neumático, lo que le retrasó al tercer puesto, dejando en cabeza a Cerrato.

Super Salva

Para éste la posición de líder no fue nada cómoda, pues Salvador Serviá estaba dispuesto a jugar su carta y le atacaba sin cesar, pese a que, como en el Costa Brava, tuvo que padecer una cierta carestía de neumáticos. La batalla entre Cerrato y Serviá tuvo como consecuencia hacer más difícil la recuperación de Biasion, quien además tu-

vo algunos problemas de inyección en su motor, que quedaron resueltos en la neutralización de media etapa. Tras ella, comenzó el sprint final. Los tres pilotos rodaron a tope. Tanto Biasion como Serviá llegaron a hacer un trompo, pese a lo cual dejaron atrás a Cerrato. A la llegada, éste no estaba demasiado feliz, pues su posición en el Campeonato de Europa no es todo lo buena que él esperaba después de los dos rallyes españoles. Que le superara Biasion entraba dentro de sus cálculos, pero que también lo haya hecho Serviá no le ha hecho ninguna gracia. Sobre todo porque estas pruebas eran una especie de examen que le hacían los dirigentes deportivos de Fiat Auto.



Serviá le mojó la oreja a Cerrato y a la llegada, Cerrato le mojó el cogote a Serviá con el champaña. Una revancha que el piloto catalán aceptó de buen grado.

El segundo puesto de Serviá, que le vale un buen puñado de puntos para el Campeonato de España, tiene además un especial valor, pues al margen de ser el peor servido en neumáticos, hay que tener en cuenta que, mientras que tanto Biasion como Cerrato han entrenado con coches idénticos a los de carrera, Serviá lo hace con su coche particular. En cuanto a Zanussi, una salida de carretera, un pinchazo y el fuerte tren de los hombres de cabeza le dejaron descolgado. Carlos Sainz, con el R-5 Turbo de Fasa Renault, estuvo a punto de arrebatárle el cuarto puesto. De hecho, logró estar por delante, pero en los tres últimos tramos Zanussi logró adelantarle. Su compañero, Mauro Pregliasco,

EN PRIMERA LINEA

SON las ocho menos cuarto de la tarde del sábado. El furgón de asistencia de Almeras, que se ocupa, junto a los de Peugeot, del coche de Zanini, está detenido en una bifurcación, a 400 metros del inicio del tramo de Tudons. Hace unos instantes, han pasado los dos Lancia de la Jolly, con Biasion y Cerrato al volante; una simple detención de rutina en su asistencia.

Los dos mecánicos franceses del Peugeot habían desplazado, previamente, el elevador, las ruedas y las pistolas eléctricas que sirven para aflojar y apretar los tornillos de las ruedas en muy pocos segundos. En las asistencias anteriores, Zanini aparecía relajado y, sorprendentemente, ajeno a cuanto se desarrollaba a su alrededor. Por eso, cuando llegó el Peugeot 205, con los colores del Grupo 16, apreciamos, inmediatamente, que algo estaba cambiando.

Antonio ocultaba un cierto nerviosismo bajo su habitual humor, pero, descendiendo de su coche, se puso a dirigir las operaciones del cambio de ruedas con enorme meticulosidad. Como le vi muy absorto, me dirijí a Autet, su copiloto, comentando la extrañeza por montar neumáticos S5,

UN HOMBRE TRANQUILO

una cubierta teóricamente muy blanda y rápida para un tramo tan largo, el de mayor longitud del rallye en el que, además, había bastante grava.

Autet me confirmó que por fin, tras un largo día anterior a ritmo lento, Zanini había decidido atacar en Tudons, para ver qué pasaba.

Mientras tanto, Carlos Sainz, cuyo Renault estaba detenido en la cuneta de enfrente, se había acercado a Antonio y comentaba su decisión respecto a las ruedas: SB-10 y SB-20 combinadas, un montaje también arriesgado. Zanini bromeó con Carlos sobre la mayor experiencia del piloto de Renault con los neumáticos Michelin, ya que la temporada pasada había corrido con Pirelli.

Al fin, a tres minutos del inicio del tramo, Zanini arrancó, para detenerse 50 metros después. Los dos mecánicos corrieron desesperadamente ha-

cia el coche, pensando en que algo grave ocurría. El Peugeot retrocedió para que le cargaran 15 litros de gasolina. Decididamente, Antonio estaba impaciente, porque errores de este tipo no suele cometerlos. Antes de terminar, pidió que le confirmaran por radio que había una asistencia a mitad de tramo, con ruedas y elevador, por si sufría algún pinchazo. Cuando al fin le vimos alejarse ya no nos quedó ninguna duda de que íbamos a conocer las posibilidades del coche y del piloto frente a rivales de categoría. El mejor tiempo, con cuatro segundos de ventaja sobre Biasion era suficientemente revelador; máxime si tenemos en cuenta que el italiano iba a tope para recuperar el tiempo perdido, que le había costado el primer puesto.

Aunque quedaba mucho rallye por delante, tras esta prueba ya habíamos visto todo. A lo largo de dos días seguimos a Antonio casi como su sombra, conviviendo con su equipo, oyendo por radio y observando su actuación. Salvo los nervios del primer día, en el segundo tramo, cuando el coche se negaba a arrancar y los mecánicos franceses no encontraban la causa, todo marchó como un reloj.

