

124
PAGINAS

OPEL CORSA 5 PUERTAS Y SAAB EV-1

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

20 de abril de 1985

Núm. 78 • 200 ptas.

EXTRA DEPORTE

**FORMULA-1:
HOMBRES
Y MAQUINAS**



**RALLYES:
QUIEN ES QUIEN**



R-5 GT TURBO FRENTE A SUS RIVALES

POSTER
REGALO
LANCIA 037

Un detalle tan pequeño
hace a una innovación tan importante.

Electrodo central 99,9% de Platino.

Una revolucionaria tecnología:
El Platino, por su alto punto de fusión (1.796°C), permite sinterizar directamente el electrodo central en el cuerpo cerámico de la Bujía. Sin fugas. Esta técnica evita desviaciones innecesarias del flujo térmico y hace posible prolongar el pie aislante hacia el interior de la cámara de combustión. El resultado:



La Bujía Bosch Platino alcanza su temperatura de autolimpieza, pocos segundos después del arranque. Consiguiendo una marcha redonda y suave del motor, en caravana o ciudad, teniendo el mejor comportamiento tanto en el arranque como en el consumo de combustible. Todo lo que Vd. puede hacer en favor del motor, del medio ambiente y del consumo de combustible, lo puede conseguir con la nueva Bujía Bosch Platino. A un precio razonable.



BOSCH
Así de seguro.

Esta semana

Rápido es bello

AMAMOS el deporte y amamos la competición porque es el mejor sistema para mejorar la raza. En una pista de atletismo están los seres humanos más dotados, y tanto en los circuitos como en las carreteras de un rallye están las máquinas más perfeccionadas, las máquinas en donde se prueban a fondo las soluciones que mañana mismo llevará cualquier usuario en su coche o en su moto. Las carreras son, a la vez, espectáculo y laboratorio, dos motivos más que suficientes para dedicar un número especial a todas las personas y vehículos de motor que participan en ellas, conjuntos siempre agresivos, rápidos y desafiantes.

El espíritu del deporte corre por las venas de MOTOR16 y no nos quedamos sólo en las palabras: el año pasado apoyamos a Serviá en Montecarlo, a Zanini en el Campeonato de Tierra y corrimos en la Baja Aragón, mientras que durante esta temporada ya hemos inscrito nuestros colores sobre el coche que ahora mismo barre en los rallyes del mundial, el Peugeot 205 Turbo 16, que por algo tenemos el mismo apellido, número 16, que es sinónimo de amor por las prestaciones.

Desde estas páginas apoyamos y apoyaremos siempre el esfuerzo de marcas y personas por conseguir el primer puesto, por ver la bandera de cuadros los primeros, pero también apoyamos y apoyaremos a aquellos que luchan por las plazas restantes, por las plazas más grises, porque en ellos está el futuro. También dedicaremos nuestras mayores atenciones a aquellos jóvenes, a los «lobatos», que afilan sus dientes en campeonatos tan duros como los de Fórmula 3,

Resistencia, Turismos o Mundial de Motociclismo. Apoyaremos con empuje y alegría, aunque en nuestro corazón haya un punto negro: la poca confianza que la mayoría de las empresas españolas tiene en el deporte del motor.

Cuando el Mercado Común ya no es un sueño sino una realidad. Cuando Europa nos acepta y se dispone a invadirnos en medio de un fuerte despliegue publicitario, nosotros contemplamos con pena cómo pilotos, preparadores y máquinas de valía se quedan en casa, mano sobre mano, o en el taller, arrumbadas, porque unos ejecutivos no creen en la eficacia de la competición motorizada.

En el mundo del automovilismo deportivo español se han quebrado, casi por completo, las magníficas perspectivas del año pasado y sólo dentro de la especialidad motociclista es posible encontrar un asomo de continuidad e incluso mejora. De los casi diez pilotos de alto nivel que teníamos a finales del 84, ya sólo compiten cinco: los proyectos de los restantes se rompieron por la inconstancia de las empresas que más debían apoyar, las empresas que arruinan nuestra salud con sus productos, las dedicadas al tabaco y al alcohol. Cuando en todo el mundo se sigue la tendencia de compensar el destrozo físico con un apoyo a los deportes más espectaculares, aquí, que somos más originales que nadie, vamos en contra de la norma; los altos ejecutivos conocerán el trasfondo de la cuestión.

De cualquier forma, estamos con los que quieren ser más altos, más fuertes y más rápidos, aunque para ello utilicen un motor que los impulse a velocidades impresionantes; ese es el espíritu de MOTOR16 y ese el espíritu de sus lectores.



SUMARIO

Deporte sobre ruedas

4 PUNTO DE MIRA M-16	68 RESISTENCIA	1.000 kilómetros de Mugello
6 FORMULA 1	Los hombres más rápidos del mundo	74 CATALUÑA EXPRES
16	16 circuitos; aquí se la juegan	Patroleando
17	El reloj secreto de la Fórmula 1	76 LAS OTRAS CATEGORIAS
24	Cada día más veloces	No todo es Fórmula 1
28	Curvas de melocotón	78 LO ULTIMO
32 RALLYES	Reyes de la carretera	Nuevo Super Cinco GT Turbo
36	Sentados en un Turbo 16	88 TOMA DE CONTACTO
40	Rallye Safari: el zarpazo de Kankkunen	Ferrari Testarossa
44	Rallye Gerona-Guillerías	92 FUERA DE SERIE
51 MERCADO	Oferta de la semana	Quasar, estrella de mañana
52	Precios de coches nuevos	96 OCIO
54	Precios de coches usados	Fiesta en la Bahía
60 AGENDA PERSONAL		100 GENTE SOBRE RUEDAS
		Sebastián Salvadó
		101 XAVIER DOMINGO
		Victoria en Le Mans
		102 MOTOS
		Con color español
		109
		Derbi: Un taller de ganadores
		110 LO ULTIMO
		Saab EV-1
		112
		Opel Corsa 5 puertas
		114 JUAN BALLESTA Y CAPRICHOS



Yamaha retro

Uno de los primeros modelos que comercializó en España Semsu Yamaha fue la 250 versión Special, con un marcado aire Chopper. Luego, este modelo se reconvirtió en la SR 250, una versión más acorde a las necesidades y gustos europeos. Pese a todo, en los concesionarios se seguía preguntando por aquellas «Chopper» e incluso en el mercado de segunda mano se cotizan más caras que nuevas. Con todo ello, Yamaha ha decidido hacer una nueva serie de aquellas motos. Bautizada como entonces, «Special», varía de la SR convencional por su llanta trasera de 16 pulgadas, su neumático trasero de gran sección, manillar de «cuernos», sillín más ancho y detalles que recuperan ese aire americanizado. El color del depósito es negro exclusivamente. Esta moto ya está disponible en los concesionarios y se vende al precio de 379.000 pesetas en la calle.



RENAULT: INTERCOOLER PARA DURAR MAS

RENAULT Vehículos Industriales ha presentado su gama de 1985, que ha sido mejorada con interesantes innovaciones tecnológicas. La más importante es la incorporación del sistema Intercooler en todos los segmentos de su gama de 14 a 38 toneladas, que incorporan motores de 173 a 320 caballos de potencia. Este es un sistema de refrigeración del aire de la admisión a través del radiador frontal, gracias al cual se consigue un sustancial ahorro de combustible.

Además, toda la gama incorpora caja de cambios sincronizadas y se mejoran las cabinas. En este aspecto hay que destacar las nuevas cabinas KB, especial para largas distancias y TIR y, sobre todo, la cabina Turboleader.

SANTA SEMANA

AL regreso de estas minivacaciones, los usuarios se han enfrentado a una nueva subida: la de los precios de los automóviles. Oscila entre el 2,5 por 100 y el 4 por 100, con mayoría sobre el 3 por 100. Ya han ajustado sus tarifas Peugeot, Talbot y Renault, y la han anunciado Ford y Opel.

Se espera que Seat y Citroën las comuniquen en los próximos días. Por parte de los importadores, por ahora todos se mantienen a la espera, excepto Alfa Romeo, que ha procedido a un ajuste en torno al 4 por 100, según los modelos.

Esta subida se encuadra en la tradicional de primavera y se suma a la efectuada a comienzos de año. Lamentablemente, no finalizará 1985 sin que un nuevo ajuste se lleve a cabo, cosa que ocurrirá con la llegada del otoño.

Vespa sin mezcla

Con los nuevos modelos de Vespa Iris sus propietarios se evitarán el engorroso proceso de preparar la mezcla en las gasolineras. La nueva gama, presentada la pasada semana, ofrece interesantes innovaciones y, quizá, la más interesante es el mezclador automático, que permite el engrase separado. La gasolina llega al carburador por gravedad y el aceite es enviado al conducto de aspiración mediante una pequeña bomba. El depósito de aceite, situado bajo el sillín, tiene una capacidad de 1,6 litros, con un indicador exterior de reserva. Esta y otras mejoras serán comentadas en una prueba a fondo que publicaremos próximamente. Los precios de la nueva gama Iris oscilan entre las 175.706 pesetas, para la versión PX 150, y las 245.718 pesetas de la PX 200 E, con arranque eléctrico.



Los franceses nos podrían dar la mano

Una de las razones que avalaban la construcción del túnel del Cadí era la posibilidad de que Francia construyese uno en el Puymorens. De ese modo se unirían Barcelona y París a través de Toulouse y los citados túneles. Poco después se supo que los franceses habían «aparcado» esta iniciativa, que ahora se vuelve a plantear, ya que se han iniciado los estudios técnicos preliminares. Su posible construcción estaría prevista para los primeros años noventa.

EL FIAT PREMIO EN EL GRAN PREMIO

EL Fiat Uno con carrocería de tipo clásico ya rueda por las carreteras brasileñas. Durante el Gran Premio de Brasil, Rafael Ciol pudo fotografiar las primeras unidades del Fiat Premio que han salido ya de las factorías que la firma italiana tiene en aquel país.

El nuevo Fiat Premio sustituye a los modelos Oggi, que eran una versión con maletero independiente de los muy conocidos Fiat 127. Los nuevos Premio están saliendo al mercado con los motores empleados en el Uno, como es el caso de los 1.300 gasolina, con 71 caballos de potencia, y

CIEN OCTANOS

● Líder durante muchos años en los mercados africanos, Peugeot ha visto descender gravemente su penetración. La firma francesa va a realizar un gran esfuerzo por recuperar el terreno perdido, creando 800 puntos de venta y mantenimiento.

● Desde septiembre de este año, todos los automóviles de más de cinco años que se vendan como segunda mano en el mercado francés deberán pasar una inspección técnica.

● Desde que en 1981 los accionistas recibieron sus beneficios, Volkswagen no había vuelto a repartir dividendos hasta este año, en que han correspondido cinco marcos por acción. Sin embargo, no se ha dado a conocer el balance del ejercicio 1984.

● Ford Inglaterra ha introducido una serie de importantes mejoras en su gama de motores diesel para ve-

de alcohol, con 58 caballos, y el Diesel de 1.300, con 45 caballos. El Premio CS emplea, por su parte, el motor de 1.500 centímetros cúbicos ya utilizado en los Ritmo, con 85 caballos de potencia en su versión de gasolina.



Una clave perdida

La seguridad vial española perdió una oportunidad de oro el pasado viernes, en el programa de TVE «La clave». La semana anterior nos anunciaron que con el título de «Carreteras de miedo» se trataría de los trágicos fines de semana, operaciones salida y retorno de los puentes y la influencia de la carretera. Visto de este modo, el debate parecía de lo más interesante para destapar los graves fallos de nuestra red viaria y

las causas de tanto accidente sin aclarar. Pero nadie puso interés en ese asunto —ni el presentador o el director general de Tráfico, y mucho menos el resto de invitados, defendiendo cada uno sus intereses—. Todo el programa se convirtió en una promoción del Plan General de Carreteras por parte del director general de Carreteras, Enrique Balaguer, que supo contestar a todo y aprovechar la oportunidad que le sirvió en bandeja el nulo interés del resto de participantes de entrar en el tema que les había convocado.

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 Brio (Información); Angel Carhenilla (Arte y Fotografía); Sergio Piccione (Producto); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benet, 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 Válcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohiger. 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.

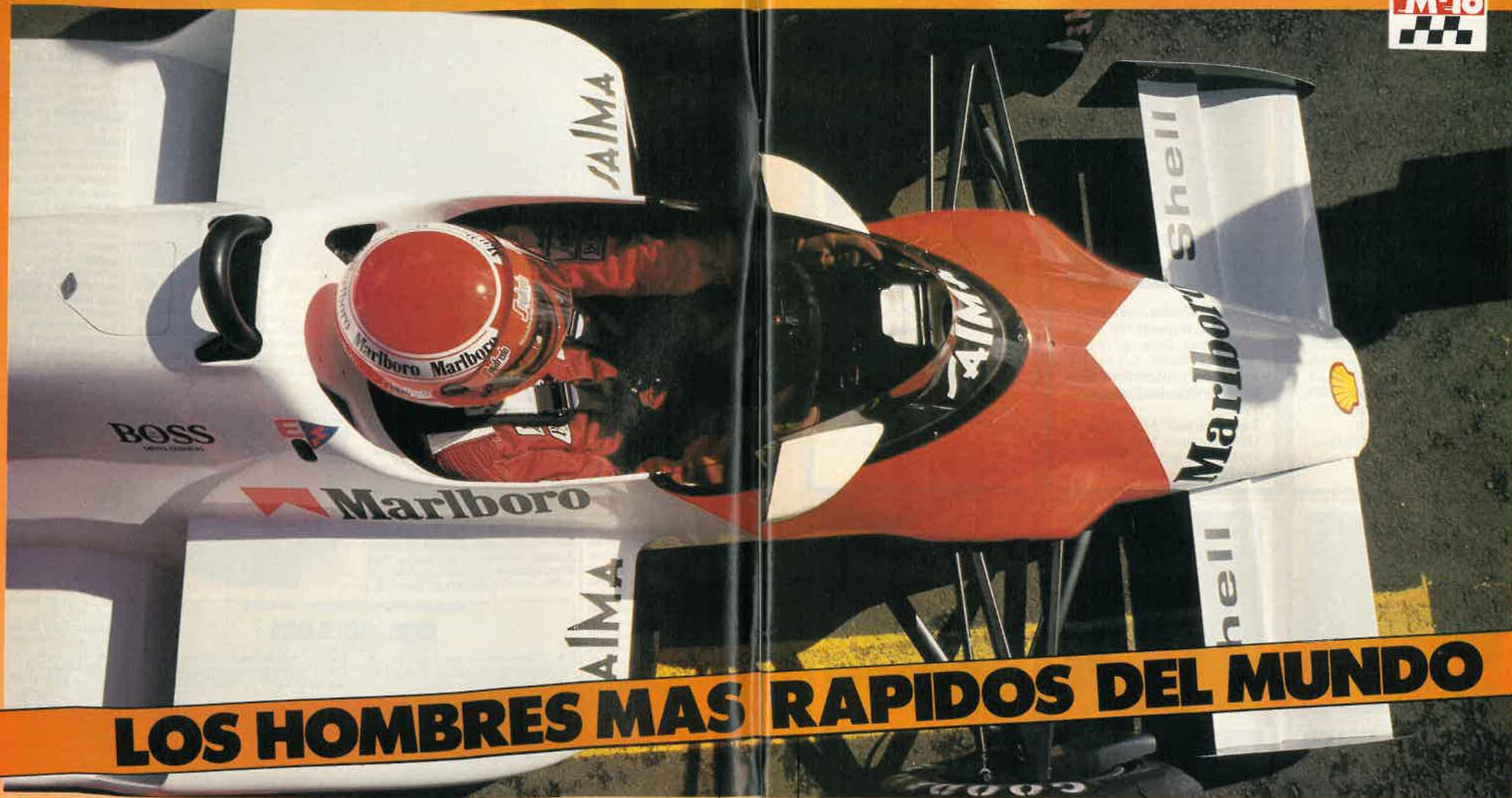
Anuncios por palabras: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

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 Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.

Difusión controlada por OJD. Es una publicación del GRUPO 16. Director general: Alfonso de Salas. Director de Publicidad: Balbino Fraga. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1983. Depósito Legal: M. 30.247. 1983.

Difusión controlada por OJD.





LOS HOMBRES MAS RAPIDOS DEL MUNDO

ESTOS 24 hombres, los mejores pilotos del mundo, suman más de 1.500 grandes premios disputados. Sólo en carrera, entre todos, han cubierto casi medio millón de kilómetros, con mejor o peor fortuna. A lo largo del año, es lo normal, se les unirán algunos otros nombres, que pasarán ya a la historia del automovilismo. Ya han llegado a su primera meta: la fórmula reina; algunos, muy pocos, concretamente 11, se han subido en alguna ocasión a lo más alto del pó-

dium, segunda meta en las ilusiones de cualquier piloto. Y ya, el Campeonato del Mundo, la máxima aspiración, sólo lo han logrado Lauda, Piquet y Rosberg; es esta una de las temporadas en que menos campeones se reúnen en las parrillas de salida, lo que pone de manifiesto el altísimo grado de desgaste a que hoy día están sometidos los pilotos de la Fórmula 1. Hace tan sólo siete u ocho años, se reunían en una parrilla de salida: Stewart, Fittipaldi, Andretti, Hulme, Surtees y Graham Hill, todos

ellos campeones, enfrentándose con hombres como Peterson, Ickx, Regazzoni o Amon, que podrían igualmente haberlo sido. ¿Era entonces más competitiva la Fórmula 1? Desde luego, las diferencias de material eran menores.

Pero nadie analiza a los rivales con los que se enfrentan, sino los resultados finales. Faltan todavía ocho meses y 15 carreras para saber quién va a sustituir a Niki Lauda en el título mundial. Candidatos hay, por lo menos, media docena, pero tampoco muchos más, a

no ser que surja la sorpresa. Francia e Italia, con seis pilotos cada una, han arrebatado la supremacía nacional de pilotos, que tradicionalmente ha venido manteniendo Gran Bretaña, que tiene que conformarse con cinco hombres en la especialidad. Curiosamente, países con ciertamente poca tradición automovilística, como Austria o Brasil, tienen un par de representantes.

No hay, por ejemplo, pilotos japoneses, ni argentinos o mexicanos, que tantos días de gloria dieron en época

pasada al automovilismo hispanoamericano; como tampoco hay hombres de color o mujeres, poniéndose de manifiesto que es un deporte para la raza blanca, sin que haya ninguna razón que lo justifique.

Y por último, una curiosidad: si tenemos en cuenta los colores de los cascos, fruto de los gustos de cada cual, es el azul el dominante: 18 de estos pilotos incorporan este color en su elemento más distintivo..., claro que la superstición no es lo más importante,

como se demuestra por el hecho de que siete de ellos viven en Montecarlo, por aquello de los paraísos fiscales.

Con esta ficha de los hombres de la Fórmula 1 iniciamos un conjunto de páginas dedicadas al automovilismo deportivo. En el espacio que hemos podido destinar faltan, evidentemente, muchas cosas y muchos apartados, pero se resume lo más trascendente y lo más espectacular de este deporte, que cada día apasiona a un mayor número de personas.



1 Niki Lauda

Austriaco, 36 años, casado.
159 GGPP disputados.
24 victorias, 3 campeonatos del mundo.
Primer GP: Austria, 1971.
Primera victoria: España, 1974.
Equipo actual: McLaren.
Otros equipos: March (1971/1972), BRM (1973), Ferrari (1974 a 1977), Brabham (1978/1979).



2 Alain Prost

Francés, 30 años, casado.
74 GGPP disputados.
17 victorias, 2 subcampeonatos.
Primer GP: Argentina, 1980.
Primera victoria: Francia, 1981.
Equipo actual: McLaren.
Otros equipos: McLaren (1980), Renault (1981 a 1983).



3 Martin Brundle

Inglés, 25 años, casado.
8 GGPP disputados.
Mejor resultado: 2.º en el GP Detroit 1984.
Primer GP: Brasil, 1984.
Equipo actual: Tyrrell.
Otros equipos: Siempre con Tyrrell.