ESCOBILLAS BOSCH.

Ver para vivir.

Con doble seguridad.

En condiciones climatológicas adversas, la vista es la vida.

Por eso, BOSCH ha desarrollado el doble microcanto, para limpiar, desde el primer barrido, las gotas más finas.

La perfección del corte de las gomas del limpiaparabrisas es de 10/1.000 mm. Un logro que sólo BOSCH ha conseguido para obtener la mejor visibilidad

con lluvia, barro o nieve.

Para su comodidad, son adaptables a cualquier marca o modelo de vehículo, simplemente con la presión de un dedo.

Las Escobillas Limpiaparabrisas BOSCH proporcionan visibilidad perfecta y profunda ante cualquier situación.

Ver para vivir.



BOSCH
Así de seguro.

que sigue sin recuperar el ritmo de la competición, abandonó en la primera etapa al salirse de la carretera.

Carlos Sainz, al límite

Volviendo a Carlos Sainz, que todavía no puede disponer del Maxi 5 Turbo, lo que de cara a la puntuación del Campeonato de España no es un handicap, ha hecho un rallye atacando sin descanso. En la primera parte tuvo problemas de estabilidad a causa de llevar una suspensión demasiado dura en el tren trasero y demasiado blanda en el delantero. Un cambio de amortiguadores a la mitad de la primera etapa solucionó el problema. También hubo



Arqué se impuso en grupo A con su Opel Manta 200. Le recuperó a Cabanes los cinco minutos que había perdido al principio del rallye por culpa de un pinchazo.

momentos en que se quejó de los frenos, pero todo residía en un mal reparo de la frenada entre el eje delantero y el trasero, que fue cambiado con facilidad.

El valor de un séptimo puesto

Además de la pelea final con Zanussi, tuvo que vigilar también a Zanini, que en la segunda parte aumentó considerablemente el ritmo de marcha, recuperándole parte de los tres minutos —dos de los cuales eran a consecuencia de una penalización— que le había concedido en la primera etapa. Sin la penalización, consecuente a una avería de circuito eléctrico que tardó más de la cuenta en ser reparada por la asistencia, es posible que Zanini hubiera estado delante de Carlos Sainz, aunque por muy pocos segundos. De todas formas, para Zanini esto más que un rallye han sido dos jornadas de pruebas. Sólo en dos o tres tramos ha atacado, habiendo conseguido hacer en dos de esas ocasiones el mejor tiempo. Como él mismo cuenta, el coche ha mejorado, pero todavía hay que hacerlo evolucionar en suspensiones y en la refrigeración de los frenos.

Hace un año ningún piloto de un equipo oficial hubiera podido vanaglo-

SIETE MILLONES EN HUMO

Una de las historias de esta edición del Rallye RACE fue el incendio del R-5 Turbo de Jesús Puras. El piloto cántabro, el más rápido de los participantes con coches de este tipo en su versión de 200 caballos, se vio sorprendido por el incendio de su coche a la altura del kilómetro siete del tramo de Jalón.

Cuando aceleraba a la salida de una curva a izquierdas, las llamas comenzaron a salir. En la foto del coche se ve el resplandor del fuego bajo el mismo. En cuanto Puras y su copiloto se dieron cuenta, arrimaron el coche a la cuneta y saltaron del mismo, mientras espectadores históricos les gritaban que corrieran porque el coche iba a explotar.

Mientras tanto, los demás participantes, siete en total, siguieron pasando. De entre ellos, Gooding, a quien vemos en una de las fotos aproximándose al coche humeante, paró un instante para dejarle un extintor a Puras. Tras él, todavía pasarían dos coches más antes de que llegase Cabanes, con un Opel Manta rojo, y decidiera no pasar, frenando detrás suyo a Arqué y el Ritmo de la italiana Peroni. Tras ellos llegó «Rizos» Muñoz, que, tras echar una ojeada, decidió pasar, siendo imitado por los demás pilotos detenidos. Mientras tanto, Puras intentó inútilmente sofocar el fuego, vaciando cuatro extintores, sin resultado.

Desesperadamente, ante sus ojos, se convirtieron en humo siete millones de pesetas.



ESCRIBE
ZANINI

Planteamos el rallye con una postura conservadora y realista. Se trataba, en definitiva, de empezar despacio y asegurar, por encima de todo, el no llegar a situaciones como la del Costa Brava y nuestra excursión al monte.

En la primera etapa, acelerar cuando veía la recta e ir viendo las distintas particularidades de los coches de cuatro ruedas motrices. No ir rápido, porque entonces son tantas las sorpresas que recibes que eres incapaz de estudiar cada una de ellas por separado. Es, por tanto, mejor adoptar una marcha ligerita. Había conducido el Peugeot en Portugal, pero era en tierra y otro estilo. Sobre este tipo de suelo es difícil acceder a un primer nivel, pero más fácil superarlo.

Planteado así, comencé a hacer tramos. Le había dicho a Autet, mi «copi», que no me diese ni un solo tiempo porque no quería ver afectada mi forma de trabajar. Iba haciendo una listita con las cosas que notaba. Probé varios tipos de suspensión, hasta dar con el más eficaz, que todavía puede evolucionarse a mejor. Constaté que los amortiguadores que me había hecho construir iban mucho mejor que los que hasta ahora se han utilizado en los coches del Campeonato del Mundo.

Así estuvimos hasta la neutralización de Alcoy, en mitad de la primera etapa, a la que llegamos con el coche bastante definido. Por ello nos decidimos a apretar un poco más. En estas circunstancias también pude apreciar las particularidades del



PROGRESAMOS

205-16 y algunas características que iré desvelando poco a poco para no dar pistas a nuestros rivales. Ver ya sobre el terreno qué tipo de neumáticos convienen para cada tramo, en función de su longitud, estado del piso o del ritmo con que lo afrontes.

Para la segunda etapa pensé que, con lo que había aprendido y con el Renault a poco menos de tres minutos, podía alcanzarle. O si no podía, al menos ver las posibilidades de este coche en nuestro terreno: en el Campeonato Nacional. Comencé a correr y vi que los tiempos eran cercanos a los de la gente de arriba, quienes, por cierto, estaban enzarzados en una pelea extraordinaria y muy bonita, que yo veía de lejos.

Nosotros nos esforzamos y nuestros tiempos se mezclaban en aquella guerra, sin que Carlos se diese por batido, ni mucho menos. Como salía tras él, podía ver la carretera pintada por sus ruedas.

Sé de sobra lo bueno que es Biasion, y a Cerrato lo conozco de los

tiempos en que he corrido con los Seat. A Salva Serviá no lo voy a descubrir ahora. Por tanto, los tiempos que estaba realizando me servían como referencia. Aprecié que, sin toda la presión del turbo y sin haber entrenado mucho, estaba ahí.

Precisamente entrené poco tanto por el viaje a Portugal como por no haberlo hecho a propósito. Sin entrenar es más fácil resistir la tentación de correr. Había planteado todo para no animarme mucho y dedicarme a hacer lo que he hecho.

Ya apretando un poco más surgieron otros problemas. Así, los frenos comenzaron a dar muestras de fatiga, haciéndose imprescindibles los aireadores que había visto utilizar en Portugal y que había juzgado por ahora innecesarios. Aprendí también a elegir el material necesario para adaptar el coche a cada terreno. Nicolas ha hecho la definición para nuestro coche, considerando la época en que había corrido en España con los Alpine; una época que no se parece en nada a la actual.

En fin, he ido definiendo el vehículo. La pena es que estamos ya con dos pruebas celebradas y seguimos sin tener el coche totalmente a mi gusto. Espero que esta fase de preparación termine muy pronto y podamos ya encarar un Campeonato de España con posibilidades de éxito.

Alicante, 24 de marzo de 1985

riarse de un séptimo puesto. Tras esta edición del RACE, que ha tenido una inscripción digna de una prueba de Campeonato del Mundo, Beni puede hacerlo con toda justicia. También él ha rodado al límite. Pero, en la actualidad, las posibilidades del Opel Manta 400 son limitadas. Su objetivo era el de estar delante del campeón británico Jimmy McRae, que había acudido con el Manta 400 del Opel Dealers Team de Gran Bretaña. Y lo ha conseguido holgadamente, pese a problemas de frenos que incluso le hicieron dar un trompo en la primera etapa. Al final, la diferencia entre ambos era de nada menos que de cuatro minutos. Pero es que también consiguió dominar a Harald Demuth y su Audi Quattro, quien en la segunda etapa se salió de la carretera, provocándose en el coche un principio de incendio, que afortunadamente pudo ser sofocado.

En cuanto al incendio del coche de Puras, los espectadores se pusieron a intentar parar a los participantes. Siete de ellos pasaron junto al coche en lla-

mas sin hacer caso a estas señales —el británico Gooding paró a dejarle su extintor a Puras—, pero Cabanes optó por detenerse, cortando el rallye tras él. En este incidente la organización tardó en reaccionar, pasando mucho tiempo hasta que, finalmente, cortaron las salidas de los participantes. Hubiera he-



Harald Demuth no tiene suerte en España. Batido por Beni se había conformado con el octavo puesto cuando se salió de la carretera y su coche se incendió.

cho falta, dado que era un tramo largo, por lo menos un control a medio tramo que siguiera el paso de vehículos y que hubiera dado antes la voz de alarma.

Triunfos de Arqué y Bassas

Igualmente apretadas las victorias entre los turismos de serie, grupos A y N. En el primero, la victoria ha correspondido a Arqué, con un Opel Manta 200, que batió a Cabanes con un coche igual. En los primeros compases mandaron los Fiat Ritmo 130 Abarth, con Raynieri. Pero éste abandonó a consecuencia de una salida de carretera en un tramo de enlace. Para entonces también lo había hecho Herri Toivonen por una avería eléctrica. De los tres sólo terminó Fabbri, que lo hizo en tercera posición.