7 Nelson Piquet

Brasileño, 32 años.
95 GGPP disputados.
12 victorias. Campeón del Mundo 1982 y 1983.
Primer GP: Alemania, 1978.
Equipo actual: Brabham.
Otros equipos: Ensign (1978), McLaren (1978), Brabham (1978).



8 François Hesnault

Francés, 28 años, soltero.
16 GGPP disputados.
Dos 8.º puestos.
Primer GP: Brasil, 1984.
Equipo actual: Brabham.
Otros equipos: Ligier (1984).



9 Manfred Winkelhock

Alemán, 32 años, casado.
40 GGPP disputados.
5.º Brasil, 1982.
Primer GP: Sudáfrica, 1982.
Equipo actual: RAM.
Otros equipos: ATS. (1982 a 1984).



4 Stefan Bellof

Alemán, 28 años, soltero.
11 GGPP disputados.
3.º en Mónaco, 1984.
Primer GP: Brasil, 1984.
Equipo actual: Tyrrell.
Otros equipos: Siempre con Tyrrell.



5 Nigel Mansell

Inglés, 30 años, casado.
60 GGPP disputados.
3.º en 4 ocasiones.
Primer GP: Austria, 1980.
Equipo actual: Williams.
Otros equipos: Lotus (1980 a 1984).



6 Keke Rosberg

Finlandés, 36 años, casado.
83 GGPP disputados.
3 victorias. Campeón del mundo 1982.
Primer GP: Sudáfrica, 1978.
Equipo actual: Williams.
Otros equipos: Theodore (1978), ATS (1978), Wolf (1978/1979), Fittipaldi (1980/1981).



10 Philippe Alliot

Francés, 30 años, casado.
14 GGPP disputados.
10.º en dos ocasiones.
Primer GP: Brasil, 1984.
Equipo actual: RAM.
Otros equipos: Siempre con RAM.



11 Elio de Angelis

Italiano, 27 años, soltero.
89 GGPP disputados.
1 victoria.
Primer GP: Argentina, 1979.
Primera victoria: Austria, 1982.
Equipo actual: Lotus.
Otros equipos: Shadow (1979).



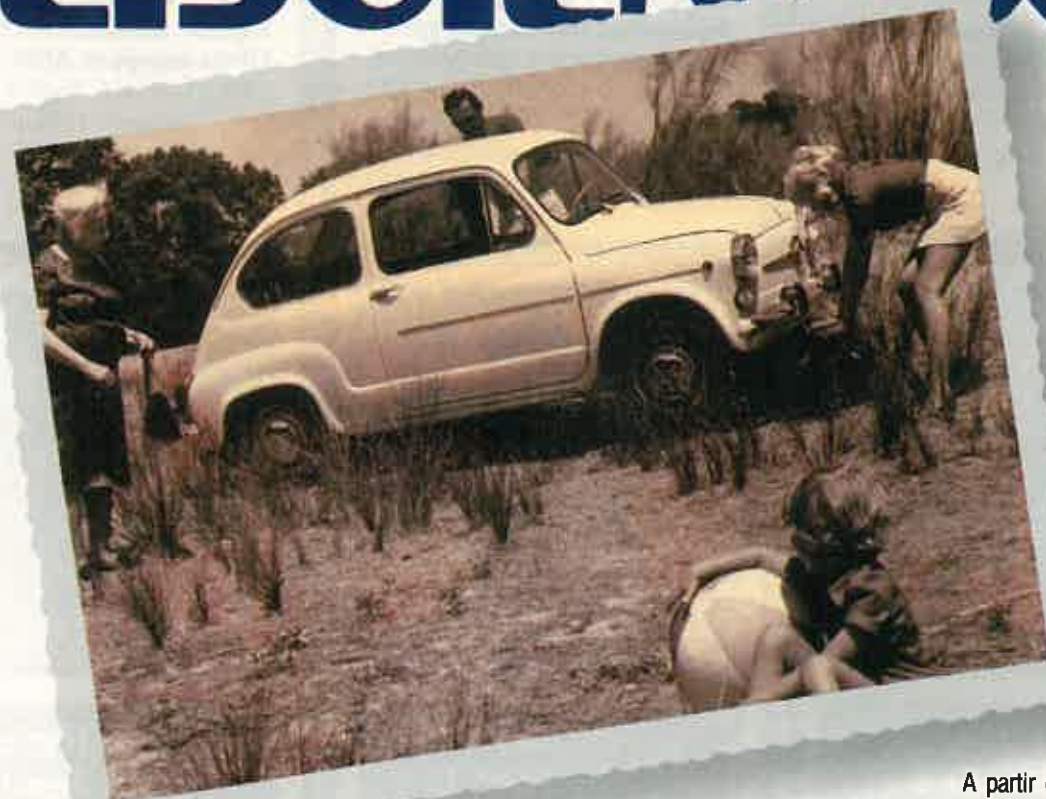
12 Ayrton Senna

Brasileño, 25 años, soltero.
15 GGPP disputados.
2.º en Mónaco, 1984.
Primer GP: Brasil, 1984.
Equipo actual: Lotus.
Otros equipos: Toleman (1984).

**A PARTIR
DE LA PROXIMA
SEMANA**

Motor 16

LA ESPAÑA del SEISCIENTOS



La auténtica motorización española vino de la mano del 600. Este humilde utilitario abrió a los españoles las puertas de la libertad y la cultura. Descubrimos otros paisajes y otras gentes, muy lejanos hasta entonces. Desde su aparición, el 600 entra en la historia, rompe moldes y modifica los hábitos y actitudes de los españoles. ¿Cómo se veía la España de entonces desde dentro de un 600? A través de veinte capítulos, que van desde el año 1956 a 1975, MOTOR16 desvelará este interrogante, con la colaboración de prestigiosas firmas de la cultura española.

A partir de nuestro próximo número, personalidades como Julio Caro Baroja, Alonso Zamora Vicente, Jesús Fernández Santos, Manuel Vázquez Montalbán, Luis García Berlanga, Antonio de Senillosa, Fernando Sánchez Dragó, José Luis Sampedro, Luis Carandell, Jesús Torbado y Adolfo Marsillach, entre otros, desmenuzará año por año esta peculiar historia de España desde una óptica inédita. También se analizarán todos los modelos que acompañaron al 600 en este «boom» de la motorización, su influencia industrial y comercial y la afición deportiva que generó.



Fórmula-1



15 Patrick Tambay

Francés, 35 años, casado.
86 GGPP disputados.
2 victorias.
Primer GP: G. Bretaña, 1977.
Primera victoria: Alemania, 1982.
Equipo actual: Renault.
Otros equipos: Ensign (1977), McLaren (1978/1979), Theodore (1981), Ligier (1981), Ferrari (1982/1983).



16 Derek Warwick

Inglés, 30 años, casado.
44 GGPP disputados.
2 segundos puestos.
Primer GP: Las Vegas, 1981.
Equipo actual: Renault.
Otros equipos: Toleman (1981 a 1983).



17 Gerhard Berger

Austriaco, 25 años, soltero.
5 GGPP disputados.
6.º en el GP de Italia 1984.
Primer GP: Austria, 1984.
Equipo actual: Arrows.
Otros equipos: ATS (1984).



18 Thierry Boutsen

Belga, 27 años, casado.
26 GGPP disputados.
5.º GP de Austria 1984.
Primer GP: Bélgica, 1983.
Equipo actual: Arrows.
Otros equipos: Siempre con Arrows.



21 Mauro Baldi

Italiano, 31 años, casado.
34 GGPP disputados.
5.º en Holanda, 1983.
Primer GP: Brasil, 1982.
Equipo actual: Spirit.
Otros equipos: Arrows (1982), Alfa Romeo (1983).



22 Riccardo Patrese

Italiano, 30 años, soltero.
113 GGPP disputados.
2 victorias.
Primer GP: Mónaco, 1977.
Primera victoria: Mónaco, 1982.
Equipo actual: Alfa Romeo.
Otros equipos: Shadow (1977), Arrows (1978 a 1981), Brabham (1982/1983).



Sólo a Volkswagen se le podía ocurrir mejorar el Golf.

Malas noticias. Para la competencia, claro. Después de años y años en el que el Golf era el modelo a imitar por todo el mundo, sólo a la vanguardista tecnología Volkswagen se le podía ocurrir mejorarlo! ¡Mejorar lo que parecía insuperable!

Dicho y hecho. Nuevo Golf.

Nuevo tamaño exterior. Más largo. Y más ancho. Es decir, más confortable. Con nuevo frontal. Con nueva estética posterior. Más aerodinámico. Con me-

nor resistencia al viento. Con mayor capacidad de maletero. Con un mayor depósito de combustible. Es decir, con mayor autonomía. Y con mayor superficie acristalada. ¿Cómo lo ve? Nuevo Volkswagen Golf. Pensado por alemanes. Y construido por alemanes. Y en 5 versiones: Golf GT (2 y 4 puertas) en gasolina y diesel. Golf GTI Injection. Golf GTD Turbo. Y Golf Cabrio.



23 Eddie Cheever

Norteamericano, 27 años, casado.
70 GGPP disputados.
2.º en Detroit y Canadá, 1983.
Primer GP: Sudáfrica, 1978.
Equipo actual: Alfa Romeo.
Otros equipos: Hesketh (1978), Osella (1980), Tyrrell (1981), Ligier (1982), Renault (1983).



24 Pier Carlo Ghinzani

Italiano, 33 años, casado.
23 GGPP disputados.
5.º en el GP de Dallas 1984.
Primer GP: Bélgica, 1981.
Equipo actual: Osella.
Otros equipos: Siempre con Osella.



25 Andrea de Cesaris

Italiano, 25 años, soltero.
63 GGPP disputados.
2.º en 2 GGPP.
Primer GP: Canadá, 1980.
Equipo actual: Ligier.
Otros equipos: Alfa Romeo (1980/1982/1983), McLaren (1981).



26 Jacques Laffite

Francés, 41 años, casado.
153 GGPP disputados.
6 victorias. Tres años 4.º en el Campeonato.
Primer GP: Alemania, 1974.
Primera victoria: Suecia, 1977.
Equipo actual: Ligier.
Otros equipos: Williams (1974/1975), Ligier (1976 a 1982), Williams (1983/1984).



27 Michele Alboreto

Italiano, 28 años, casado.
58 GGPP.
3 victorias, 4.º en el Campeonato 1984.
Primer GP: San Marino, 1981.
Primera victoria: Las Vegas, 1982.
Equipo actual: Ferrari.
Otros equipos: Tyrrell (1981/1982/1983).



28 René Arnoux

Francés, 36 años, divorciado.
96 GGPP disputados.
7 victorias, 3.º en el Campeonato 1983.
Primer GP: Bélgica, 1978.
Primera victoria: Brasil, 1980.
Equipo actual: Ferrari.
Otros equipos: Martini (1978), Surtees (1978), Renault (1980/1981/1982).

AQUI SE LA JUEGAN

LA Federación Internacional del Deporte del Automóvil tiene homologados más de setenta circuitos; sin embargo, sólo unos veinte se utilizan en la Fórmula 1. En los países de gran tradición automovilística es frecuente que se alternen dos o tres circuitos para celebrar anualmente su gran premio. Así, en Francia, por ejemplo, se utilizó Dijon el pasado año y éste se va a celebrar en el Paul Ricard.

Esta temporada 85, recién comenzada en Brasil, está formada, como en el pasado año, por 16 grandes premios, de los cuales 11 se disputan en Europa (Portugal, San Marino, Mónaco, Bélgica, Francia, Gran Bretaña, Alemania, Austria, Holanda, Italia y el GP de Europa, en Gran Bretaña, sobre el circuito de Brands Hatch) y cinco entre América, África y la novedad australiana de este año.

Precisamente en Australia van a encontrarse los corredores con un nuevo trazado: el circuito de Adelaida, uno más a sumarse a la moda de los circuitos urbanos (Montecarlo, Detroit y Montreal).

Estos circuitos urbanos son una de las características de los grandes premios de los últimos años. Los intereses económicos que mueve la F-1 son de tal naturaleza que hay toda una lista de ciudades candidatas a su organización. Hoy día, quien vaya con el dinero por delante, ceda una parte de ese dinero al señor Ecclestone y disponga de un buen servicio de relaciones públicas, puede contratar al gran circo de la Fórmula 1, como en otros años contrataba a los saltimbanquis de Feijoo y Castilla..., sólo que multiplicado por mil y en dó-

lares. Ciudades como París, Roma, Nueva York, e incluso Moscú, están en la lista de posibles sedes de un gran premio a celebrar por sus calles. Todavía se recuerdan las polémicas sobre la seguridad en los circuitos, cuando este tema ha pasado a un segundo plano gracias al dinero.

Todos los circuitos tienen una longitud comprendida entre los 3,3 y los 6,9 kilómetros (véase cuadro adjunto), siendo el más corto el de Montecarlo y el más largo el de Spa. Ha desaparecido ya el larguísimo circuito de Nurburgring, el de toda la vida, con sus más de 22 kilómetros, que a la mayoría de los pilotos les costaba enormemente memorizar, para ser sustituido por un nuevo trazado, que todos consideran más artificial.

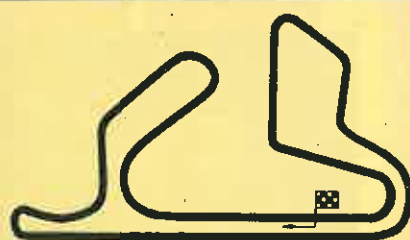
Salvo en media docena, en la mayoría de los circuitos utilizados se hacen promedios superiores o muy próximos a los 200 kilómetros por hora. El más rápido es el austriaco de Zeltweg, con un promedio en la vuelta rápida de 230 km/h. y un promedio de carrera de 223 km/h. —en una hora y veinte minutos se acaba el espectáculo—; mientras que otras carreras del mundial llegan a durar más de dos horas, como el GP de Dallas el pasado año.

En kilometraje, la duración media es de los 300 kilómetros, si bien algunas pruebas, por el cansancio que supone para los pilotos, se acortan hasta 250 kilómetros, como en Mónaco, o se alargan hasta 315 kilómetros, como en Silverstone.

Todo esto tiene una gran importancia por la limitación del consumo de los automóviles de Fórmula 1.

Longitud de los circuitos y duración de las pruebas			
Circuito	Longitud (metros)	Número de vueltas (km)	Duración de la carrera (km)
Montecarlo	3.312	77	255,92
Adelaida	3.800	—	—
Kyalami	4.104	75	307,80
Detroit	4.144	63	262,22
Brands Hatch	4.206	71	298,62
Zandvoort	4.252	71	301,89
Montreal	4.410	70	308,70
Estoril	4.350	70	304,85
Nurburgring	4.542	67	304,31
Silverstone	4.719	67	316,17
Jacarepaguá	5.031	61	306,89
Imola	5.040	60	302,46
Monza	5.800	51	295,88
Paul Ricard	5.810	54	313,74
Zeltweg	5.942	51	303,04
Spa	6.949	40	278,62

Promedios de velocidad en la vuelta rápida		
Circuito	Promedio (Km/h.)	Piloto
Zeltweg	230,31	Lauda
Silverstone	228,89	Prost
Monza	227,17	Lauda
Kyalami	216,38	Prost
Brands Hatch	209,24	Pironi
Paul Ricard	209,00	Patrese
Nurburgring	196,66	Piquet
Spa	196,22	De Cesaris
Imola	194,52	Piquet
Zandvoort	192,91	Arnoux
Estoril	188,68	Lauda
Jacarepaguá	187,69	Prost
Montreal	179,75	Pironi
Montecarlo	144,24	Prost
Detroit	136,36	Warwick
Adelaida	?	?



GP de Brasil
Jacarepaguá
5.031 m.
Récord: 1-36-49 (Prost)



GP de Portugal
Estoril
4.350 m.
Récord: 1-22-99 (Lauda)



GP de San Marino
Imola. 5.040 m.
Récord: 1-33-27 (Piquet)



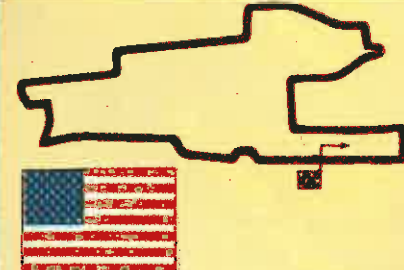
GP de Mónaco
Montecarlo
3.312 m.
Récord: 1-26-35 (Patrese)



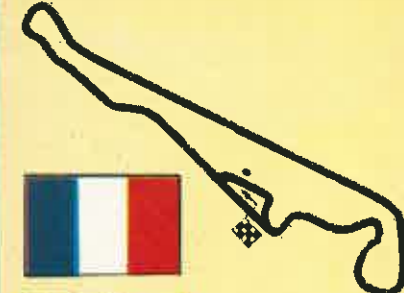
GP de Bélgica
Spa-Francorchamps
6.949 m.
Récord: 2-07-49 (De Cesaris)



GP de Canadá
Montreal
4.410 m.
Récord: 1-28-32 (Pironi)



GP de Detroit
Detroit
4.023 m.
Récord: 1-46-22 (Warwick)



GP de Francia
Paul Ricard
5.810 m.
Récord: 1-40-08 (Patrese)



G. P. de Inglaterra
Silverstone
4.719 m.
Récord: 1-41-21 (Prost)



GP de Alemania
Nurburgring
4.542 m.
Récord: 1-23-14 (Piquet)



GP de Austria
Zeltweg
5.942 m.
Récord: 1-32-53 (Arnoux)



GP de Holanda
Zandvoort
4.252 m.
Récord: 1-19-35 (Arnoux)



GP de Italia
Monza
5.800 m.
Récord: 1-31-91 (Lauda)



GP de Europa
Brands Hatch
4.206 m.
Récord: 1-12-36 (Pironi)



GP de Australia
Adelaida
3.800 m.
Récord: aún no establecido



GP de África del Sur
Kyalami
4.104 m.
Récord: 1-08-28 (Prost)

SERVICIOS DEL BANCO POPULAR. CUENTE VD. CON ELLOS.

Autocheques 4B:

Para llenar el depósito del coche sin llevar dinero en efectivo.

Tarjeta 4B y Telebancos:

Para disponer de dinero en efectivo y realizar otras operaciones a cualquier hora del día y de la noche en más de 650 Telebancos.*

Cheques 4B:

Para realizar sus compras en miles de establecimientos.

Cheques de viaje y Eurocheques:

Para viajar cómodamente.

Tarjeta Visa:

Para poder comprar por todo el mundo con sólo su firma.*

Estos y otros muchos son los servicios que el Banco Popular pone a su disposición. Servicios que tenemos en cuenta para hacérselo todo mucho más fácil y cómodo.

**BANCO
POPULAR**
ESPAÑOL

American Express:

Para pagar sin límite de gastos preestablecidos.*

Master Card:

Para sus compras y servicios sin dinero.*

Mondial Assistance:

Para viajar protegido por todo el mundo.

Cuentas a la vista y a plazo:

Para custodiar y rentabilizar sus ahorros.

Cajas de alquiler:

Para sus pertenencias de valor.

Crédito popular:

Para conseguir créditos personales de manera rápida y con amortizaciones asequibles.

Domiciliación:

Para que el banco se encargue de cobrar sus ingresos y pagar sus gastos.

* Sujeto a la liquidación de créditos para las compras en el exterior.

Autorizado por el B de E n.º 15 210

Fórmula-1

LOS BIORRITMOS DE LOS PILOTOS

EL RELOJ SECRETO DE LA FORMULA-1

Los problemas de índole intelectual enturbiarán la actuación de Rosberg en el Gran Premio de Detroit.

Los acontecimientos de naturaleza emocional darán muchos problemas a Laffite en Imola, a Rosberg en Mónaco y a Piquet en Detroit.

Los problemas de orden físico afectarán a Prost en Estoril, a Tambay en Spa y a Lauda en Montreal.

EN ciertas líneas aéreas norteamericanas, los pilotos no vuelan cuando sus biorritmos no son buenos; en algunas ciudades japonesas, los taxistas no cogen el volante de su coche cuando su reloj vital está en las horas bajas; pero en la Fórmula 1, inmersa en un río de dólares que todo lo arrasa, los pilotos deben enfundarse el mono y entrar en su monoplace sean cuales sean sus condiciones anímicas.

El biorritmo, una teoría que se experimentó con los «marines» de la Armada estadounidense durante el desembarco de Guadalcanal, y que se ha comprobado después hasta la saciedad por los técnicos de la NASA, influye en las carreras de una manera muy notable, por tal motivo MOTOR16 ha puesto en marcha su ordenador para comprobar el estado de los «doce apóstoles», los doce pilotos que, según todos los indicios, deben disputarse el campeonato mundial: Niki Lauda, Alain Prost, Nigel Mansell, Keke Rosberg, Nelson Piquet, Elio de Angelis, Ayrton Senna, Patrick Tambay, Derek Warwick, Jacques Laffite, Michele Alboreto y René Arnoux.

Estos doce hombres sin piedad están encuadrados en siete escuderías diferentes: McLaren, Williams, Brabham, Lotus, Renault, Ligier y Ferrari; sus edades están comprendidas entre los veinticinco años de Ayrton Senna y los cuarenta y un años de Jacques Laffite, y en la lista de nacionalidades se incluyen cuatro franceses: Prost, Tambay, Laffite y Arnoux; dos brasileños: Piquet y Senna; dos ingleses: Mansell y Warwick; dos italianos: De Angelis y Alboreto; un austriaco: Lauda, y un



M-16



Grandes horizontes

Los más grandes. Los más cercanos y los más inalcanzables. La nieve. El asfalto. El bosque. La ciudad. El pedregal. La arena de los desiertos y las playas. Esos son los horizontes del nuevo SUZUKI/SANTANA.

SUZUKI/SANTANA es la tecnología que llega más lejos. Un coche que se desmarca de todos los demás coches. Por fuerza. Por agarre. Por seguridad. Un coche que hace más grande el campo y más fácil la ciudad.

El primer 4 x 4 ligero y manejable de verdad. Capaz de subir pendientes del 100% (45° de

desnivel). Con tracción a dos y a cuatro ruedas. Motor de 970 c.c., con gasolina normal y rendimiento fuera de lo normal. Una auténtica máquina de disfrutar.

Con SUZUKI/SANTANA la ciudad es tuya. Por tamaño. Por potencia. Por manejabilidad. Y en el campo el camino lo haces tú. Sin fronteras. Sólo tú y los grandes horizontes.

Y para colmo, lo puedes comprar desde 759.600 pts. F.F.

Si lo pruebas, te lo vas a llevar puesto. Seguro.



SUZUKI
SANTANA



finlandés: Rosberg.

Los biorritmos obtenidos única y exclusivamente en función de la fecha de nacimiento de los pilotos, han dado su veredicto para el ya inminente Gran Premio de Portugal a disputarse en Estoril, una carrera en la que tres de las máximas estrellas, Prost, Senna y Tambay, tendrán problemas de tipo personal a la hora de rodar en el circuito portugués.

Para el Gran Premio de San Marino, que se celebrará en Imola el 5 de mayo, son Rosberg y Laffite los que tienen los peores biorritmos; estos dos pilotos, de carácter fuerte, se encontrarán en plena crisis emocional, lo que debería restar muchos puntos a su actuación.

En el principesco circuito de Mónaco el 19 de mayo habrá tres pilotos, Mansell, Rosberg y Laffite, con los datos en contra. El 19 de mayo, Jacques Laffite, el conductor más veterano de la Fórmula 1, tendrá un día nefasto, un día que podría saldarse con un accidente de consideración.

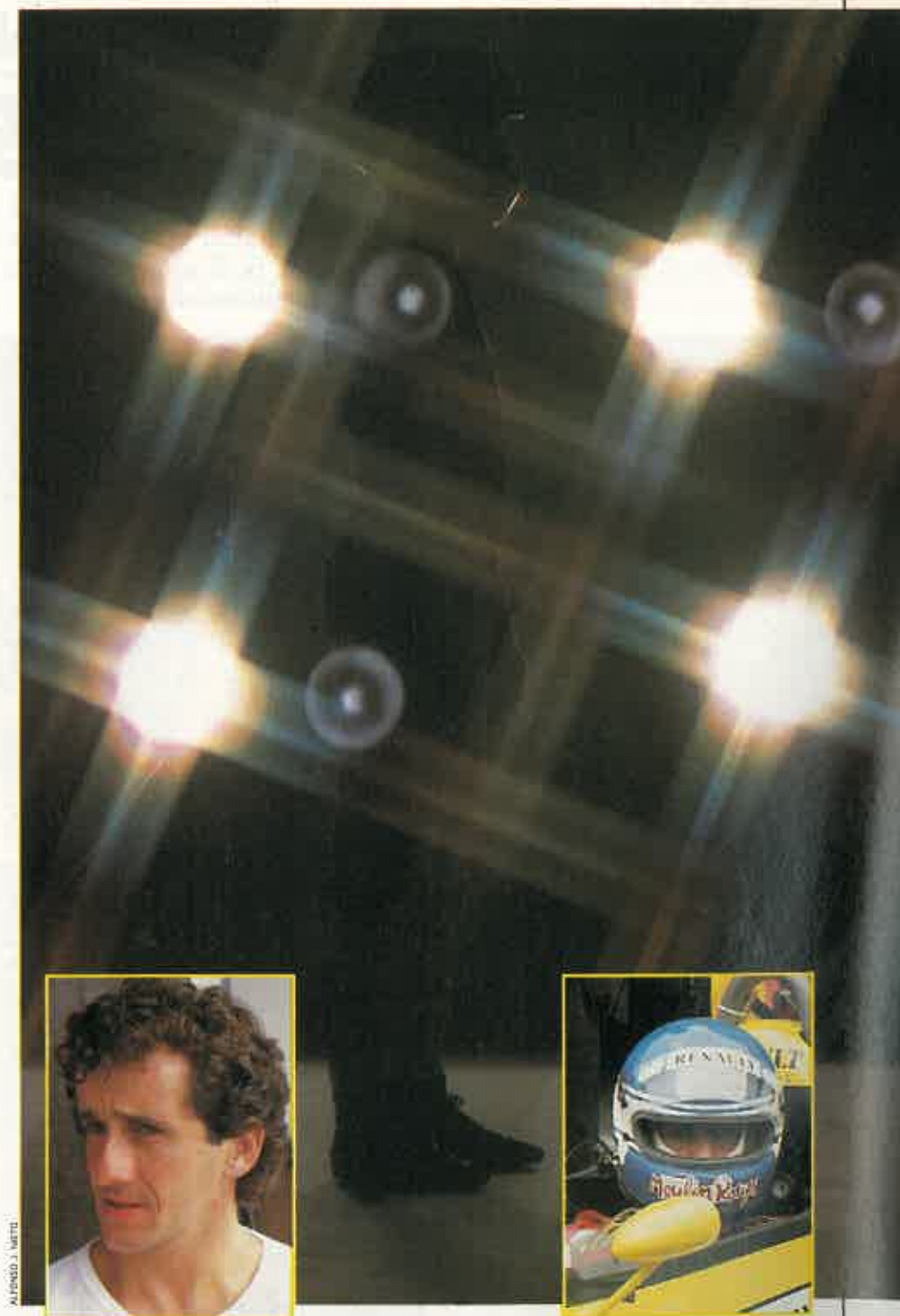
En el Gran Premio de Bélgica, que se disputará en Spa el día 2 de junio, hay un grupo de cuatro pilotos en malas condiciones: Prost, Rosberg, Tambay y Arnoux; dentro de esa mala nota general habrá dos destacados por lo negativo de sus biorritmos, Prost y Rosberg, dos conductores que tendrán unos momentos verdaderamente fatídicos en el momento de ponerse en la línea de salida.

En el circuito Gilles Villeneuve, de Montreal (Canadá), sólo Niki Lauda, el «rey de los ratones», tendrá el biorritmo en contra. Como la parte negativa afecta tan sólo al aspecto físico del tricampeón mundial, puede suceder que las capacidades habituales de esta «computadora con casco» anulen ese mal trance y sea el piloto menos afectado.

Por último, para el Gran Premio de Detroit, del 23 de junio, serán Rosberg y Piquet los que tendrán en contra el biorritmo, peor en el caso de Piquet, que sufrirá un fallo emocional que debe restarle bastantes energías a un piloto muy encerrado en sí mismo y que necesita toda su moral para correr al ciento por ciento.

El primer piloto de Williams, el finlandés Keke Rosberg, parece, a priori, el más castigado por los biorritmos puestos en su contra en cuatro ocasiones, lo que detendrá sin duda su carrera hacia el título. Prost, Tambay y Laffite se verán enfrentados en dos ocasiones a este reloj biológico que rige nuestras vidas minuto a minuto, un reloj imparable que también influencia a los superhombres que tienen la capacidad de entrar en un Fórmula 1 para lanzarlo hasta el límite de sus posibilidades.

Angel Marco/Victor Piccione



Detrás de esa coraza que aísla a los pilotos de Fórmula 1 hay personas de carne y hueso que tienen días mejores y días peores. Según sus biorritmos, el finlandés Keke Rosberg sufrirá bastante en cuatro de las seis próximas carreras. Prost, Tambay y Laffite sufrirán en dos de ellas.

STEWART, CLARK, FANGIO Y LAUDA

CUATRO MAESTROS

Desde que en 1950 se creó el primer reglamento de la Fórmula 1, casi 250 pilotos han tenido la satisfacción de tomar la salida en un gran premio. De todos ellos, media docena alcanzaron el título de *monstruos sagrados*, pero sólo cuatro han sido o son figuras legendarias del automovilismo.



JUAN MANUEL FANGIO. Años 1950 a 1958. 51 Grandes Premios disputados. 5 Campeonatos del Mundo. 24 victorias. 277,5 puntos conseguidos (5,44 puntos de media). 5 veces fue el más rápido en entrenamientos y 23 marcó la vuelta más rápida en carrera. Su mejor temporada fue la de 1954, que obtuvo 6 victorias de 9 pruebas disputadas.



JIM CLARK. Años 1960 a 1968. 72 Grandes Premios disputados. 2 Campeonatos del Mundo. 25 victorias. 274 puntos marcados (3,81 puntos de media). 33 veces fue el más rápido en los entrenamientos y 27 marcó la vuelta más rápida en carrera. Su mejor temporada fue la de 1965, que obtuvo 7 victorias de 9 pruebas disputadas.



JACKIE STEWART. Años 1965 a 1973. 99 Grandes Premios disputados. 3 Campeonatos del Mundo. 27 victorias. 360 puntos marcados (3,64 puntos de media). 17 veces el más rápido en entrenamientos y 15 marcó la vuelta más rápida en carrera. Su mejor temporada fue la de 1969, que obtuvo 6 victorias de 11 pruebas disputadas.



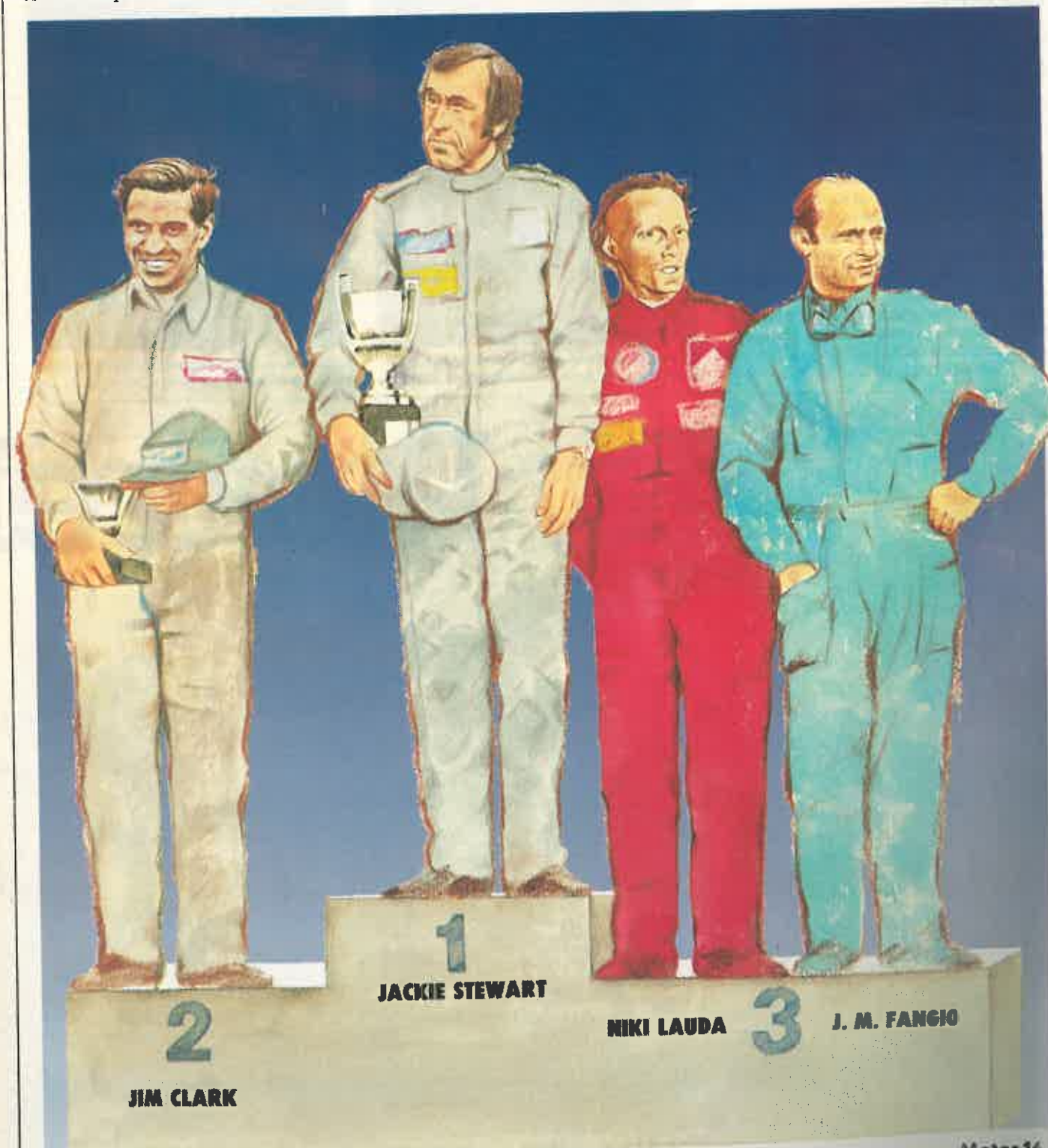
NIKI LAUDA. Años 1971 (una carrera) a 1979, y de 1982 en adelante. 157 Grandes Premios disputados. 3 Campeonatos del Mundo. 24 victorias. 406,5 puntos marcados (2,59 puntos de media). 22 veces fue el más rápido en los entrenamientos, y 24 marcó la vuelta más rápida en carrera. Su mejor temporada ha sido la de 1975, en que ganó 5 de las 14 pruebas disputadas.

CUATRO pilotos se disputan el puesto del mejor de todos los tiempos. Son los que han conseguido mayor número de victorias, el mayor número de títulos y demás. En definitiva, todos ellos marcaron una época. Probablemente, con ellos debería estar algún otro —se nos ocurre mencionar a Alberto Ascari, por remontarnos a los históricos—, pero en la mayoría de esos casos sus carreras quedaron truncadas por alguna causa y eso les impide estar en este podio.

Nuestros cuatro hombres son: Jackie Stewart, Jim Clark, Juan Manuel Fangio y Niki Lauda. De ellos, sólo Jim Clark ha desaparecido, víctima de un inexplicable accidente. Lauda sigue en activo. Y tanto Stewart como Fangio dejaron hace tiempo la competición. Cada uno de ellos ha marcado una época diferente. Aunque Clark y Stewart, por un lado, y Stewart y Lauda, por otro, llegaron a enfrentarse directamente, resulta muy difícil hacer comparaciones. Stewart debutó en Fórmu-

la 1 en 1965, en plenitud de la época Clark, que murió a comienzos de la temporada de 1968. En lo que se refiere a Stewart y Lauda, el austriaco disputó su primera temporada completa en 1972 y Stewart se retiró al finalizar la de 1973.

Por otro lado, las circunstancias fueron muy diversas, y en una evaluación de la competencia que tuvieron que vencer, Fangio no es de los que sale mejor parado. El piloto argentino, el que



más títulos mundiales ha logrado, siempre tuvo la habilidad de encontrarse en el equipo justo y en el momento justo. Los Alfa eran prácticamente imbatibles cuando corrió con ellos. Y lo mismo ocurrió cuando estuvo en Mercedes y posteriormente en la escudería Ferrari, cuando hacía correr los Lancia. Quizá su mejor temporada fue la del 57, en la que corrió para Maserati y en la que tuvo que vencer la resistencia del equipo Ferrari.

En ese sentido, Stewart y, sobre todo, Jim Clark tuvieron que luchar bastante más. Clark dispuso casi siempre de un buen material. Lotus siempre le suministró excelentes chasis, y salvó el año 66, en que los motores BRM H-16 fueron excesivamente frágiles, también estuvo bien servido mecánicamente. Pero también es cierto que, particularmente, entre los años 62 y 65, sus competidores —los equipos BRM, Ferrari, Brabham, Honda y Cooper— estuvieron igualmente bien armados y tuvieron potencial para ganar. Stewart tuvo títulos más claros, particularmente los dos primeros. El Matra, en 1969, y el Tyrrell, en 1971, se mostraron por encima de los demás coches. Sólo su último título fue ganado punto a punto y por escasa diferencia con respecto a Emerson Fittipaldi.

En este último año de Stewart co-



Juan Manuel Fangio, «Chueco», el más grande corredor de todos los tiempos



Jim Clark es, de este poker de ases, el único que ha fallecido



Jackie Stewart, tres veces campeón del mundo, es hoy un activo hombre de negocios



Niki Lauda, el único que sigue en activo y el actual campeón del mundo

menzaron a barajarse en la competición otros parámetros que los del binomio piloto-coche. Fangio, Clark y el mismo Stewart, en sus primeros años, a base de esfuerzo personal, habían sido capaces de suplir cualquier deficiencia de su automóvil. Cuando Lauda comenzó su carrera, el mejor piloto, en el peor coche, no tenía ya la menor posibilidad. Y el mejor coche tampoco le permitía alcanzar el triunfo si no estaba calzado con los mejores neumáticos. Y así sucesivamente. El trabajo de Lauda ha sido, por tanto, mucho más ingrato. Sus triunfos los ha tenido que conseguir día a día, en las largas y pesadas jornadas de pruebas, poniendo a punto suspensiones, alerones, etcétera, para adaptarlos a los neumáticos de forma que éstos tuvieran un rendimiento óptimo. Y, posteriormente, en carrera, estos conocimientos acumulados le han decidido a conformarse con un segundo o tercer puesto, a sabiendas que intentar luchar por el primero era poner en peligro el resultado, porque, a más cadencia, los neumáticos, por ejemplo, no hubieran aguantado. Por otra parte, el ambiente ha cambiado. Las temporadas son más largas y los intereses mayores. Al margen de que los coches, más seguros, son más difíciles de conducir.



En Rioja, el tinto es oro.



Carta de Oro. Rioja bien criado.



FORMULA-1

CADA DIA MAS VELOCES

Con potencias que pueden llegar casi a los 1.000 caballos y con neumáticos y suspensiones muy sofisticadas, los 300 kilómetros a la hora están al alcance de los Fórmula 1.

LA Fórmula 1 ha ido variando con el paso de los años en su reglamentación técnica. Los cambios se han producido para adaptarla a la realidad industrial, no perdiendo de vista que se trata de un banco de pruebas de nuevas soluciones, algunas de las cuales resultan aplicables a plazo medio en los turismos convencionales.