Tras el abandono de Raynieri quedó Cabanes en cabeza, por delante de Arqué, que había perdido cinco minutos a causa de un pinchazo. Posteriormente, Cabanes hizo un trompo y golpeó



Bassas logró ganar en grupo N pese a que nada más comenzar el rallye se le averió el turbo. El abandono de Candela y los problemas de Rizos le ayudaron a lograrlo.

una piedra con la trasera de su coche, con lo que la recuperación de Arqué se vio ligeramente facilitada. En la última pasada por el Col de Rates, el catalán se empleó a fondo y, sacándole once segundos, se puso delante por un segundo. En los tramos que faltaban, ambos

Clasificación final

1.º Biasion-Siviero (Lancia Rally). 2.º Servia-Sabater (Lancia Rally), a 19 s. 3.º Cerrato-Cerri (Lancia Rally), a 27 s. 4.º Zanussi-Cresto (Lancia Rally), a 2 m. 56 s. 5.º Sáinz-Boto (R-5 Turbo), a 3-19. 6.º Zanini-Autet (Peugeot 205 T-16), a 5-56. 7.º «Ben»-Orozco (Opel Manta), a 10-12. 8.º McRae-Grendond (Opel Manta), a 14-26. 9.º Arqué-Alumá (Opel Manta), a 46-19 (1.º Grupo A). 10.º Cabanes-Sempere (Opel Manta), a 46-20... 13.º Bassas-Mas (R-11 Turbo), a 52-8 (1.º Grupo N). Hasta 45 clasificados.

pilotos hicieron los mismos tiempos, con lo que Arqué conseguía una ajustada victoria.

En el grupo N, Bassas se vio favorecido por las desventuras de «Rizos» Muñoz. El piloto catalán había tenido un problema de turbo en el primer tramo del rallye que le costó cuarenta segundos. Mientras Rizos, con el BMW 323i, y Candela, con el VW Golf GTI, se escapaban, intercambiándose el primer puesto del grupo. Antes de la mitad de la primera etapa, Candela se salió de la carretera y Rizos se quedó solo en cabeza, con cuarenta segundos sobre Bassas. Esta ventaja aumentó en la segunda etapa, pese a que el BMW tenía problemas de amortiguadores, hasta que una piedra le perforó el depósito de gasolina. La instalación de un depósito provisional le costó ocho minutos de penalización. Al margen de que la gasolina llenó el habitáculo, llegando a empapar el asiento de Rizos, lo que le produjo quemaduras en la espalda y algo de mareo por causa de los vapores. En la parte final del rallye, mientras que Bassas se imponía sin problemas al Ford Fiesta XR-2 de Pino, y al Peugeot 205 GTI de Zorrilla, Rizos lograría recuperarse del octavo al cuarto puesto de esta clasificación.

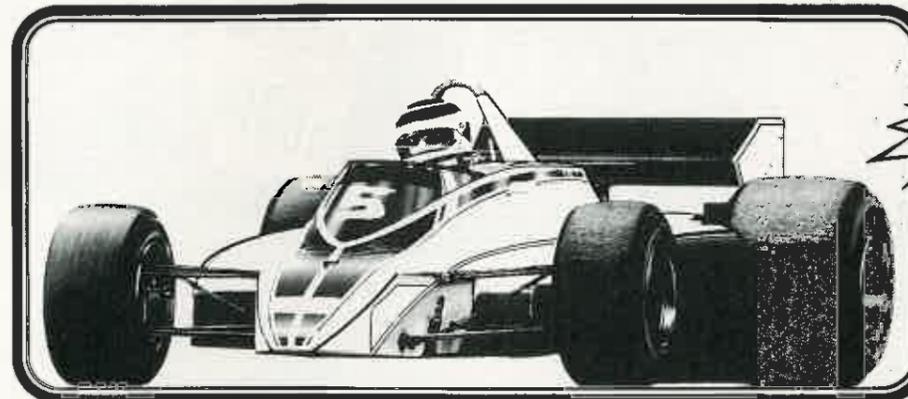
S. Piccione

Fotos: R. Rodríguez

VENGA A ASISTIR AL MAYOR ESPECTÁCULO DEL MUNDO

5º GRAN PRÉMIO DE PORTUGAL FÓRMULA 1

2ª Prueba del Campeonato del Mundo



INFORMACIONES
TELEX-12516 16489
18307 OTTOS P

AUTÓDROMO DE ESTORIL • ESTORIL — PORTUGAL Dias 19, 20 e 21 de Abril



Adquisición de entradas en cualquier dependencia del

BANCO PINTO & SOTTO MAYOR

Banco oficial del Gran Prémio de Portugal Fórmula 1



Sito Pons dio la sorpresa con una excepcional remontada y un resultado más brillante que el de su teórico jefe de fila Franco Uncini.



Carlos Cardús logró su objetivo de acabar en los puntos y se clasificó sexto en 250.

GRAN PREMIO DE SUDAFRICA

LOS CHICOS DE REAGAN

El Campeonato del Mundo de Motociclismo ha comenzado en Sudáfrica con neto sabor americano, pero también ha sido muy positivo para conocer las posibilidades de los españoles. Nieto lo tiene muy difícil, ésta es la triste realidad, pero Carlos Cardús puede ser la estrella española en la categoría de 250. Sito Pons ha pasado la reválida y ha demostrado que puede rodar entre los primeros.

LAS victorias de los dos pilotos norteamericanos, Freddie Spencer (250) y Eddie Lawson (500) ha puesto de relieve, una vez más, que la escuela americana sigue dando sus frutos.

Todos esperaron el doblete de Spencer, quien en los entrenamientos había demostrado su superioridad y la de sus motos. Pero el clima tropical no ha perdonado y el desgaste de energías a que se vio obligado a derrochar en 250 fue un precio muy alto que pagó en 500 cuando sus antebrazos empezaron a perder fuerza y el oxígeno empezó a faltar en sus pulmones.