En 1950, cuando se constituye el Campeonato del Mundo, se recoge lo que había por los circuitos después de la guerra y se reglamenta que los Fórmula 1 deberán tener motores de hasta 1.500 centímetros cúbicos con compresor o hasta 4.500 sin compresor. Los Alfa Romeo 1.500 con compresor dominaron las dos primeras temporadas, en que, si excluimos los Ferrari 4.500, la oposición era pequeña y de muy bajo nivel. Los hombres de la Federación Internacional tomaron cartas en el asunto y decidieron que en los años 1952 y 1953 fueran los Fórmula 2, con motores hasta 2.000 c.c. sin ningún tipo de sobrealimentación o de 500 c.c. con ella, los que disputaran el Campeonato del Mundo, mientras se preparaba una

nueva Fórmula 1, que admitía motores de hasta 2.500 c.c. o de 750 c.c. con compresor. Esta reglamentación duró de 1954 a 1960, inclusive. En 1961, un poco asustados por las velocidades que alcanzaban los monoplazas de 2.500 c.c., que desarrollaban potencias de hasta 290 caballos (los Ferrari), un poco porque la tendencia en la industria estaba marcada alrededor de los 1.500 c.c., se redujo todavía más la cilindrada, hasta dejarla en esos 1.500 c.c. que, de todas formas, permitieron potencias de 240 caballos, esta reglamentación duró poco. Comenzando en 1966 la que admite motores atmosféricos hasta 3.000 c.c. o de hasta 1.500, con sobrealimentación, que se mantiene hasta nuestros días, aunque con algunas modificaciones sobre el peso de los coches o el consumo de combustible.

Durante este tiempo, haya subido o bajado la potencia de los motores, la mejora de los promedios ha sido casi constante. Los años en que en un circuito bajaba el promedio se debía, sobre todo, a que hubiera llovido o a que hubieran instalado algún viraje ralentizador para bajar las velocidades, me-



Las diferencias con los monoplazas de 1950 son evidentes: ruedas diagonales y estrechas y motores delanteros.

días. Los cambios en el reglamento destinados a hacer los coches más lentos quedaban absorbidos en un año.

Posteriormente, de 1966 hasta aquí, la aerodinámica y los neumáticos han jugado un papel primordial, pese al aumento espectacular de la potencia de los motores, que en los últimos años ha pasado de los 500 a los 750 caballos de media, sin contar con que para entrenamientos se llega a los 1.000 caballos.

Para dejar constancia de la evolución de las medias hemos tomado dos circuitos: uno, rápido, como el de Silver-



Los modernos motores utilizan turbocompresores, una técnica, sin embargo, muy veterana. Los neumáticos de calificación apenas duran tres vueltas en los entrenamientos.



Mónaco			
1950	1-51-0	= 103,135 km/h.	3,180 km.
1955	1-42-4	= 110,568 km/h.	3,138 km.
1956	1-44-4	= 108,453 km/h.	3,138 km.
1957	1-45-6	= 107,217 km/h.	3,138 km.
1958	1-40-6	= 112,294 km/h.	3,138 km.
1959	1-40-4	= 112,771 km/h.	3,138 km.
1960	1-36-2	= 117,694 km/h.	3,138 km.
1961	1-36-3	= 117,570 km/h.	3,138 km.
1962	1-35-5	= 118,554 km/h.	3,138 km.
1963	1-34-5	= 119,809 km/h.	3,145 km.
1964	1-33-9	= 120,575 km/h.	3,130 km.
1965	1-31-7	= 123,467 km/h.	3,130 km.
1966	1-29-8	= 126,080 km/h.	3,130 km.
1967	1-29-5	= 126,502 km/h.	3,145 km.
1968	1-28-1	= 128,513 km/h.	3,145 km.
1969	1-25-6	= 132,266 km/h.	3,145 km.
1970	1-23-2	= 136,081 km/h.	3,145 km.
1971	1-22-2	= 137,737 km/h.	3,145 km.
1972	1-40-0	= 113,209 km/h. (1)	3,145 km.
1973	1-28-1	= 133,947 km/h. (2)	3,278 km. (2)
1974	1-27-9	= 134,252 km/h.	3,278 km.
1975	1-28-67	= 133,087 km/h.	3,278 km.
1976	1-30-28	= 132,069 km/h.	3,312 km. (2)
1977	1-31-07	= 130,923 km/h.	3,312 km.
1978	1-28-65	= 134,649 km/h.	3,312 km.
1979	1-28-82	= 134,240 km/h.	3,312 km.
1980	1-27-40	= 136,421 km/h.	3,312 km.
1981	1-27-47	= 136,311 km/h.	3,312 km.
1982	1-26-35	= 138,073 km/h.	3,312 km.
1983	1-27-28	= 136,603 km/h.	3,312 km.
1984	1-54-33	= 104,283 km/h. (1)	3,312 km.

(1) Disputada con lluvia. (2) Nuevo trazado.

EVOLUCION DE LA VUELTA MAS RAPIDA

Silverstone			
1950	1-50-6	= 151,278 km/h.	4,700 km.
1951	1-44-0	= 160,773 km/h.	4,700 km.
1952	1-52-0	= 151,407 km/h.	4,700 km.
1953	1-50-0	= 154,159 km/h.	4,700 km.
1954	1-50-0	= 154,159 km/h.	4,700 km.
1956	1-43-2	= 164,320 km/h.	4,700 km.
1958	1-40-8	= 168,230 km/h.	4,700 km.
1960	1-34-4	= 179,640 km/h.	4,700 km.
1963	1-36-0	= 176,650 km/h. (1)	4,700 km.
1965	1-32-2	= 183,930 km/h.	4,700 km.
1967	1-27-0	= 194,920 km/h.	4,700 km.
1969	1-21-3	= 208,580 km/h.	4,700 km.
1971	1-19-9	= 212,240 km/h.	4,700 km.
1973	1-18-6	= 215,750 km/h.	4,700 km.
1975	1-20-9	= 209,948 km/h.	4,719 km.
1977	1-19-6	= 213,400 km/h.	4,719 km.
1979	1-14-4	= 228,320 km/h.	4,719 km.
1981	1-15-07	= 226,309 km/h.	4,719 km.
1983	1-14-21	= 228,917 km/h.	4,719 km.

tone, en el que la única modificación que se ha hecho ha sido instalar una chicane antes de la entrada en la recta de meta; el otro, Mónaco, lento, pero que las transformaciones que ha sufrido no han variado demasiado su carácter y dificultad.

Si en Mónaco la mejora de los tiempos es casi constante, en Silverstone, que en los últimos tiempos alterna el ser escenario del Gran Premio de Gran Bretaña con el circuito de Brands Hatch, acusa algunos altibajos, producidos en 1979 por la aparición de los Williams FW 07, que han sido los «wing car» (coches ala) más efectivos. La posterior prohibición de las faldillas móviles, que les daban la máxima efectividad, y la imposición de los fondos planos, en 1983, ha contenido la progresión, pese al aumento de potencia.

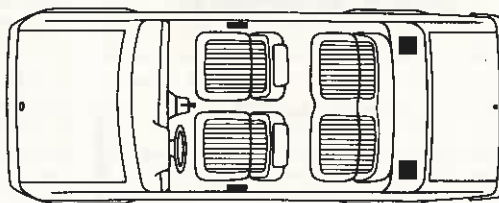
De lo que no se puede hablar es de aumento espectacular de la velocidad máxima. Los Fórmula 1 actuales rara vez superan los 300 kilómetros por hora, máxima que ya les estaba permitida a los Alfa Romeo de 1950. Lo que sí ha aumentado ha sido la velocidad en curva, gracias a neumáticos y aerodinámica.



Hacemos que cualquier coche suene mejor.

Hemos estudiado la acústica de todos los modelos y todas las marcas. Todas las posibilidades de instalación. Y todas las tendencias. Para poder ofrecer la mejor solución acústica a cada automóvil.

Su coche está en la lista. Compruébelo en el instalador Pioneer de su zona, acérquese y vea lo bien que puede sonar su coche. Se sorprenderá de lo que puede mejorar el sonido simplemente con unos altavoces adecuados y en su sitio.



La forma de los asientos, el tipo de tapicería, los volúmenes interiores, la absorbencia de paredes, suelos y techos hacen que ningún coche sea igual.

PIONEER
El futuro en sonido e imagen.

Distribuidor exclusivo: VIETA AUDIO ELECTRÓNICA S.A. Bolivia, 239, 08020 Barcelona

Especialmente en su acústica.

Por eso hemos desarrollado la más amplia gama de altavoces para automóvil del mundo.

No importa cual sea su coche. Sonará como el mejor.

Pídanos el programa Pioneer de instalación para su automóvil.

Remita el presente cupón a:
VIETA AUDIO ELECTRÓNICA S.A.
Bolivia, 239, 08020 Barcelona

Nombre _____

Dirección _____

Población _____ Provincia _____

Marca y modelo del automóvil _____

Año de matriculación _____

Deseo me remitan el programa de instalación para mi automóvil.

M 16

500 MILLONES EN CARRERAS UN NEGOCIO CARO

UN equipo de Fórmula 1 cuesta más de quinientos millones de pesetas al año, una cifra astronómica que da idea de los esfuerzos económicos necesarios para mantener en el circo más espectacular una formación compuesta por dos coches y dos pilotos de categoría

media. Aunque los monoplazas son el elemento primordial de este negocio, no son, sin embargo, los componentes más caros del equipo y su precio puede oscilar entre los 28 millones de pesetas de un Minardi, uno de los coches más modestos, y los casi cuarenta millones de pesetas de un McLaren MP 4 como el de Prost —MOTOR 16, número 54— equipado con el todopoderoso motor TAG-Porsche. La temporada de carreras se plantea siempre sobre un conjunto de tres coches, dos de competición y uno de reserva, perfectamente terminados, lo que puede llevar la cifra hasta el umbral de los 150 o 160 millones de pesetas sólo en material rodante; eso sí, los pilotos son seguros y no se dedican a estrellar sus joyas mecánicas contra las protecciones del circuito.

Hay que considerar después el contrato de los dos pilotos, un contrato muy variable, en función de la calidad de los personajes; Lauda, Prost o Piquet, por poner los ejemplos más notables, no se mueven de sus retiros dorados si en la correspondiente cuenta suiza no se ha ingresado un cheque por valores comprendidos entre el millón y los dos millones de dólares, entre 180 y 360 millones de pesetas. Frente a estos superdotados hay otros «chicos» que deben aportar cantidades similares, e incluso más altas, para conseguir un volante, pero por término medio se puede hablar de unos sueldos bastante reducidos, del orden de los treinta millones de pesetas por temporada.

Los otros gastos, los que podrían llamarse gastos de bolsillo del equipo, son los que se llevan por sí solos unos cien millones de pesetas. En ese baile de dinero deben incluirse desde los treinta millones que cuesta una nave de trabajo hasta los doce millones que se emplean en manutención y dietas de los diez mecánicos que por término medio trabajan en los grandes premios. Los gastos de hotel para esos mismos mecánicos se llevan un «bocado» que supera los seis millones, mientras que los gastos de transporte superan los ocho millones; el desplazamiento de los coches, por su parte, no baja en una temporada de los treinta millones, siendo los camiones propiedad del equipo.

En gasolina y en lubricantes hay que prever más de diez millones, otros veinte millones en materiales que se desgastan, tales como ruedas, pastillas de freno, elementos de embrague, etcétera, y dos millones de pesetas para teléfono y télex.

A. Marco





CHICAS DE LA FORMULA - 1 CURVAS DE MELOCOTON

EN los cinco meses que transcurren entre el fin del Campeonato de Fórmula 1 y el comienzo del siguiente, las escuderías trabajan enfervorizadas para mejorar los rendimientos de sus coches. Todo, como es natural, en el mayor de los secretos. Ingenieros y mecánicos buscan las mejores soluciones, para que los motores den la máxima potencia y no se rompan a la segunda vuelta. Con velocidad de carrera los dibujos del chasis pasan de la mesa del delineante a convertirse en esqueletos de fibra de carbono y aleaciones superligeras. Todo tiene

que estar listo para la primera carrera del Campeonato.

Pero no son los únicos que trabajan en secreto. En otros departamentos, especialistas de la imagen, como los que deciden cómo debe ser el tupé y el maquillaje de los políticos en campaña electoral, se enfrascan en decisiones no menos importantes. En sus mesas de dibujo y caballetes no hay cilindros, ni chasis o suspensiones mecánicas. Más parece la sección de confección de «Play-Boy» o el departamento de diseño de una firma de bañadores de señoras, envuelto en un tufillo de competición, carreras y circuitos.

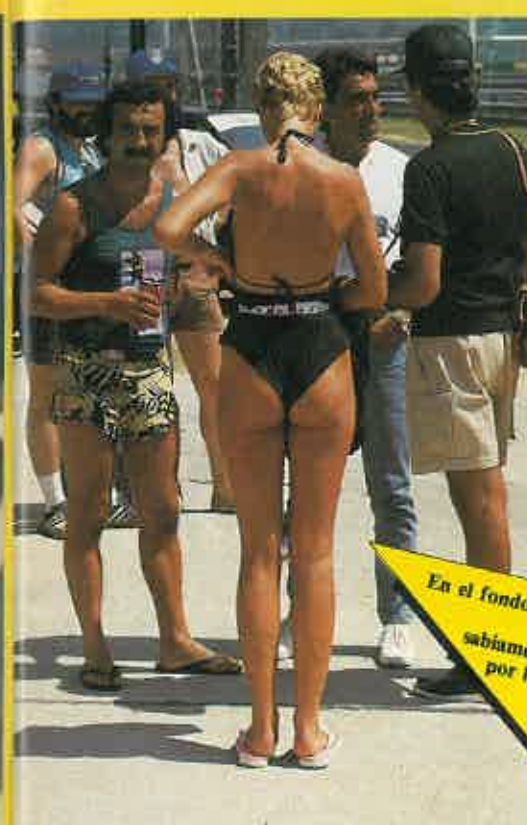


Hay que estar muy quemado por los hierros para desear los logros de la ingeniería genética por los de la ingeniería industrial.

Sobre las mentes de las personas que allí trabajan recae una enorme responsabilidad: elegir y vestir (lo menos posible) a las chicas de la Fórmula 1. Su función no es nada banal, como podría imaginarse, y sirve para seguir guardando celosamente los secretos mecánicos de los monoplaques, mientras los mecánicos dan los últimos toques a motores y suspensiones.

Cuando al enviado especial de turno se le pregunta en la redacción si vio cómo era la refrigeración del turbo de cualquier motor, quizá no acierte a describirlo con precisión y posiblemente olvidó disparar su cámara enfocada sobre aquel elemento mecánico. «por cierto —dirá el interrogado—, por aquí debe haber una foto», momento en que toda la redacción masculina se vuelca sobre la mesa luminosa, mientras se disputan la posesión de la lupa, para observar con detalle la diapositiva.

A estas alturas ya se habrán dado cuenta de la importancia estratégica que sobre los periodistas tienen las chicas de la Fórmula 1. Hay que ser hombre muy «Light» y quemado



En el fondo, muchos secretos mecánicos están sabiamente camuflados por las chicas de la Fórmula 1...

por los hierros para desdenar los logros de la ingeniería genética por los de la ingeniería industrial. Con la hábil escusa del reclamo publicitario, las voluptuosas bellezas de los circuitos rodean los boxes, derivando mirandas y cámaras, mientras los mecánicos destapan sus secretos, con la complaciente seguridad de que a nadie le importará un pimiento si el alerón es de policarbonato, de fibra o de tabla de pino. Ya se sabe, a más secretos que ocultar, más chicas y menos tela sobre la piel de melocotón.

Todo está tan bien programado que mucho me temo que el motivo de que la temporada comience precisamente en Brasil, obedece a los mismos motivos. Se imaginan la pasada carrera del 7 de abril, con toda Europa tiritando de frío y las chicas, con gabardina hasta los pies, de la cantidad de cosas que nos podíamos haber enterado, justo cuando todas las escuderías tienen el mayor interés en reservar hasta el último momento sus secretos. La solución, Brasil. Bellezas no faltan, ¿verdad, Gigi?, y la bondad del trópico pone el resto. Fotos: Gigi

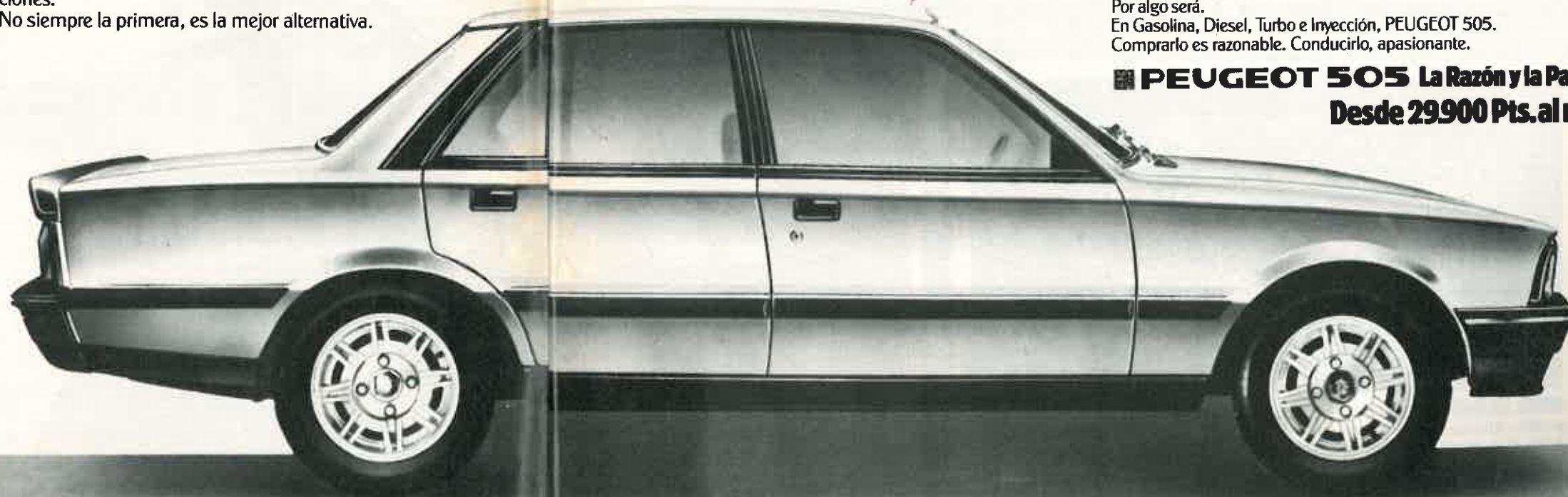
¿Es un coche de importación su única alternativa?

Siempre se ha dicho que un coche de importación es la única respuesta para los que desean un coche de excepción.

Un coche que reúna el prestigio, la tecnología, el lujo y las prestaciones.

Sin embargo, no tome una decisión antes de contestar este test. No siempre la primera, es la mejor alternativa.

- | | | |
|--------------------------|--------------------------|---|
| SI | NO | ¿Debería su coche... |
| ☐ | ☐ | ¿...Estar fabricado por una marca de prestigio? |
| ☐ | ☐ | ¿...Ser apreciado y deseado en todo el mundo? |
| ☐ | ☐ | ¿...Poseer una tecnología tan avanzada que pueda superar los 200 Km/h. con toda seguridad... |
| ☐ | ☐ | ¿...Y rebajar la barrera de los 6 lts. de consumo cada 100 Kms.? |
| ☐ | ☐ | ¿...Equipar una gama de motores Gasolina, Diesel, Turbo e Inyección para elegir a su medida? |
| ☐ | ☐ | ¿...Contar con una red de servicio experimentada, amplia y eficaz? |
| ☐ | ☐ | ¿...Incluir un equipamiento de alto nivel con mucho más que aire acondicionado, dirección asistida, cambio automático, elevalunas eléctricos, y ordenador de viaje? |
| ☐ | ☐ | ¿...Poder comprarse con una tasa de financiación tan excepcional como el 9,5% anual. |



Si la mayoría de sus respuestas ocupan la casilla del SI, acaba de decidir que prefiere comprar un PEUGEOT 505, antes que un coche de importación. Razones no le faltan.

Los mismos países que exportan al mundo los coches tecnológicamente más avanzados, importan los PEUGEOT 505 hechos en España.

Por algo será. En Gasolina, Diesel, Turbo e Inyección, PEUGEOT 505. Comprar es razonable. Conducirlo, apasionante.

PEUGEOT 505 La Razón y la Pasión.
Desde 29900 Pts. al mes.

9,5% anual



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

CEPSA Lubricantes recomendados ESSO

REYES DE LA CARRETERA

Son, sin duda, los pilotos más veteranos de cuantos participan en disciplinas automovilísticas, pero es que el mundo de los rallyes tiene aspectos muy especiales. El correr sobre carreteras de trazado más o menos común y con automóviles que, al menos, se parecen a los de serie, les da un aire entre pilotos de fórmula y taxistas. Son tan rápidos como el que más y para cada prueba destinan más de un mes de trabajo. No son más de dos docenas de hombres sobre los que las marcas han depositado su confianza, pero se puede afirmar que constituyen el mayor espectáculo del automovilismo: son los pilotos de rallyes del Campeonato del Mundo.



OPEL TEAM Director: Jochem Berger. Patrocinador: Opel. Coche: Opel Manta 400. Pilotos: *Rauno Aaltonen*, finlandés, cuarenta y siete años, 2.º Safari 1984; *Guy Frequelin*, francés, cuarenta años, subcampeón mundial 1981; *Erwin Weber*, alemán.



MARTINI LANCIA Director: Cesare Fiorio. Patrocinador: Martini. Coche: Lancia Rally 038. Pilotos: *Marku Alen*, finlandés, treinta y cuatro años, 12 victorias en el Mundial, campeón del mundo 1978; *Attilio Bette-*

ga, italiano, treinta y dos años, 2.º en el San Remo 1984; *Masimo Biasion*, italiano, veintisiete años, 2.º Rally Córcega 1984; *Henry Toivonen*, finlandés, veintinueve años, 3.º Mil Lagos 1984.



NISSAN MOTOR SPORT Director: T. Wakabayashi. Patrocinador: Nissan. Coche: Nissan 240 RS. Piloto: *Shekhtar Mehta*, keniano, treinta y nueve años, cinco victorias en el Mundial.



PEUGEOT/TALBOT SPORT Director: Jean Todt. Patrocinador: Shell/Michelin. Coche: Peugeot 205 Turbo 16. Pilotos: *Bruno Saby*, francés, treinta y cinco años; *Timo Salonen*, finlandés, treinta y tres años, cuatro victorias en el Mundial; *Ari Vatanen*, finlandés, treinta y tres años, 10 victorias en el Mundial, campeón del mundo 1981.



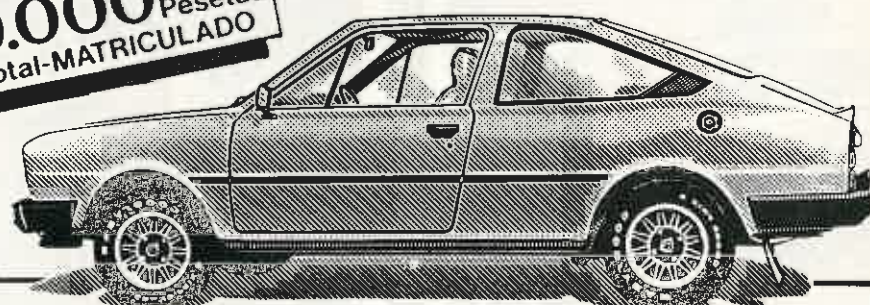
AUSTIN ROVER RALLY TEAM Director: John Davenport. Patrocinador: Unipart. Coche: Metro Turbo. Piloto: *Tony Pond*, británico, treinta y ocho años.



en todas las regiones

DISTRIBUIDOR OFICIAL

799.000 Pesetas
Precio total-MATRICULADO



MODELO COUPE

Cinturón de Seguridad enrollable. Parabrisas laminado. Faros halógenos. Servo-Freno, con doble pistón. Cuenta revoluciones. Luneta térmica trasera. Faros antiniebla traseros. Compartimento habitáculo indeformable. GARANTIA DE UN AÑO SIN LIMITACION DE KILOMETROS. FINANCIACION HASTA 36 MESES.

MONTALBAN, S. A.

Alberto Aguilera, 13. Teléf. 248 89 77. Pajaritos, 12. Teléf. 252 51 00

AUDI SPORT Director: Roland Gumpert. Patrocinador: HB. Coche: Audi Quattro Sport. Pilotos: *Stig Blomqvist*, sueco, treinta y ocho años, 11 victorias en el Mundial, campeón del mundo 1984; *Hannu Mikkola*, finlandés, cuarenta y dos años, 17 victorias en el Mundial, campeón mundial 1983; *Michele Mouton*, francesa, treinta y tres años, cuatro victorias en el Mundial, subcampeona del mundo 1982; *Walter Rhorl*, alemán, treinta y ocho años, 13 victorias en el Mundial, campeón del mundo 1980 y 1982.



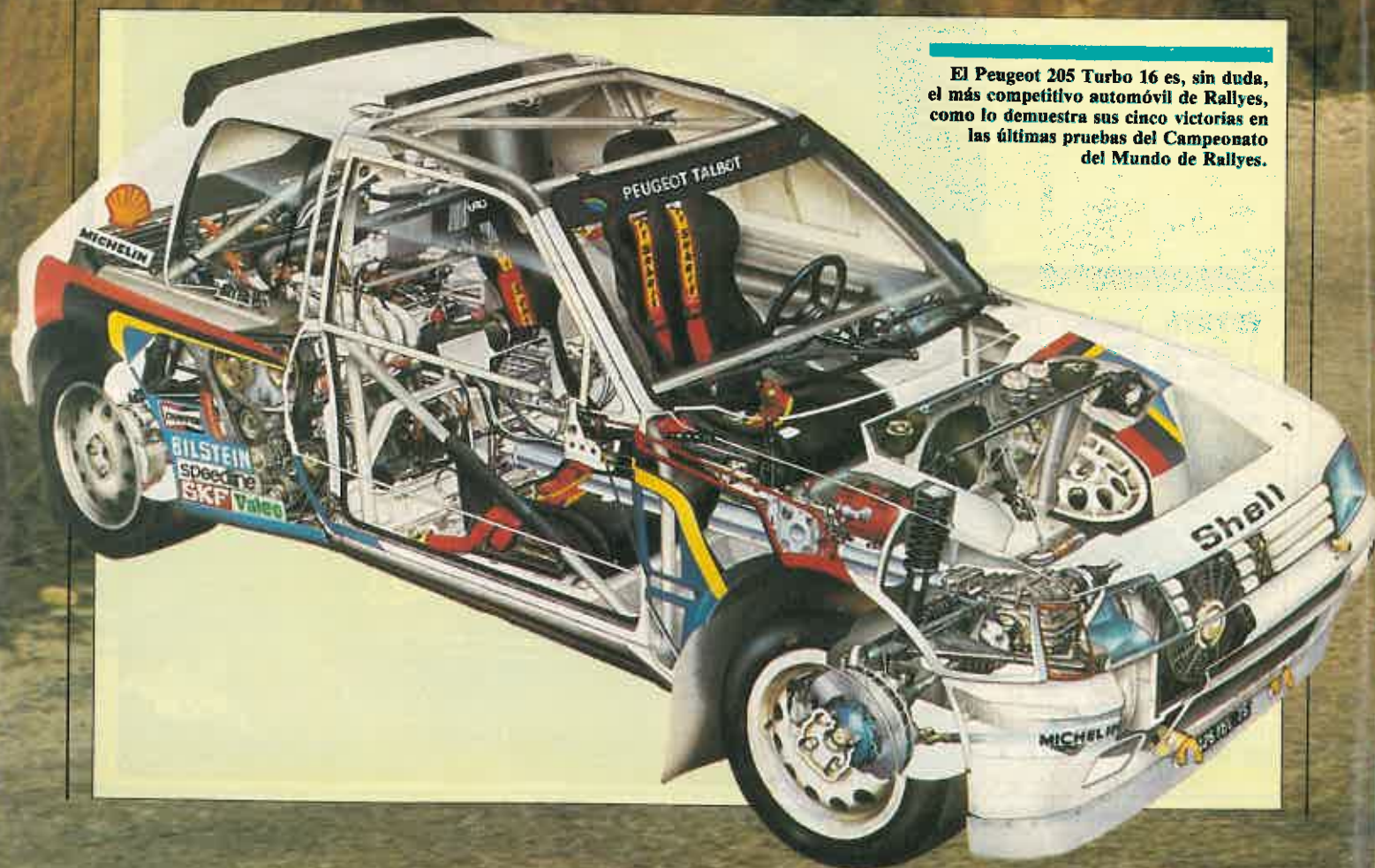
RENAULT SPORT Director: Patrik Landon. Patrocinador: Phillips/Elf. Coche: Maxiturno R-5. Piloto: *Jean Ragnotti*, francés, treinta y nueve años, dos victorias en el Mundial.



TOYOTA Director: Ove Andersson. Patrocinador: Toyota. Coche: Toyota Celica Turbo. Pilotos: *Per Eklund*, sueco, treinta y ocho años, una victoria en el Mundial; *Juha Kankkunen*, finlandés, veinticinco años, una victoria en el Mundial; *Bjon Waldegaard*, sueco, cuarenta y un años, 13 victorias en el Mundial, campeón del mundo 1979.



ESCRIBE ZANINI

SENTADOS
EN UN TURBO 16

El Peugeot 205 Turbo 16 es, sin duda, el más competitivo automóvil de Rallyes, como lo demuestra sus cinco victorias en las últimas pruebas del Campeonato del Mundo de Rallyes.



EN el pasado RACE, cantidad de aficionados me preguntaban por las sensaciones de conducir un coche cuatro ruedas motrices con la responsabilidad de un palmarés tan importante como el Peugeot 205 Turbo 16. Las preguntas también iban dirigidas sobre si el motor es igual que el de Vatanen; espero que con esta pequeña toma de contacto resuelva algunas incógnitas de los interesados. Al sentarse, uno se encuentra un montón de relojes e interruptores. El mejor iluminado, creo que porque debe ser de los más importantes, es el de

presión de soplado del turbo. Es de color blanco y se encuentra frente a las narices del conductor. A la izquierda, el cuentavueeltas, con un botón para desconectarlo. A la derecha, la presión de gasolina con los interruptores que seleccionan el depósito y el nivel, y sobre todo las bombas de presión. Ya más alejado, el reloj de temperatura de agua, que en mi coche nunca ha funcionado.

Frente al copiloto los relés de todo lo importante. Encima del puente central, por donde pasa la transmisión, los interruptores de las luces, y también en-

cima del puente, el mando de regulación de soplado del turbo. El Turbo 16 arranca normalmente bien, al primer acelerón te das cuenta de que todo va montado rígido y las vibraciones y ruidos mecánicos dejan pequeño a los 131 Abarth, que tenían el récord. Hablar o pelearse con el copiloto es imposible, y todo ha de ser mímica.

Conducirlo normalmente o a ritmo ligero con el Ferguson (repartidor de potencia entre el eje delantero y trasero) tarado para asfalto no tiene ninguna dificultad; en cambio, cuando se usa el reparto de potencias para tierra, co-

Pon un poco de F.1 en tu coche.



En los coches de F.1 sólo hay cuatro instrumentos básicos: cuentarrevoluciones, manómetro de aceite, termómetro de agua y termómetro de aceite. Veglia sabe mucho de ello porque equipa varios modelos de F.1. Si en tu coche faltan estos instrumentos, ponlos y así podrás controlar perfectamente las prestaciones de tu motor como lo hace un piloto de F.1. Solicita un folleto explicativo a la dirección reseñada y te enterarás de la amplia gama de instrumentos Veglia, tan fiables y tan necesarios que equipan los bólidos rojos de Ferrari y Alfa Romeo.

Veglia

Veglia, S.A.E. Ctra. de Barcelona, Km. 11,200. Madrid-22. ó Calle Enamorados, 34-36 Barcelona-13.

M-16



mo en el Costa Brava, hace falta ser Supermán, pues la dirección, que es muy directa y no cuenta con amortiguador de reacción, se pasa el rato mandando.

Si a ritmo ligero no entraña gran dificultad, ejemplo en la primera etapa del RACE, cuando se intenta encontrar el límite, la operación de conducir se complica, pues piensas que estás al límite de posibilidades y cuando sales de la curva te das cuenta que 50 kilómetros por hora más era posible, sobre todo en las zonas rápidas.

En el trazado lento se complica, y el turbo te juega malas pasadas, pues según tenga presión variará la trayectoria, y con las cuatro ruedas motrices puedo asegurar con posibilidad de error de un metro a dónde iré a parar. Esto es para mí la mayor dificultad actual.

El motor y transmisión del 205 es lo más conseguido del vehículo, y la potencia llega, a pesar del turbo, en tiempo y a voluntad del conductor. La caja de cambio es de procedencia SM (Citroën Maserati), muy precisa y fácil de mane-

jar. El conductor rápidamente se adapta a este conjunto, que consigue imprimir al Peugeot Turbo 16 unas aceleraciones fantásticas. Sólo en las salidas de los virajes lentos tanta motricidad me preocupa, pues es imposible hacer patinar una rueda.

Olvidado rápidamente el conjunto

motor-transmisión, llega la otra cara de la moneda: suspensión. Extremadamente eficaz en suelo liso, pero ojo con el bacheado. Gracias a la costosa y arriesgada experiencia del Costa «breve», actualmente, con la colaboración de Junior, hemos puesto a punto una nueva flexibilidad que nos permitió acabar el RACE y realizar algunas prestaciones a nivel de la competencia.

Tanta velocidad de aceleración obliga a frenar fuertemente en todas las curvas y el problema principal es disipar el calor generado. En las más largas pruebas hay que prestar atención para no perder eficacia. Espero que los Almeras me hayan entendido y me monten las tomas de aire que usaban en Portugal.

En conjunto, es el coche que mayor impresión me ha causado de todos cuantos he conducido. Más adelante hablaremos de su conducción en tierra, cuyos niveles de dificultad y eficacia varían respecto al asfalto.



Un interior espartano, sobre el que destaca el gran reloj blanco que indica la presión de soplado del turbo.

Antonio Zanini

Motor 16/39

RALLYE SAFARI

ZARPAZO DE KANKKUNEN

El joven finlandés Juha Kankkunen, que había celebrado su vigésimo sexto aniversario justo en vísperas de la salida de la prueba —el 2 de abril concretamente—, ha sido el vencedor del Rallye Safari, cuarta prueba del Campeonato del Mundo.

Al volante de su Toyota oficial, no sólo ha permitido a la marca japonesa repetir su victoria del año pasado en esta prueba, sino también poner fin a la racha de triunfos Peugeot, que en esta ocasión ha tenido que conformarse con un séptimo puesto, salvado in extremis por Salonen, que no dejó de tener problemas eléctricos a lo largo de toda la prueba.

Con un equipo Audi poseedor de una vasta experiencia en las particularidades del Safari, con Peugeot muy bien preparado, y un equipo Lancia también experimentado y cuyos coches tienen fama de irrompibles, nadie concedía demasiadas posibilidades ni a Opel, ni a Toyota, ni a Nissan, por muy robustos que fueran sus coches. Pero desde el principio, y pese a que Attilio Bette-

ga tomara el mando con uno de los Lancia, las cosas les fueron mucho más favorables. Por un lado, los dos Audi de Mikkola y Blomqvist abandonaron con las cajas de cambio rotas. Poco después, Alen se retiraba también con el motor de su Lancia roto. La racha continuó con dos de los pilotos de Peugeot. Saby quedó fuera de combate al salirse de la pista y dañar su coche. Poco después, Vatanen abandonaba tam-

bién con la junta de culata quemada, después de que el motor se quedara sin agua a causa de una pérdida en el circuito de refrigeración.

La segunda etapa comenzó con el abandono de Bettega, que, como Alen, rompió el motor de su coche. El tercer Lancia también quedó fuera en esta etapa, pero a consecuencia de una rotura de semieje que tardó demasiado tiempo en ser reparada, por lo que Vic Preston Jr., el piloto local que había sido llamado para completar el equipo, llegó fuera de tiempo al siguiente control. De esta forma quedaron totalmente aniquilados los equipos Audi y Lancia, mientras que Peugeot quedaba reducido a un solo coche.

Mientras, en el lado de los coches convencionales, aunque también había algunos padecimientos —Metha, el piloto de Nissan plurivencedor de la prueba, había volcado—, las cosas iban bastante bien. Waaldegard, el vencedor del año pasado, había sucedido a Bettega al mando de la prueba, pero una lenta sustitución del alternador le hizo perder el primer puesto en beneficio del



Juha Kankkunen ha tenido una bonita manera de celebrar su cumpleaños. Al final aseguraba que el único mérito suyo había sido la regularidad y el no haber forzado en ningún momento. Los que esperan el rallye con interés son los indígenas poseedores de vehículos todo-terreno, que sacan un buen dinero ayudando a los coches en dificultad.



joven piloto de Opel Erwin Weber. De todas formas, las diferencias eran mínimas, y Aaltonen, el veterano líder del equipo alemán, acababa por imponer su veteranía. A sólo doscientos kilómetros de la meta, al comienzo de la última etapa, pese a que entre los cuatro primeros clasificados las diferencias eran pequeñas, las cosas parecían bastante claras. Con Aaltonen y Weber en los dos primeros puestos, Opel parecía poder contar con la victoria. Sin embargo, nada más comenzar la etapa, Aaltonen se vino abajo a causa de problemas de embrague. El veterano piloto finlandés se quedó una vez más sin la victoria en la prueba, después de haberla rozado. Parece como si sobre él pesara alguna maldición de algún brujo watussi, pues desde hace muchos años siempre ocurre algo que le priva del triunfo.

Weber tomó el mando, con diez minutos de ventaja sobre Kankkunen, pero a seis sectores del final el motor comenzó a fallar. En la siguiente asistencia se dieron cuenta que varias válvulas del motor se habían doblado, procediendo a la larga reparación de cambiar la culata tomando la de uno de los coches de asistencia rápida. La reparación fue larga y dejó el camino libre a Kankkunen para que se hiciera con la victoria, por delante de su compañero y protector, Bjorn Waaldegard.

El tercer puesto fue al final para Mike Kirkland, con un Nissan 240 RS, mientras que los dos desafortunados pilotos de Opel quedaban en el cuarto y en el quinto puesto.

Tras esta prueba, el finlandés Timo Salonen aumenta un poquito su ventaja sobre su compañero de equipo Vatanen como líder del certamen. Peugeot, en cambio, sigue destacada en la clasificación de marcas.

La próxima prueba es el Tour de Córcega, en la que Peugeot hará debutar una nueva versión del coche, equipada de un aparatoso alerón trasero tipo Fórmula 1.

CLASIFICACION

- 1.º Kankkunen-Gallagher (Toyota Celica Turbo).
- 2.º Waaldegard-Thorzellus (Toyota Celica Turbo), a 34 m.
- 3.º Kirkland-Levitan (Nissan 240 RS), a 43 m.
- 4.º Aaltonen-Drewa (Opel Manta 400), a 54 m.
- 5.º Weber-Wagner (Opel Manta 400), a 1 h. 46 m.
- 6.º Ambrosino-Le Saux (Nissan 240 RS), a 2 h. 41 m.
- 7.º Salonen-Harjanne (Peugeot 205 Turbo 16), a 3 h. 51 m.
- 8.º Iwase-Winayak (Nissan 240 RS), a 7 h. 4 m.
- 9.º Patel-Kandolla (Nissan 240 RS), a 8 h. 50 m.
- 10.º Vitul-Nixon (Subaru Turbo), a 12 h. 12 m.