En el box un equipo de reanimación estaba preparado, porque se temían el desenlace, un calor de castigo con 35 grados cayó durante todo el día y las dos carreras se realizaron en pleno mediodía, cuando los rayos del astro rey tienen más fuerza que nunca. A Spencer no le hizo falta el oxígeno, pero se vio obligado a ceder ante un Lawson que tras estudiar a su rival detectó el primer síntoma de agotamiento cuando su rival empezó a perder la agresividad en las frenadas. «Era el momento oportuno. Sabía que ese instante llegaría, porque Spencer no es más que un ser humano de carne y hueso, aunque en

Honda piensen que tienen a Superman.» Estas eran las palabras de un Lawson sonriente y hasta cierto punto vengativo, ya que el año pasado su título de 500 lo consiguió sin que su rival estuviera prácticamente en pista, afectado por una caída sufrida precisamente en este circuito.

Las otras tres Honda del equipo Rothmans entraron a continuación con Gardner, Haslam y Mamola por este orden, tras mantener los dos primeros una lucha cuerpo a cuerpo en la que se vio claramente que sus relaciones, a pesar de estar bajo la misma bandera, no son muy cordiales.

Impresionante tumbada de los dos protagonistas del Gran Premio, en la carrera de 500: Eddie Lawson, ganador con su Yamaha en la categoría reina, y Freddie Spencer (Honda), segundo en dicha carrera y ganador en 250.





Inesperada la actuación de Sito Pons en este Gran Premio, donde las nuevas y esperadas Suzuki han decepcionado. Las motos ni corren ni son fáciles de conducir con el nuevo chasis, pero Sito luchó acariciando constantemente el límite del riesgo y la caída. «Era la única manera en que podía esperar a rehacerme en esa última posición en la que salí.»

Sorprendente Sito Pons

El piloto de Suzuki no sólo rebasó a su jefe de equipo, Franco Üncini, sino que además consiguió llevar su moto hasta el octavo lugar, lo que al término de la prueba, con un gran abrazo, Roberto Gallina dijo a los periodistas: «Estamos ante un gran campeón.»

Durante la batalla que libró a lo largo de casi cuarenta y cinco minutos, Sito sintió llegar al fondo de sus fuerzas. «La remontada me ha afectado mucho porque he desgastado las energías que luego necesité para pelear con el grupo de Baldwin, Espie y de Radigues. No me pude deshacer de ellos porque cuando los alcancé yo estaba completamente exhausto», y no era para menos, porque había remontado más de 15 posiciones.

La ausencia de Nieto en la parrilla de



Lawson y Spencer rodaron como un solo hombre al principio de la carrera de 500. El calor reinante fue uno de los condicionantes principales de este Gran Premio.

salida se dejó sentir. Su Garelli tiene graves problemas de estabilidad que le impidieron al español clasificarse. «Hubiera sido absurdo por mi parte arriesgar la vida para bajar dos segundos y estar el veinte. A mí esa posición no me sirve de nada. Yo quiero estar delante y la moto no estaba a punto para ello.» Nieto apuntó a la fábrica Garelli en el mismo circuito de Kyalami vía telefónica la posibilidad de que Antonio Cobas construya un chasis para

sus motos, petición a la que la fábrica se ha negado.

Con esta ausencia la responsabilidad moral de un buen resultado estaba en manos de Carlos Cardús, quien no decepcionó.

Su sexto lugar tras otra remontada épica fue ejemplar. Menos suerte corrió Luis Miguel Reyes, que tras marcar el noveno tiempo de entrenamientos, un bajón en su motor le hizo conformarse con el 20 lugar, en tanto Garriga se re-



Las Garelli aún están faltas de puesta a punto. En la foto, Vitali (32) lucha con Patrick Fernández (15). A la izquierda, Luis Miguel Reyes, noveno en entrenos y desafortunado en carrera.

tiraba con problemas de encendido y Toni García no se pudo clasificar debido a problemas también de orden técnico.

En esta cilindrada del cuarto de litro, Spencer dio todo un recital y las Honda en general también, porque llegaron a copar las dos primeras plazas con el norteamericano y el propio Anton Mang. «Era imposible seguirlos —contó Carlos Lavado, que terminó cuarto con su Yamaha—; mi moto, según las células fotoeléctricas, corría diez kilómetros por hora menos que las Honda. De esta manera es imposible luchar. El tercer clasificado, el sudafricano Mario Rademeyer, convenció como cada año y además no se cayó, como es costumbre en él en este Gran Premio, único que corre en toda la temporada.

Se calcula que para hacer que Spencer participase en esta cilindrada, además de 500, Honda le ha tenido que pagar un millón de dólares, cosa que a Lavado le enoja mucho. «Con ese millón de dólares podía dejar su lugar en la Honda doscientos cincuenta a otro piloto. Yo para ganar cincuenta mil dólares al año tengo que jugarme la vida en cada circuito. Es injusto, y lo es porque detrás de él está la fábrica, pero detrás mío, aunque se diga lo contrario, no es así.»

Ford España, en rallyes con el RACE

CUANDO estas páginas vean la luz, se habrá hecho oficial el acuerdo entre Ford España y el Real Automóvil Club de España, según el cual la primera cederá al segundo dos modelos de la futura arma de Ford para rallyes, el Escort RS 200 grupo B para que los haga correr en el Campeonato de España de rallyes.