Clasificación del Campeonato del Mundo

Pilotos.—1.º Salonen, 48 puntos; 2.º Vatanen, 40; 3.º Blomqvist, 35; 4.º Rohrl, 27; 5.º Kankkunen, 20; 6.º Blaslou, 15, etcétera.
Marcas.—1.º Peugeot, 60 puntos; 2.º Audi, 46; 3.º Toyota, 28; 4.º Lancia, 27; 5.º Nissan; 18.º Opel, 16, etcétera.



Opel estuvo a punto de repetir su triunfo de 1983, pero la última etapa les fue fatal. Todo lo contrario que a Nissan, que al final logró un tercer puesto con el «tanque 240 RS». Peugeot, en cambio, tuvo que conformarse con un séptimo, debido a la paciencia de Salonen.

Rallyes

GERONA-GUILLERIAS SERVIA EN SU CASA



El rallye ha terminado. Después de una noche tranquila, en la que el único problema ha sido un pinchazo, los vencedores descorchan el champán con muestras de júbilo.



Carlos Sainz atacó en todo momento, primero, para intentar separarse de Zanini, y cuando éste se salió, para que la ventaja que le llevaba Servia no aumentara en exceso.



A la fin solos», podían exclamar en esta ocasión los rallymen españoles que se están viendo las caras en el Campeonato Nacional de este año. En los rallyes Costa Brava y RACE, los Biasion y cía. venían en pos de puntos «europeos» y con ello la lucha doméstica de los nuestros se veía diluida, que no eclipsada, entre aquéllos. En este Girona-Guillerias-Caldas de Palafrugell — ¡uf, qué largo! — Salvador Servià ha salido ganador con todas las de la ley. Una victoria limpia desde el primer momento y que coloca al hombre del RACC solidamente en cabeza del certamen.

Nada más salir de Llafranc, precioso enclave de la Costa Brava, Servià y Sabater anuncian de qué color va a ser el rallye, al marcarse cinco scratch seguidos. Con ello, y tras las seis prime-

Primera victoria de Salvador Servià a los mandos del Lancia Rally. El piloto gerundense está en plena forma y se destaca en la clasificación del Campeonato.



TRABAJE CON BUENA CORREA



Trabaje a gusto. Con ilusión. Con buenos elementos. Con una buena correa de ventilador: FIRESTONE. Está homologada por los principales fabricantes de vehículos. Que no falten en su establecimiento las correas de ventilador FIRESTONE. Hay que trabajar con buena correa.

CORREAS DE VENTILADOR



Fabricadas por

Firestone

HISPANIA S.A.



Beny Fernández hizo un rallye sin errores y anduvo muy deprisa durante toda la noche. El Opel Manta se está mostrando robusto y su piloto tiene la moral de hierro.



Frigola fue quinto con su R-5 Turbo. ¡Y sólo con doscientos caballos!

ras especiales, se llega a la neutralización de Viladrau, en donde se presenta con treinta y siete segundos de ventaja sobre Zanini —que ha ganado el último tramo—, mientras que Carlos Sainz es tercero, a tan sólo un segundo del piloto del Grupo 16. A un minuto y diez segundos de Serviá, y en el cuarto puesto, está Beny Fernández, a quien si-

guen, más distanciados, los dos Ferrari de Pons y Bayó. En esta neutralización, Zanini se queja de los frenos, que pierden eficacia tras unos ocho kilómetros de tramo. Su coche no tiene los discos sobredimensionados que llevan los oficiales y que tuvieron que poner tras presentarse ya a ellos este problema. Parece ser que por el momento este ti-

po de frenos todavía no están disponibles para los equipos «nacionales». Otro hecho importante se produce en esta neutralización: Pons entrega su carnet de ruta y abandona, al tener las muñecas y espalda doloridas de tal forma que le hacen comprometida y problemática la conducción.

Tras las dos horas de Viladrau se re-

ESCRIBE
ZANINI

Todo el mundo pensaba que después de los tiempos logrados en algunas pruebas del RACE seríamos los hombres a batir o, por lo menos, que tendríamos algo que decir. Yo lo veía claro, y como ya había manifestado anteriormente, hasta medio año no estaremos en condiciones de luchar por la victoria, debido al proceso de desarrollo que requiere el vehículo para adaptarlo al asfalto de nuestras carreteras.

En ese sentido nos habíamos preparado, y así aproveché los dos días antes del rallye para probar el coche hasta altas horas de la madrugada. Trabajamos para adaptar unas nuevas suspensiones que habíamos construido y encargamos a Braid unas llantas con extractor de aire incorporado, al estilo de las que utilizan los 205 oficiales y los coches sport en Le Mans. La gente de Braid trabajó duro y consiguió hacernos seis llantas para este rallye, así que nos pasamos la noche llevando estas llantas de un lado para otro.

El primer tramo del Guillerías es una prueba muy rápida, para la que el coche aún no se encuentra adaptado; es decir, todavía no tenemos reglajes para este tipo de terreno. El segundo tramo, para el que ya llevábamos neumáticos y suspensiones adecuadas y en el que creo que podíamos haber hecho un buen papel, el casco nos jugó una mala pasada, al romperse una clavija de conexión de los interfonos. El «copi» la tuvo que aguantar con la mano, pero hasta que



CLADELLS-II

descubrimos el problema, había pasado el kilómetro de rigor, entre gritos que no se entienden..., en fin, lo habitual en estas guerras. Total, que entre unas cosas y otras, nos encontramos, en los primeros compases, cuartos y descolgados de la lucha en cabeza.

A partir de entonces comenzamos a coger un ritmo normal, pero siempre acusando el problema de refrigeración de frenos. Yo he aprendido a correr frenando; lo importante es correr mucho en las rectas, frenar muy fuerte y en poco tiempo y a continuación tomar la curva.

Estos problemas me han obligado a esforzarme mucho para suplir algunas faltas del vehículo, con unos recursos de conducción que hasta ahora no había empleado. En la segunda pasada por L'Atalaia, sin frenar, hemos hecho mejor tiempo que en la primera, frenando. La causa es que si

freno poco me quedo con la misma eficacia para todo el tramo. Este es el principal problema a resolver en el coche y después habrá que adaptar las suspensiones a los terrenos rápidos y anchos.

Así las cosas, llegamos a Cladells, donde habíamos montado unos neumáticos S-4 muy blandos. En medio del tramo, donde teníamos un coche de control, íbamos a ocho segundos por delante de Serviá. En una recta, iba a coger el volante para tomar una curva a derechas cuando he golpeado el mando de las luces, quedándome sólo con las de cruce. Me he visto encima de la curva, no he tenido tiempo para frenar y me he enrollado. No sé con qué hemos tocado, pero hemos arrancado el trapecio. Podíamos haber continuado, a lo Vatanen en Portugal, pero el riesgo de una avería mayor no nos compensaba por el tiempo que íbamos a perder. En una prueba del Mundial, siete minutos más o menos, que calculo que hubiésemos perdido, apenas tienen importancia y, además, siempre hay unas asistencias, con helicópteros incluidos, que prácticamente lo solucionan todo. Aquí no habría servido de nada, con el agravante de poder dañar el motor.

Sant Hilari, 14 de abril de 1985

pite el escenario: Servía se destaca, mientras que Zanini y Sainz se las ven entre sí. Y como el madrileño aprieta fuerte y es la sensación de la noche —tras Servía—, cosa que el numeroso público sabe apreciar. Como muestra, un botón. En Ossor rebaja en catorce segundos el récord. Sin embargo, todo termina bruscamente en Cladells —otra vez—, cuando Zanini abandona. Hasta ese momento ambos estaban empatados. A partir de ahí el rallye pierde la mayor parte de su emoción, a pesar de que Carlos Sainz sigue poniendo toda la carne en el asador intentando disminuir su desventaja con Servía. De este modo, Servía y Sabater llegan triunfantes a Llafranc entre el delirio de su público, tras un rallye en el que el mayor problema ha sido un pinchazo. Es importante decir que no se han paseado, pues en muchas ocasiones han batido los tiempos de Biasion en el Costa Brava, sin disponer tampoco esta vez de los Pirelli anchos. Sin poder inquietarle, Beny Fernández hace otra buena operación de cara al Campeonato terminando tercero, eso después de un rallye tampoco sin demasiadas contradicciones. Bayó cumple de nuevo llevando a la meta el Ferrari de Penariol, aunque en la meta confesaba cariacontecido no estar demasiado bien de salud. Frigola es cómodo quinto clasifi-

Control horario

— Antonio Zanini estaba muy disgustado con los hermanos Almeras. Ya antes de la salida manifestaba: «El coche ha mejorado pese a la resistencia que oponen los Almeras a ello.» Luego, en el rallye, el enfado fue a más cuando los frenos empezaron a fallar a consecuencia de las chapuzas que habían hecho para su refrigeración.

— Seguramente, Pons y Bayó harán toda la temporada con los Ferrari. Genito, por el contrario, no ha mantenido contactos con los hombres de Promotorsport, por lo que se puede descartar por el momento su participación con uno de estos vehículos.

— Carlos Sainz se salía ligeramente al final del tamo de La Atalaya, pero tuvo la fortuna de su lado y aunque anduvo varios metros por fuera de la carretera, volvió a ella sin perder casi tiempo.

— Increíble el nivel que están alcanzando las fórmulas de promoción. En la Corsa, el gallego Otero tiene un presupuesto de siete millones de pesetas para esta temporada; contaba en el rallye con un furgón de asistencia con treinta ruedas y, al igual que

otros pilotos, se había marchado a Inglaterra para comprar una caja de cambios de relación cerrada que allí costaba ciento veinte mil pesetas, cuando dentro de una semana la tendrán en Madrid por sólo cuarenta mil pesetas.

— En este Trofeo Opel Corsa, Collín perdió la segunda plaza al ponerle la organización cuatro minutos de penalización en un control que fue anulado. No lo pudo arreglar por reclamar diez minutos más tarde de haberse terminado el plazo para hacerlo.

— Penariol había ofrecido a principios de año un Ferrari y treinta y cinco millones de pesetas a Zanini para hacer el Campeonato de Europa. Ahora, el piloto de Viladrau debe de estar tirándose de los pelos.



Zanini se volvió a salir en la misma prueba. El Turbo 16 tuvo problemas de frenos

cado, precediendo a Martorell, quien, como de costumbre, ha brillado con el pequeño Samba. Séptimo es el vencedor a grupo A: Arqué. El piloto de la escudería KMC no ha cometido ningún error y precede con su Manta a otros dos pilotos cuyo duelo era polo de atracción: se trata de Bassas y Muñoz, que se disputaban el grupo N. Con su R-11 Turbo, el campeón de Cataluña en título ha llegado al final del rallye octavo y con cinco minutos de ventaja sobre el piloto del BMW, que es noveno absoluto. Al principio las cosas habían estado igualadas, pero luego Bassas estaba imparable e imponía su conocimiento del terreno y la perfecta puesta a punto de su coche a un Rizos Muñoz con problemas de adherencia en tramos estrechos y con subida. El décimo de la general es Alsina, vencedor además del desafío Samba, mientras que el veterano Juan Carlos Pradera, doce absoluto, se impone entre los 205 GTI, que ha dominado desde el principio. A la par que otro vasco, Loza, es el mejor de los Opel Corsa.

J. L. Aznar y J. Hernández

Clasificación

1.º, Servía-Sabater (Lancia Rally), 2.39.26; 2.º, Sainz-Boto (Renault 5 Turbo), a 1m. 47s.; 3.º, Beny-Orozco (Opel Manta 400), a 4-20; 4.º, Bayó-Martín (Ferrari 308 GTB), a 11-02; 5.º, Frigola-Bou (Renault 5 Turbo), a 15-26; 6.º, Martorell-Bou (Talbot Samba), a 17-56; 7.º, Arqué-Alumá (Opel Manta GTE), primero grupo A, a 20-46; 8.º, Bassas-Mas (Renault 11 Turbo), primero grupo N, a 22-49; 9.º, Muñoz-Verdegay (BMW 323i gr N), a 27-50; 10.º, Alsina-Alsina (Talbot Samba gr A), a 28-34.

CIRCUITO DE JEREZ: EN JUNIO HABRÁ PISTA

El pasado día 13 de marzo se comenzó a trabajar en el circuito de Jerez. Después de que Ferrovial, a la que le habían sido adjudicadas las obras, renunciara a hacerse cargo de las mismas, el Ayuntamiento de la ciudad andaluza las ha encomendado a Dragados y Construcciones, que se ha comprometido a tener terminada la primera fase, que comprende la pista, cerramientos y medidas de seguridad, en cinco meses.

Después de un primer intento de comenzar las obras llevado a cabo en el mes de enero, fallido por lo excesivamente blando del terreno a causa de las lluvias, los trabajos han comenzado a tope hace un mes. El ritmo al que se progresa es tal que los ingenieros responsables de la obra se comprometen a terminarla a primeros del mes de junio, aunque por contrato tienen tiempo hasta el mes de agosto.

A continuación, comenzará la segunda fase, que comprende la torre de control, los boxes y las tribunas, que po-

dría concluirse a finales de septiembre.

El circuito será gestionado por una sociedad cuyo consejo estará compuesto por miembros del Consejo Superior de Deportes, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Jerez, que han sido las entidades que han aportado el dinero, con dos asesorías deportivas, que serían el Motoclub y el Automóvil Club de Jerez.



JARAMA: LOS CHICOS DEL MUNDIAL

SITO Pons se paseó en la manga de la categoría de 500 centímetros cúbicos del Trofeo Inaguración, que tuvo lugar en el circuito del Jarama. Dejó a medio minuto a Carlos Morante, segundo con otra Suzuki. En 250 centímetros cúbicos, en ausencia de Nieto, que corría con la Garelli en Italia, Cardús tuvo trabajo para contener a Garriga, pese a su excelente arrancada. Toni García fue tercero ya a una cierta distancia.

En 125, Herreros contuvo a Sánchez Marín, mientras que González de Nicolás era tercero a considerable distancia. Finalmente, en 80, Aspar se paseó a los mandos de la Derbi, dejando muy atrás a los hermanos Gali.

En lo que se refiere a Angel Nito, en Imola, se cayó en la curva de la Tosa en la segunda vuelta, mientras que su

compañero Vitali terminaba segundo, detrás de la Honda de Ricci. Un mal resultado que no augura nada bueno para el piloto español de cara al Gran Premio de España en el Jarama.



mantenga
VIVO!
el motor de su coche

métal 5

Tratamiento metalizante antidesgaste eficaz durante 15.000 Kilómetros.

Cuando el motor de su coche se agota a la menor subida, arranca mal en frío, consume demasiado, es sensible a la carga o produce humo en los esfuerzos... ¡No lo dude! Utilice **métal 5**.

- Motor más versátil y con más nervio.
- Menor consumo de aceite y carburante.
- Fácil arranque en frío.
- Mejora el rendimiento.
- Aumenta y reequilibra las compresiones.
- Bajo coste por kilómetro.
- Fácil aplicación.

métal 5 Más de un millón de coches tratados en Europa, avalan su prestigio

métal 5 es un producto fabricado en Suiza y distribuido en España por:

Brudisa

Brugarolas Distribución, s.a.
Polígono Cova Solera Rubí (Barcelona)
Tel. (93) 699 35 00 (10 líneas) Télex 51453 BRUG E

- ☐ Ruego me envíen contra reembolso envases de **métal 5** al precio de 2.990, — Ptas. unidad.
- ☐ Ruego me envíen GRATUITAMENTE el Catálogo «LA PROTECCION DE SU MOTOR»

Apellidos Nombre

Dirección

Ciudad D.P. Provincia

TURBO

High Power Turbo Sound System

¿Sabe usted por qué le llamamos «High Power Turbo Sound System» a nuestro nuevo sistema de sonido? Pues por una razón muy simple, porque reproduce un tipo de sonido dinámico muy similar al que un Turbo sobrealimentador consigue al reforzar la potencia de un motor. El «High Power Turbo Sound System» reproduce unos sonidos increíbles, desde los más poderosos graves hasta unos superclaros agudos. Cuando usted haya instalado y escuchado nuestro «High Power Turbo Sound System»

ya no querrá prescindir de él en su coche. Solicítelo a través de nuestros distribuidores oficiales Fujitsu-Ten.



FUJITSU TEN
CAR AUDIO

MUSICOM sa
Car Audio

Consejo de Ciento, 403 bajos
Tels: (93) 231 51 12 - 246 38 01
Télex: 54789 MUYC - E
Barcelona 08009 (España)



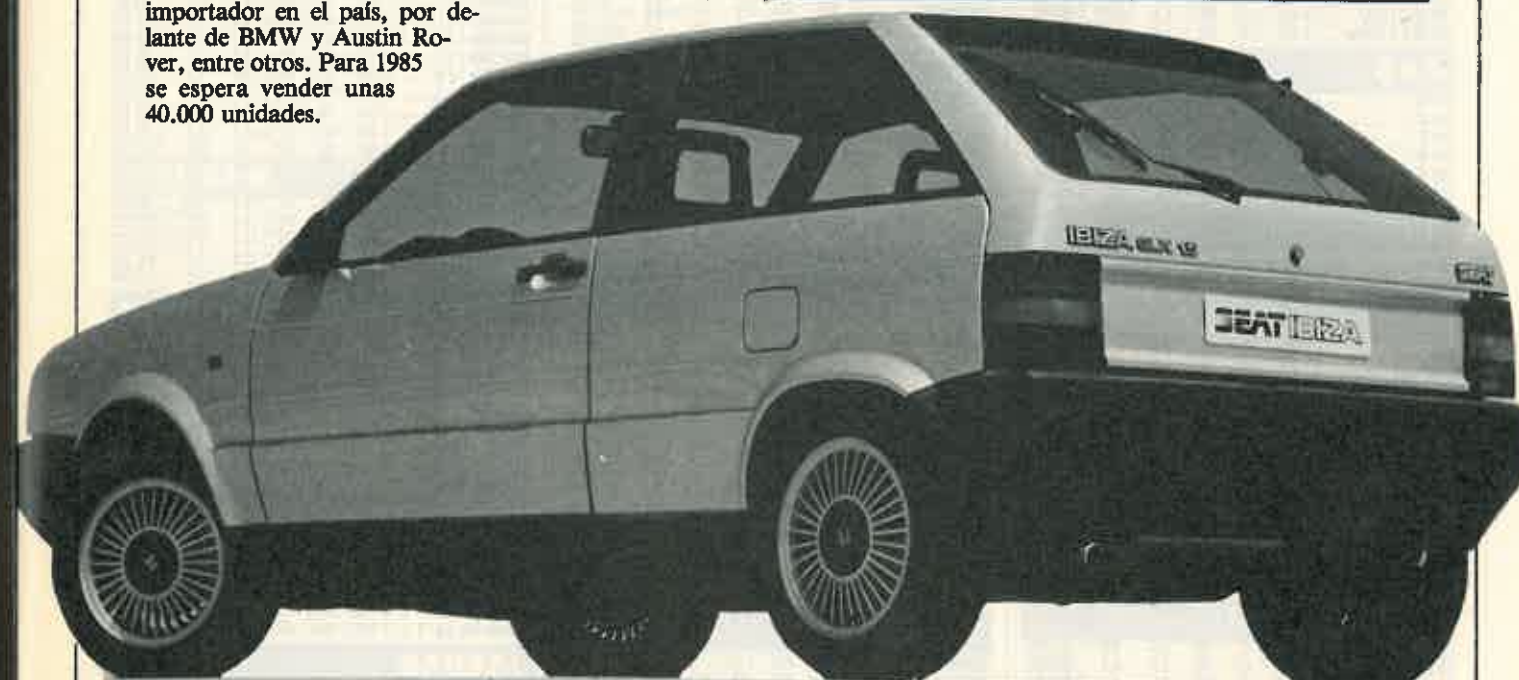
Mercado

ESPAÑA EXPORTA

Seat en Italia

El pasado año, Seat comenzó a exportar a la mayoría de los países europeos, entre otros Italia, que es el mercado más receptivo para los Seat. Ofrecemos esta semana la evolución de las ventas en aquel mercado, en la que se puede apreciar cómo, mes a mes, la penetración se ha incrementado. Con la llegada a primeros de año de los Ibiza, la penetración se ha situado en los alrededores del 2 por 100, lo que supone el séptimo importador en el país, por delante de BMW y Austin Rover, entre otros. Para 1985 se espera vender unas 40.000 unidades.