Ford España ha renunciado a tener su propio equipo y ha buscado esta solución para dar salida a los dos coches que tenía pedidos y que llegarán a España dentro de un par de meses. Ford seguirá cuidando directamente de sus certámenes de promoción, como la Copa Fiesta.

Para el Real Automóvil Club de España, es la posibilidad de irrumpir en



A TODO GAS

● Video Motor acaba de lanzar un vídeo sobre el Mundial de Motos de 1984, comentado por nuestro compañero Tomás Díaz Valdés. Incluye los mejores momentos de la temporada pasada, con entrevistas con sus principales protagonistas

● Derbi ha presentado las versiones Todo Terreno de sus mode-

los específicos de cross, los 125 y 250 TT. Se trata en realidad de modelos de esa especialidad equipados con luces, silenciosos más efectivo y placas de matrícula, aunque naturalmente, los reglajes de carburación han sido también modificados. El precio de ambas versiones es idéntico, 324 500 pesetas, que con los impuestos, matriculación y seguro se van a 400 000 en la calle. La de 125 cc incorpora refrigeración por agua, cambio de seis velocidades y el mono-amortiguador trasero es regulable en doce posiciones, mientras que la del cuarto de li-

tro es refrigerada por aire y tiene cinco velocidades. Para un peso casi idéntico, 118 contra 114 kilos, la de menor cilindrada rinde 31 caballos, mientras que la mayor da 42.

● Genito Ortiz asegura tener definitivamente solucionado el poder contar con un Ferrari 308 GTB de cuatro válvulas por cilindro a partir del próximo Rallye del Campeonato de España, el Critérium Guillerías. Esto gracias al patrocinio de QH, la Quiniela Hípica.

● Carlos Sainz estrenará el Maxi 5 Turbo en el Sierra Morena. El coche estará en España en las próximas semanas, pero a Bernard Tramont no le parece prudente sacarlo ya en el Guillerías.

● Adrián Campos ha sido cuarto en la primera prueba del Campeonato Interserie de Fórmula 3 disputada en el circuito belga de Zolder. Quinto en los entrenamientos, hizo tres trompos en la segunda vuelta de la carrera, cuando comenzó a llover — todos los pilotos llevaban neumáticos de seco—. Se quedó relegado al duodécimo puesto, del que se recuperó al cuarto. La victoria fue para Bachelart, que condujo un Ralt Volskswagen idéntico al del español.

● La retirada del equipo Toleman podría ser efímera. Virgin, una im-

portante marca discográfica, está en tratos con el Toleman Group para comprarles cuando menos una parte del negocio. Johansson y Watson son los pilotos del equipo para este año.

● El equipo Minardi debutará en Fórmula 1 equipando su coche con un motor V-8 Ford Cosworth. La causa es el retraso en la puesta a punto del V-6 Motori Moderni.

● El Gran Premio de Europa que debía haberse organizado en Roma, en un circuito urbano trazado en la zona de la Exposición Universal, ha sido anulado tras la polémica levantada entre quienes lo defendían y quienes pensaban que iba a afectar al entorno. En su lugar se podría disputar la prueba en Brands Hatch.

● Willy Rosell ganó el Autocross de Sils, puntuable para el Campeonato de Europa, en la categoría TT. En la de Producción, la victoria fue para Gianni Bruno, con un Fiat X-1/9.

● Toni Elias, con Yamaha, y Pablo Colominas, con KTM, empataron en el Motocross de Eslugas de Llobregat, segunda prueba del Campeonato de España de 250 c.c.

● Son ya más de trescientos los inscritos en la Baja Aragón. Entre ellos figuran Patrick Zanardi y Gastón Rahier, los vencedores del último París-Dakar.

los rallyes, con un equipo propio, al más alto nivel. Desde hace algún tiempo, estaba trabajando en la organización de su escudería. En principio, se había barajado la posibilidad de que hicieran correr un Ferrari, pero la oferta de Ford les va a permitir no sólo contar con un material de primer orden, sino de poder tener incluso un respaldo técnico y económico y no gastarse ni un duro en la compra de los coches.

En lo que se refiere al piloto —sólo se hará correr un coche, quedando el otro como reserva y para entrenar— no hay nada fijo.

De todas formas, sólo parece lógico especular con dos nombres. Uno es el de Antonio Zanini, que al fin y al cabo se ha encargado de trazar las líneas maestras de lo que tiene que ser la organización del equipo y que está fuertemente ligado al RACE.

Si el piloto de Viladrau optara finalmente por continuar en Peugeot, la otra persona que interesaría contratar sería Carlos Sainz, a quien se intentaría arrebatar a Fasa-Renault.



Momento de la salida. Los Porsche dominaron en Sebring

12 Horas de Sebring: Continúa el dominio Porsche

LOS Porsche 962 siguen dominando el Campeonato IMSA —carreras de resistencia— norteamericano. Después de haber ganado las 24 Horas de Daytona y el Gran Premio de Miami, ahora han vuelto a imponerse en las 12 Horas de Sebring. La pareja vencedora fue la compuesta por el francés Bob Wollek y el veterano norteamericano A. J. Foyt, cuatro veces vencedor de las 500 Millas de Indianápolis. En el momento de la salida, los dos Jaguar intentan sorprender, por la derecha de la foto, a los Porsche.



José María Casanovas

Montjuich anhela el "circo"

DICEN que en Barcelona se circula mejor que en Madrid. Dicen también que hay menos atascos y más fluidez. Los estudiosos, los enterados, destacan que el tanto por ciento de automovilistas que vulneran el Código es mucho mayor en la capital del Estado. Lo que sí está claro es que aquí se respetan los semáforos, y hay detalles que evidentemente revelan un trato diferencial de la Policía Municipal. Se quejan los motoristas catalanes que en los madriles la obligatoriedad del casco es tan relativa que parece permitido su olvido, mientras que en Barcelona la «busca y captura» de los sin casco es pan nuestro de cada día.

De todos modos, el tema que tiene alucinados a los automovilistas barceloneses son unas grúas amarillas que florecen con más asiduidad que las se-

tas en otoño, y que se han convertido en el enemigo público número uno. El Ayuntamiento del socialista y ahora pro olímpico Pascual Maragall ha subcontratado un servicio de grúas que van a «tanto la pieza». Nos explicamos. Para conseguir la exclusiva han tenido que pagar una cantidad tan elevada que les obliga a sancionar y retirar dos vehículos cada hora, como si se tratara

de una carrera de persecución con obstáculos. El tema roza ya el escándalo, y en las cartas al director de los diarios se refleja perfectamente la indignación por una medida que, según los expertos, puede castigar en las urnas a los socialistas.

Sin embargo, aquí y ahora, al alcalde de Barcelona que no le hablen de otra cosa que de los cinco aros olímpicos. Sueña con ellos. Es una ilusión que a veces incluso roza la obsesión. Y en esta dirección apunta el último rumor que hoy se nos antoja utópico y casi imposible, pero que hay que archivar. La posibilidad de que el circuito de Montjuich se enganchara al circo de Fórmula 1 aprovechando como hizo el año pasado Estoril por la renuncia de Roma o cualquier otro hueco del calendario. No pasa de una aspiración, pero tanto la Diputación como el Ayuntamiento y la Generalitat se podrían subir al carro y cubrir un presupuesto millonario que se contabilizaría

en el capítulo de gastos de inversión de la candidatura olímpica. El deseo de resucitar el Gran Premio de España en Barcelona existe, su viabilidad no será fácil. Aunque tampoco es ningún secreto que sólo es un problema de dinero. Los circuitos urbanos están de moda, y Montjuich no es peor que Detroit o Montecarlo. Si Ecclestone huele pesetas transformables en dólares, se habrá puesto la primera piedra...

Y de lo que es un sueño a una positiva, brillante y esplendorosa realidad. Más que nunca se puede decir que nuestro motociclismo ha dejado de llamarse Nieto. En el mundial recién estrenado tenemos representación y «chance» en tres categorías. Y lo que es más importante, hay una afición joven y creciente que el pasado sábado se ató frente al televisor con devoción y pasión. Lo que antaño eran retrasmisiones minoritarias, hoy constituyen todo un acontecimiento. Dicho en otras palabras, lo que sembró Nieto en la década de los setenta lo recoge una nueva generación.

La moda de los 4 x 4, de los todo-terreno, promete romper todas las barreras. La presentación del nuevo Suzuki unido al lavado de cara del Nissan Patrol ha animado un mercado que este año 85

conocerá un incremento espectacular. Han dejado de ser vehículos reservados al campo para poblar las estaciones de esquí en invierno y las playas en verano. Hace un par de años, sólo los super escogidos podían permitirse el lujo de irse a Baqueira en un Range Rover. Ahora, de Barcelona al Pirineo te cruzas con infinidad de 4 x 4 —hasta la fecha mayoría Nissan—, que significan otra forma de entender el automóvil. Además, cuando abunda la nieve y las circunstancias climatológicas son adversas, estos jeep hacen auténticas maravillas, dejan atrás a poderosos cochazos que quedan encallados a la primera de cambio. La moda de los tracción a las cuatro ruedas viene tan fuerte que no tardará en existir en nuestro país una revista especializada en el tema, como sucede en media Europa. La sensación de libertad y autonomía que da un jeep es un placer que se abre cada día a más españoles.



TELEGRAMA!
¡URGENTE!!

LBOM

FINANCIAMOS 24 HORAS STOP 4 AÑOS STOP

MINIMO INTERES STOP-REGALO POLIZA ROBO-STOP

La Boutique de la Moto

¡¡ SIN ENTRADA !!

LE ESPERAMOS

YAMAHA

MOTO GUZZI

Benelli **MONTESA**

LAMBERTA

MEJIA LEQUERICA, 16. TEL. 447 00 39. 28004 MADRID



BALLESTA



Realiza: Pilar Parra
Fotos: A. J. Nieto

Caprichos

1 Una manera práctica de ver las cosas claras con una lupa «racing». Su precio es de 15.700 pesetas en Jesús Yáñez, Goya, 38 (Madrid).

2 Agenda, con formato manejable, lleva listín telefónico. Cuesta 10.725 pesetas. La cartera, cuesta 8.500 pesetas en Eskandia, Mandri, 20 (Barcelona).

3 Ataché «colegial» para ambos sexos. Cuesta 42.500 pesetas en Ulibarri (Multicentro), Serrano, 88 (Madrid).

4 Portafolios de formato manejable. Cuesta 19.200 pesetas en Ferrán Contreras, Maestro Pérez Cabrero, 4 (Barcelona).

5 Ataché en piel para caballero. Su precio es de 73.325 pesetas en Ulibarri (Multicentro), Serrano, 88 (Madrid).

Todos estos artículos son diseño exclusivo de Ferrari-Fórmula.