Mes	Ventas mensuales	Ventas acumuladas	Penetración acumulada (%)
Enero 85	3.425	3.425	2,12
Diciembre 84	1.669	31.213	1,91
Noviembre 84	2.645	29.544	1,92
Octubre 84	3.003	26.899	1,91
Septiembre 84	2.205	23.896	1,90
Agosto 84	3.001	18.690	1,71
Julio 84	4.248	18.690	1,71
Junio 84	3.607	14.442	1,53
Mayo 84	3.387	10.835	1,37
Abril 84	2.318	7.448	1,18
Marzo 84	2.106	5.130	1,06



Oferta de la semana

NISSAN CHERRY A PRECIO ESPECIAL

EN todos los concesionarios de Nissan se pueden encontrar Nissan Cherry, coche que importa y comercializa en España la marca japonesa, turismo con carrocería de tres puertas de diseño japonés y motor Alfa Romeo, igual al que equipan los Alfa-Sud 1.600 c.c.; el precio es francamente interesante, un millón doscientas setenta y cinco mil pesetas, con todo incluido, excepto seguro.



Mercado

Modelo Cilindros Potencia Velocidad Precio total Plus.

KTM

250-MX	250	46	—	492.800
250-08	250	44	—	482.800
250-MC	250	46	—	489.300

LAMBRETTA

125	125	6	87	172.577
150	140	7,6	97	179.380
200	180	9,7	107	186.120

LAVERDA

RG-1000	981	88	215	1.185.000
---------	-----	----	-----	-----------

MONTESA

Cota 242	220,3	—	—	222.230
Cota 340 Trial	340,1	—	—	270.290

Modelo Cilindros Potencia Velocidad Precio total Plus.

MORINI

Cota 350	348,6	—	—	283.240
Enduro 90 H7	74,8	—	92	230.540
Enduro 250 H7	246,3	—	119	321.440
Enduro 350 H7	348,6	—	130	242.220
Impala 125	124	10	100	208.780
Impala 175	174,7	13	100	220.050

MOTO GUZZI

250 Multistrada	230,5	25,8	138	341.180
350 Turismo	344,1	36,6	180	484.000
500 Sport	478,6	43	170	501.000
500 Camel	478,6	—	—	558.000

MOTO GUZZI

V 50 II	490	47	170	606.548
V 50 Monza	490	48	175	642.473
V 50 Custom	490	47	185	657.170
V 85	643,4	52	185	663.860
V 85-SP	643,4	52	180	770.306
V 85-Custom*	643,4	52	164	747.874
850-TS*	844	67	188	1.001.728
La Mota II	844	61	220	1.003.934

Modelo Cilindros Potencia Velocidad Precio total Plus.

OSSA

250 TE	244,2	—	130	271.990
250 Cape	34,2	160	100	343.390
303 Trial	302,7	—	—	332.130
350 Te-To	250,0	—	—	287.990

PUCH

Cobra M 82-TT-AD	73,3	12	96	222.300
Cobra M 82-Cross	73,3	14	70	199.800
Cobra M 82-TD	73,3	10	90	246.600

SUZUKI

GSX 550 ES	572	85	185	781.294
GSX 750 ES*	747	87	210	850.733

Modelo Cilindros Potencia Velocidad Precio total Plus.

VESPA

Literna GSX 1100*	1.074	103	231	1.150.724
-------------------	-------	-----	-----	-----------

YAMAHA

DT 80	—	—	—	217.550
SR 250	239	17,0	115	358.300
SR 250 Special	249	20,0	117	368.080
XJ 400	399	45,5	175	588.200
XJ 600	589	72,0	200	839.500
XJ 650	653	73,0	200	778.400
XJ 900*	853	97,0	219	1.175.000
FJ 1100	1.087	125,0	250	1.537.315

NOTICIAS DE EMPRESA



«FESTIVALEO EN EL MAR»

VALEO Distribución reunirá a sus más importantes clientes del sector del automóvil en un crucero por el Mediterráneo, desde el 17 al 22 de abril de 1985.

El barco «Ciudad de Valencia» zarpará del puerto de Barcelona con destino a Niza, Livorno, Civitavecchia, Puerto Torres y regresará a Barcelona.

NUEVO CONCESIONARIO FIAT EN MADRID

EL día 21 de marzo se inauguró Comercial Auto Hispania, S. A., un nuevo concesionario de Fiat-Lancia en Madrid, que continúa la

Barcelona. Los invitados, acompañados de sus esposas, visitarán, además, Montecarlo, Pisa, Florencia, Roma, etcétera, y disfrutarán del programa «Festivaleo en el mar», durante el cual se hará entrega de un fabuloso barco velero construido especialmente para Valeo.

venta directa y servicio al público desarrollada anteriormente por la sucursal de Fiat Hispania, que completa así su proceso de cesión de las funciones de venta directa a sus concesionarios.

A partir de ahora, Fiat Hispania irá potenciando más su papel de importador-distribuidor a escala nacional, asegurando a su red de concesio-

narios el soporte publicitario, promocional y organizativo necesario para realizar los planes de desarrollo previstos para cuando España entre a formar parte del Mercado Común.

AUTOBUS PARA DEPORTISTAS

LA firma Fichtel & Sachs estará nuevamente presente este año en el Salón del Automóvil de Barcelona, en el stand de su representante exclusivo R. Gerstenmaier. Como novedad de esta edición presentará el autobús Sachs, diseñado para deportistas.

SESENTA AÑOS DESPUES

EL pasado día 23 de marzo despegó del Aero Club de Málaga la avioneta deportiva Cessna 414, con la que el comandante Sánchez Pinilla y su copiloto, Miguel Hidalgo, intentan rememorar, sesenta años después, la gesta de la escuadrilla Elcano, que el 5 de abril de 1926 despegó de Cuatro Vientos y llegó a Manila, tras recorrer 17.000 kilómetros.

El vuelo Elcano-85 recorrerá 40.000 kilómetros y sobre-

volará más de 20 países, realizando todo el recorrido en treinta días. De momento, la primera etapa del viaje se ha cubierto y el Cessna 414 aterrizó el pasado 9 de abril en Manila, de donde volverá a Madrid.



LIDER DE EXPORTACION

COMO es bien sabido, la firma Martini & Rossi no limita su actividad a la sola producción del famoso vermouth, sino que comercializa también, entre otras marcas, el whisky William Lawson's, la ginebra Bosford, el vodka Eristoff, el ron Tropicana y los vinos y cavas de las Bodegas Marqués de Monistrol.

Todos estos productos han conseguido una excelente acogida, tanto en el mercado nacional como internacional, hasta tal punto, que este año, y por sexta vez consecutiva, Martini ha sido la empresa española del sector aperitivos con mayor cifra de negocio en el extranjero, lo que le ha merecido el trofeo Líder de Exportación 1984, que fue recogido por Luis Izquierdo.

MICHELIN



los neumáticos fuera de serie

MX

En seco, fuerte y seguro. En mojado, rompe el agua a su paso, se agarra, gira y frena con decidida adherencia. Es silencioso, confortable y económico (mínima resistencia al rodaje). Neumático ideal para la utilización diaria, durante miles y miles de kilómetros.

MXL

Ancho y agresivo, se distingue por su estabilidad en recta y precisión en adelantamientos. Es una cubierta de perfil bajo (serie 70 y 65), de alto grado de seguridad. Para quienes suelen conducir "un poco más deprisa"... y bajo la lluvia, un verdadero placer.

MXV

En ancho (serie 70) y super ancho (serie 60 y 65), este neumático es excepcional por su adherencia en suelo mojado, su estabilidad en carretera y la exactitud de su respuesta a la dirección. El MXV da a los coches rápidos y potentes la seguridad exigida para las altas prestaciones.

MICHELIN



Cuéntenos su caso



POCOS FAMILIARES

TEngo interés en comprar un turismo de los llamados familiares, pero encuentro el mercado nacional muy desabastecido, ya que no cuento más que con el Renault 18 y con otro modelo de la marca Seat. En uno de los últimos números de su revista se anunciaba la próxima comercialización del Citroën BX familiar, ¿tardará mucho en aparecer? ¿Es posible que haya

tan poca demanda de este tipo de automóviles que justifiquen esta carencia?

Luis Fernández Marín (Pontevedra)

Respuesta.—En efecto, en la categoría que le interesa no hay mucho donde escoger si nos limitamos a producción nacional. Al margen del mencionado Renault 18, nos quedan los Volkswagen Passat Variant, distribuidos por la red comercial Seat. Y ya, si recurre a los de importación, nos queda el Fiat Regata Panorama (que llegará a España en las próximas semanas), los Ford Sierra familiares y para de contar. Hay otros familiares más pequeños, como el Citroën GS, y más grandes, como el Peugeot 505 o el Citroën CX, pero que suponemos que se alejan considerablemente de su presupuesto.

En cuanto al BX Break,

es posible que aparezca en el mercado francés en los próximos meses; en cuanto a su importación a España, lo lógico es que aún tarde algún tiempo.

SEAT NO SABE

DESDE hace un año tengo un Golf TI y, si bien el funcionamiento del coche es intachable, los problemas surgen al entrar en taller. En la primera revisión, afortunadamente, me pudieron cambiar el aceite; en la segunda ya faltaron las bujías, las cuales tardaron un mes en llegar.

Recientemente he tenido un pequeño golpe y, por aquello de que es la central, se me ocurrió llevar el coche a Castellana. Allí, el encargado de la sección de chapa me dijo que podía hacerme a la idea de no ver el coche en cinco meses y que, por supuesto, no empezarían con él hasta pasados dos. En

otro taller, el coche ha estado «listo» en treinta y cinco días: el acabado de pintura no puede ser peor, los faros torcidos, las ruedas han necesitado un paralelo; finalmente, el reloj digital que proporciona siete parámetros diferentes ha reducido sus funciones a dos. Con motivo del golpe, al parecer, se fundió el diodo del testigo del aceite y como hubo que desmontar el tablero, ya



no fueron capaces de dejarlo como estaba. Cuando reclamé, el jefe del taller me respondió que «cómo iba a suponer que el reloj marcaba tantas cosas».

Agustín Jordana Madrid

CRITICA DE TIENDAS

Automóviles personalizados

EN Madrid, una nueva tienda abre sus puertas con un nuevo concepto de ver y entender el automóvil. Los personalizadores del coche son raros especímenes en este variopinto sector, D. S. D. (Dieter Soucek Design) es uno de ellos, con ideas y material importado en su mayoría consigue unos resultados francamente buenos en sus realizaciones. Las personalizaciones de coches nacionales resultan muy atractivas y con precios bastante asequibles, pues los elementos de decoración son nacionales, e incluso pueden ser fabricados por ellos. Distribuyen en exclusiva para España los productos de la casa holandesa Interstate, única firma que por el momento ha fabricado elementos para personalizar un Ibiza con un resultado estético muy agradable. La presentación de esta versión la realizaron en el último Salón de Amsterdam.

La realización más interesante la hicieron en base a un MG Metro con una personalización completa y aceptada por el importador, con un precio de casi un millón de pesetas. Existe una versión de Nissan Patrol con nuevas defensas y aletines. En instala-

ciones de alta fidelidad están especializados en los Panasonic Copic.

La exposición se encuentra en la calle Pechuán, 14, detrás del nuevo auditorio de Madrid, en la calle Príncipe de Vergara. Teléfono 416 79 86 y 458 66 10, de Madrid.



LEASING PARA TODOS

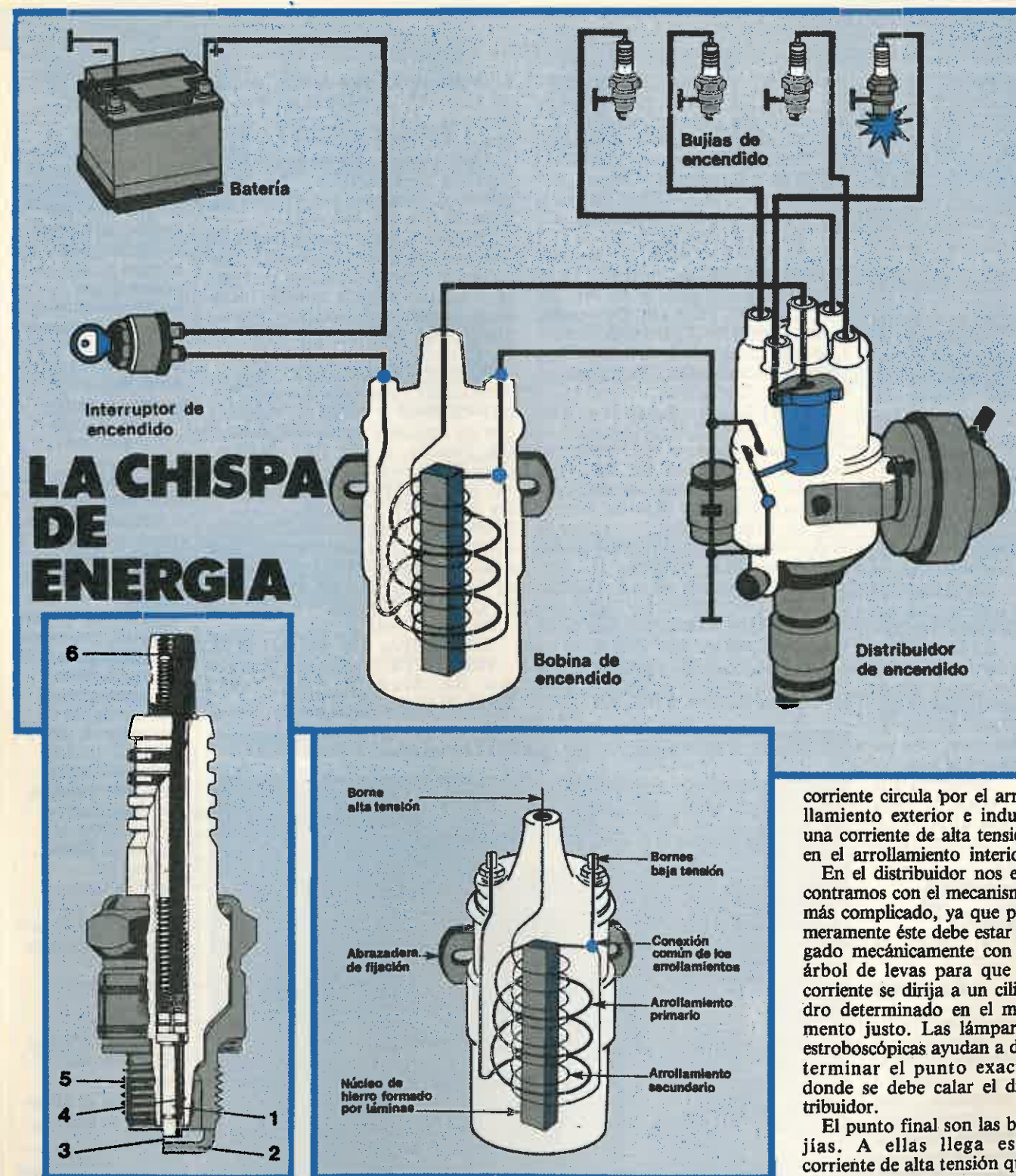
EN varias ocasiones habéis tocado el tema de la compra de un automóvil por el sistema leasing y quisiera saber si por ser agente comercial puedo beneficiarme de dicho sistema, así como las marcas que ofrecen esta modalidad de compra. También quisiera saber si hay algún kit para instalar un turbo en un Ritmo Diesel.

Enrique Montesinos Granada

Respuesta.—La legislación actual sólo contempla la venta por medio del leasing a nombre del titular de la licencia fiscal, nunca a particulares. Si usted tiene una licencia fiscal puede perfectamente utilizar el leasing, que se lo ofrecerá cualquier marca nacional y la mayoría de las firmas importadoras.

En cuanto al turbo, la firma Turmesa hace tiempo que lo comercializa, con brillantes resultados. Su dirección es: Calle Ponzano, 25, en Madrid.

Conozca su coche



1, electrodo central; 2, electrodo de masa; 3, separación de electrodos; 4, aislante cerámico; 5, rosca; 6, conexión de alta tensión.

PARA que la energía contenida en la mezcla de aire y gasolina que llega a las cámaras de combustión haga explosión es necesario darle una pequeña aportación de energía inicial; esto es, la

chispa que se produce en los electrodos de la bujía. El proceso se inicia en la batería, el siguiente paso es la bobina. Aquí se produce un fenómeno eléctrico llamado inducción. En el interior de la bobina hay un núcleo de hierro alrededor del cual hay un arrollamiento de cable de cobre aislado de un diámetro muy fino. Este arrollamiento

consta de un número de espiras entre 15.000 y 30.000. Exteriormente a este arrollamiento hay un cable grueso de cobre, también aislado, que forma unas doscientas o trescientas espiras a su alrededor. El funcionamiento de la bobina está íntimamente ligado al distribuidor. Cuando los contactos del distribuidor (platinos) se cierran, la

corriente circula por el arrollamiento exterior e induce una corriente de alta tensión en el arrollamiento interior.

En el distribuidor nos encontramos con el mecanismo más complicado, ya que primeramente éste debe estar ligado mecánicamente con el árbol de levas para que la corriente se dirija a un cilindro determinado en el momento justo. Las lámparas estroboscópicas ayudan a determinar el punto exacto donde se debe calar el distribuidor.

El punto final son las bujías. A ellas llega esta corriente de alta tensión que al encontrarse con una separación entre los electrodos forma un pequeño arco para salvar esta pequeña distancia, produciéndose la chispa. Como esta chispa se ha producido en un momento en el cual la mezcla de aire y gasolina se está comprimiendo en el cilindro, ésta se inflama y se produce una explosión, liberando su energía.

Agenda personal

Alquiler

Tres ruedas

Ya no es necesario comprarse un triciclo ATC para practicar este espectacular deporte. Este invierno se ha abierto en las proximidades de la estación de esquí de Baqueira-Beret una pista de todo terreno. Esta pista, que es la primera de esta modalidad en España, dispone de cuatro triciclos ATC y un kart todo terreno para que todo el que lo desee pueda hacer sus pinitos. El Moto-Fun, pues así se llama la pista, se encuentra a la salida de Viella hacia Baqueira, al lado del Hotel Tuca.

Televisión

La F-1, al desnudo

Todo lo que quería saber sobre la Fórmula 1 y no se atrevía a preguntar... será desvelado por Televisión Española a partir del próximo domingo día 21. En ese día, por la Primera Cadena y a las 18,30 horas, comienza una amplia serie por capítulos, en la que se explicarán todos los aspectos técnicos y humanos que rodean a esta actividad deportiva.

TALLERES DE GUARDIA

DURANTE el sábado 20 y el domingo 21, los talleres que recogemos a continuación están de guardia:

CITROËN: En Madrid, la central, en Doctor Esquerdo, 62. Tel. 273 76 00 y Domínguez y Ortega, Felipe Fraile, 5. Tel. 433 73 11 (sábado). Las Flores, paseo de Extremadura, 47. Tel. 463 67 10 (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 Auto Comercial Maam. Tel. 338 42 53. Hospitalet de Llobregat. En Madrid, de 9,30 a 13,30 horas en Motorlandia, José Vasconcelos, 2. Tel. 733 73 97.

RENAULT: En Barcelona. Tel. 247 25 29. En Madrid, EASA-AUTACA, General Yagüe, 6. Tel. 455 63 58. En Valencia, la central. Tel. 363 94 00.

SEAT: En Barcelona, sábados de 9 a 13 horas 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 paseo de la Castellana, 278. Tels. 215 31 40/215 33 40. Ancrì, Ocaña, 94-100. Tel. 466 00 11. Tracción Motor España, Pantoja, 5. Tel. 413 25 97.