REGALESE CON CINZANO

UN MUNDO DE SENSACIONES

CINZANO, el vermut internacional, vendido en los cinco continentes, le abre las puertas a un mundo de sensaciones indescriptibles. Como el inigualable placer de poseer y conducir un Porsche. El privilegio de tomar el pulso de su tiempo con un magnífico Rolex, o el encanto de tomar el aperitivo en las ciudades más fascinantes y cosmopolitas de los cinco continentes.

¿Cómo conseguirlo?

Sólo tiene que enviarnos al apartado de correos n.º 6.109-28080 de Madrid, un sobre con la etiqueta* del cuello de la botella de CINZANO rojo o blanco. O bien, la tarjeta de participación que encontrará en el paquete de Bitter CINZANO Soda con su nombre, dirección y teléfono y el nombre del establecimiento donde efectuó la compra. En el caso de consumir un Bitter CINZANO Soda en un bar, pídale la tarjeta de participación al camarero. Hágalo y participará automáticamente en este sensacional sorteo.

¡Suerte con CINZANO!

PREMIOS SENSACIONALES CINZANO

- 1 PORSCHE 944
- 1 PORSCHE 924
- 5 ROLEX CABALLERO
- 5 ROLEX SEÑORA

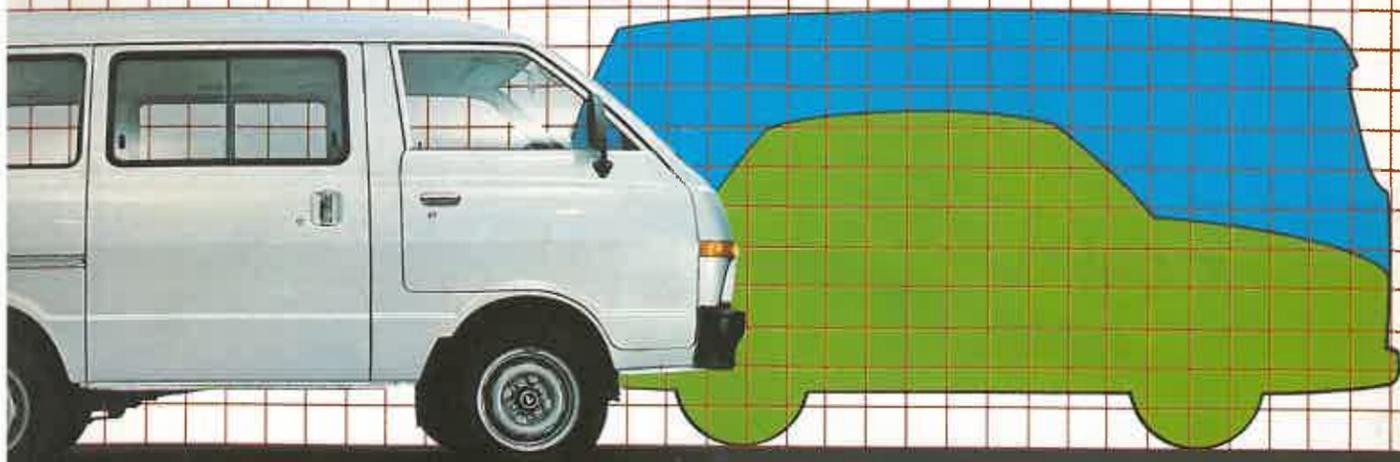
- 1 VIAJE PARA 2 A CIUDAD DEL CABO
- 1 VIAJE PARA 2 A ROMA
- 1 VIAJE PARA 2 A RIO DE JANEIRO
- 1 VIAJE PARA 2 A SIDNEY
- 1 VIAJE PARA 2 A TOKIO



Sorteo ante notario en Madrid el día 30 de Mayo de 1985 / Promoción válida hasta el día 29 de Mayo de 1985.

*Despegue la etiqueta sumergiendo la botella en agua.





Los Japoneses han casado un coche con una furgoneta.

Así ha nacido la Vanette. El espacio de una furgoneta, y el confort y la rapidez de un coche. Todo en un mismo vehículo.

Apenas 3,98 m. de largo por 1,6 de ancho. Motor Diesel Nissan LD de 1.952 c.c., con cinco velocidades sincronizadas y marcha atrás, capaz de alcanzar a plena carga los 130 km./h. Espacio de conducción con completísimo tablier, asientos anatómicos, ex-

celente sistema de ventilación... Lo mejor de los mejores turismos.

Hasta 8 personas o 915 kgs. de carga, según modelo. Puertas laterales deslizantes y portón trasero, para facilitar la carga en los lugares más difíciles. Como en las mejores furgonetas.

Venga a conocerla a su concesionario Nissan más cercano.



Los Japoneses.



Vanette: dos vehículos sobre cuatro ruedas.

PROBADO EL NUEVO AUDI 90

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

30 de marzo de 1985 • Núm. 75 • 175 ptas.

G.P. DE SUDAFRICA
TODAS LAS FOTOS

PRIMAVERA AUTOMOVILISTICA

BX Sport
SORPRESA CITROËN

Ya viene
VISA GTi



Prueba
SUZUKI SJ 410



RALLYE DEL RACE
SONRISAS
Y
LAGRIMAS