En Valencia, Levante Motor, avenida 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 Assistance. 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 horas 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.

Carreras

El primero de tierra

El sábado día 20 de abril comienza el Campeonato de España de Rallyes de Tierra, cuya primera prueba se celebrará por tierras malagueñas. La salida se dará a las diez de la mañana desde Autovisa

—concesionario Ford de Málaga— y la llegada está prevista en el mismo lugar a las 16 horas. Como ya es habitual en estos rallyes secretos, el recorrido y la situación de los tres tramos cronometrados, que se repiten tres veces cada uno, se dará a los espectadores una hora antes de la salida de los participantes. El día 21 de abril se celebra el Trofeo Fallas, en Valencia, que es puntuable para la Copa de España de Rallyes. Ese mismo domingo tendrá lugar la Subida a Tamaimo, en Tenerife, puntuable para el Campeonato de España de Montaña, y la Subida a la Ciudad Encantada, en Cuenca.

Asimismo, el 21 de abril se correrá en Valencia una prueba puntuable para el Campeonato de España de Trial, que organiza el Moto Club Rubén, y en Bilbao el Rallye Motociclista, que organiza la Peña Motorista Vizcaya y puntúa para el Campeonato de España.

La foto premiada



FISICAMENTE IMPOSIBLE

En la catalana localidad de Sant Vicenç dels Horts no parecen fiarse de los conductores de vehículos pesados. Si no, no se comprende la presencia de la señal que prohíbe la circulación a esos vehículos cuando la presencia de la torreta imposibilita físicamente su paso. Otra nueva señal, redundante e innecesaria, cuando en otros sitios hacen más falta. La foto ha sido remitida por Juan Contreras Fernández, de Vilafranca del Penedés, que recibirá gratuitamente MOTOR16 durante seis meses.

Comprar y vender



EL MAYOR STOCK DE OPEL DE TODA ESPAÑA

Movilauto, S. A.

20 años de experiencia en OPEL

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

ABRIMOS SABADOS MAÑANA Y TARDE Y DOMINGOS POR LA MAÑANA

¡ESTO ES UN REGATA! ¿Quién da más?



FABRICADO POR FIAT AUTO SpA

- | | |
|--|-----------------------------|
| ★ Dirección asistida | ★ Bloqueo de puertas |
| ★ Alzacristales eléctricos | ★ Citymatic |
| ★ Cronómetro digital | ★ Derivabrisas |
| ★ Check-panel con control de incidencias | — Encendido electrónico |
| | — Cut off |
| | — Batería sin mantenimiento |

★ Motor 100 CV DIN 1.592.055,- ★ Motor ES 1.319.207,-
★ Motor Diesel 1.9 1.646.873,- ★ Motor Diesel 1.7 1.462.483,-

Precios totales con impuestos incluidos.

Y además puede salirle gratis.

Véalos en: **Vagma, s.a.**

López de Hoyos, 62 - Tel: 411 67 44
Avda. de los Toreros, 14 - Tel: 245 72 02

AUTOMOVILES ALHAMBRA, S.A.

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

LIÓDERES EN EL MERCADO DE OCASION
Démos su confianza.

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



Tenemos para Vd. el Coche del Año 85 en Europa.



El nuevo Opel Kadett está superándole en su Concesionario Opel. Venga a verlo. Compruebe cómo su aerodinámica es la más avanzada: es el coche en su mejor forma. Disfrute la comodidad fuera de serie que consigue el más avanzado diseño de su interior. Conozca la alta potencia y las prestaciones de todos sus motores: 1.3S, 1.6S, 1.6D y el sorprendente 1.8i que equipa al Kadett GSi que alcanza los 200 kms/h. Venga y pruébelo. Los expertos europeos más exigentes ya lo han hecho. Y lo han elegido coche del año 85. Así es el nuevo Kadett: el coche en su mejor forma hasta en el precio. Ya lo tenemos para Vd.

SEAT Castellana Motor, S. A.

CASTELLANA, 278 -
Madrid 28046
TELS. 215 33 40 - 215 51 59

TENEMOS EL COCHE DE OCASION QUE DESEA Y GARANTIZADO HASTA 12 MESES FINANCIACION HASTA 36 MESES

**¡¡COMPRUEBELO!!
¡¡LE ESPERAMOS!!**

Sr. Mora - Sr. Echovarria - Sr. Corpas - Sr. Arroyo

TAMBIEN ABIERTO
SABADOS Y DOMINGOS



Red Seat. La garantía más fuerte



AGENCIA OFICIAL MERCEDES BENZ

- El mayor stock en vehículos Mercedes-Benz a estrenar y ocasión
- Entrega inmediata todos modelos
- Máxima valoración a su vehículo usado
- Todas fórmulas financiación, incluso leasing hasta 48 meses
- También ocasiones en BMW, Porsche, Volvo, etc.
- Garantía real hasta 12 meses
- Oferta especial 300 Diesel, estrenar

VISITENOS SIN COMPROMISO

Núñez de Balboa, 3 435 11 83
(Semiesquina Alcalá)

Talleres BENJA

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

Taller y exposición en Madrid
Doctor Esquerdo, 59 Tel. 274 68 52



Opel Kadett.
El coche en su mejor forma.



motor gas

Concha Espina, 20 Tels (91) 250 15 18/61 MADRID
Víctor de la Serna, 12 Tels (91) 453 65 00/04

1.000 KILOMETROS DE MUGELLO

PORSCHE, SIEMPRE PORSCHE

PESE a los esfuerzos de sus pilotos, esfuerzos que eran una continuación de los realizados por los técnicos durante el invierno, a la hora de carrera quedó claro que la victoria iba a ser, una vez más, para los Porsche; las esperanzas de Lancia de conseguir la victoria en los 1.000 kilómetros de Mugello quedaron frustradas. Porsche ha hecho gala de una superioridad aplastante.

Después de este resultado, las perspectivas de que el Mundial de Resistencia de 1985 tenga una historia diferente a la de años anteriores han comenzado a esfumarse.

Y el caso es que el equipo italiano había trabajado fuerte durante el invierno, tanto sobre los motores, que son más potentes y que además consumen menos, como sobre el chasis, más ancho, con nuevas suspensiones y con nuevos neumáticos —Michelin este año—, todos ellos detalles que les habían hecho concebir bastantes ilusiones.

Enfrente, Porsche alineaba coches nuevos. Este año, las mejores escuderías presentan chasis 962, iguales a los que corren en Estados Unidos, equipados del motor del 956. Este chasis es más ligero y tan robusto como el del 956 y al mismo tiempo puede hacer el coche más estable.

Desde los primeros entrenamientos,

quedó claro que los Porsche, sin forzar demasiado, podían estar en los tiempos a los que giraba Riccardo Patrese, el más rápido de los pilotos del equipo italiano. Patrese conseguía los tiempos en plan de hazaña personal y después de conducir el coche en forma completamente acrobática. El italiano sacó un segundo y siete décimas al más rápido



Lancia mandó en los entrenamientos y en la primera parte de la carrera. Pero al final ganó Porsche.



Stuck fue el más rápido de los pilotos de la marca alemana en entrenamientos. Al final se impuso la veterania de Ickx y Mass.

Pareja: Comienzo en Monza

JESUS Pareja no corrió en Mugello. Un problema de patrocinadores le ha hecho aplazar su debut a la carrera de Monza y a asistír a esta como espectador acompañado por Luis Pérez Sala y Luis Villamil. El viernes, con anterioridad a la carrera, se sentó por primera vez al volante del coche de la escudería Obermaier que conducirá durante la temporada. Ese día llovía torrencialmente y no pudo hacer tiempos.

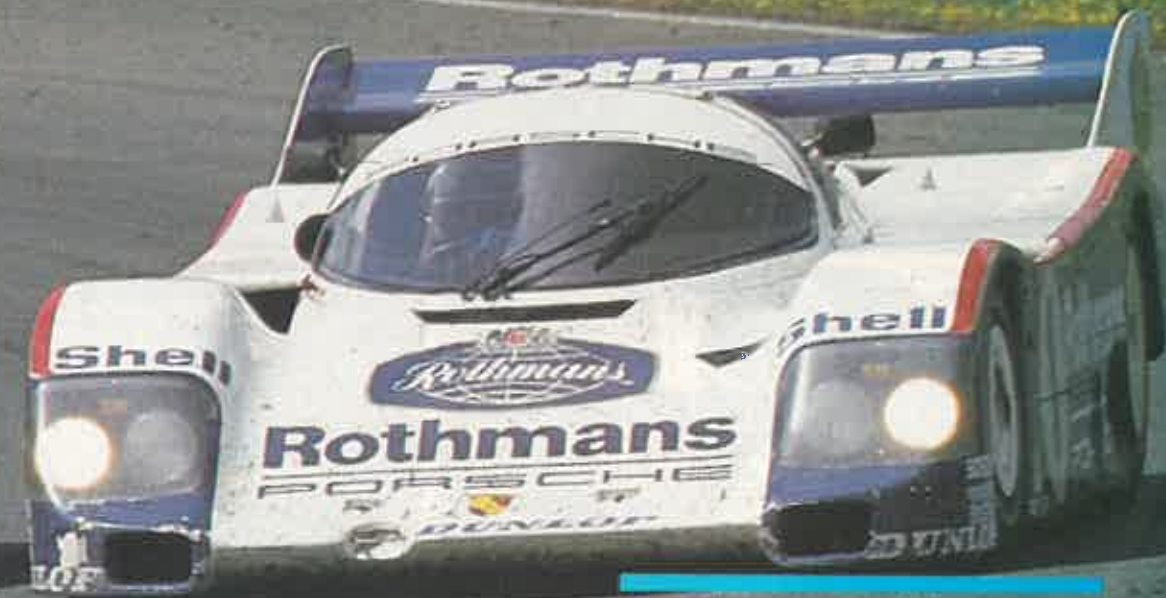
Así pues, será en Monza en donde Pareja participe por primera vez con un 956, formando equipo con Lassig y Ragout.

Posteriormente, también se saltará la prueba de Hockenheim, en donde está prohibida la publicidad de tabacos y que, por tanto, no le interesa a Ducados.

«El equipo de Obermaier me ha parecido un equipo organizado. Lo que pasa es que no tiene los medios que un Kremer. Sin embargo, hay

una cosa que va a ser importante para mí y es que es un equipo en que no te encuentras sorpresas de que de pronto te meten un piloto que paga en una carrera y que es diez segundos por vuelta más lento que los demás. En Obermaier, Ragout es un hombre bastante rápido y Lassig tiene experiencia. Creo que vamos a formar un equipo bastante compacto. Pero el año que viene me gustaría poder estar en un equipo puntero de verdad, con el que podamos aspirar a la victoria. Este año eso lo veo difícil, aunque si vamos a poder conseguir muchos buenos puestos.»

En estos días, Pareja está negociando su participación en la Copa de Europa Renault. No podrá participar en ninguna de las dos primeras carreras, pero espera poder estar en la salida a la tercera. En cuanto al proyecto de hacer con Zapico una carrera a medias, le parece un poco pronto para poder asegurarlo.



Momento clave de la carrera. El Lancia es superado. Detrás, Winkelhock-Surer y Bellof-Boutsen. Fueron tan rápidos como los coches oficiales. Bajo estas líneas, el motor de los Lancia, talón de Aquiles del equipo Martini, a pesar de ser casi tan potentes como los de los Porsche.

de los pilotos del Porsche, Hans Stuck, que como decíamos no forzó demasiado. Más bien se dedicaron a poner a punto sus coches, sin preocuparse para nada de hacer un tiempo.

Las ilusiones duraron hasta el final de la primera hora, en que Patrese estaba en cabeza, después de haber resistido los ataques de Bellof-Boutsen, Stuck-Bell y los veteranos Ickx-Mass. Además, después de un comienzo tímido, aprovechando los reportajes, Willek-Baldi, respaldados por el italoaustraliano Cesario, eran terceros.

Hasta aquel momento el ritmo no era particularmente rápido y tanto los Porsche oficiales como los Lancia mantenían los turbo a baja presión.

A partir de la primera hora, los Porsche pasaron al ataque tomando el man-



do Bellof-Boutsen, con uno de los coches de la escudería de Walter Brun. Mantendrían el primer puesto, durante dos horas y media, hasta que finalmente fueron superados por uno de los Porsche del equipo Kremer, conducido por Manfred Winkelhock y Marc Surer. Tras ambos, Ickx-Mass llevaban a cabo una de sus típicas tácticas de mantener un ritmo de carrera regular, muy cerca de los hombres de cabeza, pero sin inquietarlos, como dejándolos que se confiaran. Lancia, con Patrese-Nannini se había mantenido hasta ese momento entre el tercero y el cuarto puesto, pero sin poder recuperar el mando. Todo ello a costa de un serio esfuerzo de pilotaje —Patrese terminó con las manos en carne viva—, y de mecánica que iban a pagar enseguida. Apenas pa-

sadas las tres horas y media de carrera, el motor del Lancia explotó.

Las últimas dos horas dieron lugar al ataque de Ickx-Mass, que poco a poco superaron a Winkelhock-Surer y a Bellof-Boutsen terminando con una ventaja de ocho segundos sobre ellos que se disputaron el segundo puesto al sprint.

Al final, Lancia logró paliar un poco el fracaso lanzando a su segundo coche, que al final terminaría cuarto. Cesario, el tercer hombre del equipo, no llegaría a subir en el coche en vista de que se necesitaba gente que rodara muy rápido.

Ahora, Lancia espera poder recuperarse de este fracaso en Monza, en donde es posible que aparezca el tercer coche bajo los colores de Top-Tip. Es el resultado de estas primeras pruebas el

que tiene que decidir el programa del equipo italiano. En principio sólo las pruebas europeas y Japón estaban en el programa, pero el comportamiento del coche en las pruebas realizadas durante el invierno les había hecho concebir la esperanza de que quizá podrían batir a los Porsche y, por tanto, hacer el esfuerzo de viajar a Canadá y a Australia. Para ello incluso han contratado a Henri Pescarolo, que conducirá uno de los coches en Le Mans y en las ocasiones en que Riccardo Patrese no esté libre de sus compromisos en Fórmula 1. La potencia de sus coches es de unos 620 caballos en reglaje de carreras. En Porsche en cambio, se han conformado con 610 caballos, aunque subiendo a 1,4 atmósferas la sobrepresión del turbo, cosa que hizo Ickx y



El campeón del mundo Stephan Bellof
No corre ni en Fórmula 1 ni en el equipo oficial Porsche

El Porsche de Larrauri en la estela de un Lancia
La marca italiana consiguió al final el cuarto puesto

Mass en la parte final de la carrera, se llega sin problemas a los 640 caballos.

En esta prueba faltaba Jaguar, que probablemente estará en Monza, la próxima carrera. Es el único equipo que quizá podría mezclarse con los Porsche y los Lancia.

El inicio de este certamen que la FISA trata de relanzar por todos los medios, no ha sido brillante. La inscripción era corta y como a media carrera quedó decidido que la victoria iba a ser de Porsche, los pocos asistentes a Mugello comenzaron a marcharse. La lucha fratricida entre los pilotos de Porsche, por mucho mérito deportivo que tenga, no interesa en una prueba intermarcas.

Fotos: Gigi Corbetta

6 HORAS A TOPE

Clasificación a la media hora de carrera: 1.º Patrese-Nannini (Lancia). 2.º Bellof-Boutsen (Porsche). 3.º Stuck-Bell (Porsche). 4.º Winkelhock-Surer (Porsche). 5.º Larrauri-Sigala (Porsche).

Clasificación a la hora de carrera: 1.º Patrese-Nannini. 2.º Mass-Ickx (Porsche). 3.º Wolleck-Baldi (Lancia). 4.º Bellof-Boutsen. 5.º Winkelhock-Surer. 6.º Ludwig-Fouche-Mussato.

Clasificación a las dos horas de carrera: 1.º Bellof-Boutsen. 2.º Winkelhock-Surer. 3.º Stuck-Bell. 4.º Patrese-Nannini. 5.º Mass-Ickx. 6.º Wolleck-Baldi.

Clasificación a las tres horas de carrera: 1.º Bellof-Boutsen. 2.º Winkelhock-Surer. 3.º Patrese-Nannini. 4.º Mass

Ickx. 5.º Stuck-Bell. 6.º Wolleck-Baldi.

Clasificación a las cuatro horas de carrera: 1.º Winkelhock-Surer. 2.º Bellof-Boutsen. 3.º Mass-Ickx. 4.º Stuck-Bell. 5.º Wolleck-Baldi. 6.º Ludwig-Fouche-Mussato.

Clasificación a las cinco horas de carrera: 1.º Mass-Ickx. 2.º Winkelhock-Surer. 3.º Bellof-Boutsen. 4.º Stuck-Bell. 5.º Wolleck-Baldi. 6.º Ludwig-Fouche-Mussato.

CLASIFICACION FINAL: 1.º Mass-Ickx (Porsche 962 C Rothmans), 5 h. 59 m. 52 s. 2.º Winkelhock-Surer (Porsche 962 C Kremer), 6-0-22. 3.º Bellof-Boutsen (Porsche 956 Motorsport), 6-0-44. 4.º Wolleck-Baldi (Lancia Martini), 6-1-18. 5.º Ludwig-Fouche-Mussato (Porsche 956 Kremer), 6-1-22, etcétera.

NAUTICA

PRESENTACION DE LA GAMA 85 DE MOTORES FUERA BORDA

SUZUKI 65 Y 55 HP

«DESPEGA CON SUZUKI»

Dadas las características de nuestro largo litoral, cada día se impone más el poder disfrutar del mismo, tanto a nivel de la pequeña embarcación como competición. Para ello Suzuki le ofrece una amplia gama de 36 modelos de motores fuera borda, que van desde los 2HP a 140HP; motor, este último, preparado «para volar», y que evidentemente se adapta a cualquier exigencia, sea cual sea el deporte que se quiera practicar.

Dentro de las novedades de este año destacamos los modelos 55 y 65HP, con motor de tres cilindros, en lugar de dos, y que permiten unos largos recorridos, son, además, de gran maniobrabilidad y suavidad de conducción, alta capacidad de aceleración y mínimas vibraciones; muy adecuados para el esquí acuático o pesca.

Estos modelos son los primeros motores medios, medidos a la característica IC (circuito integrado), controlados reglajes de encendido y prácticamente libres de mantenimiento.

Al igual que los grandes modelos, éstos tienen válvula tubular y carburadores Mikuni en cada cilindro para más rápida aceleración y bajo consumo de combustible. Una de las novedades más importantes que incorporan estos motores es el sistema de inyección de aceite, que es equipo standard en los modelos de 40HP y 140HP.



FICHA TECNICA

- DT 65 TCL. • Cubicaje 891 cm³. • 10,05HP fiscales.
- Tres cilindros. • Inyección aceite.
- Encendido electrónico Suzuki PEI.
- Power Tilt and Trim incorporado.

PRECIO VENTA PUBLICO

- 620.500 ptas. (impuestos incluidos).
- Importador: Movilmotors.
- C/ Rocafort, 105. 08015. Barcelona.
- Tfno.: 422 78 11. • Garantía: un año. • Talleres: 70 en España.
- Plazo de entrega: inmediato.

Este revolucionario sistema de engrase asegura el máximo rendimiento del motor, al menor coste de carburante.

El corazón de este sistema es una bomba de aceite de alta precisión, la cual ha estado experimentada durante muchos años, y que accionada por el cigüeñal reacciona inmediatamente a cualquier cambio de régimen producido por el acelerador.

De esta manera se obtiene un funcionamiento óptimo del motor y su engrase, por cuanto varía automáticamente la proporción de gasolina-aceite de 100 a uno al ralentí hasta de 50 a uno a pleno gas, consiguiendo de esta forma una combustión limpia. Reduce los residuos de carbonilla, y prácticamente elimina la suciedad en las bujías, alargándoles la vida, al mismo tiempo que reduce los molestos humos del escape.

Estos fuera borda están protegidos en la parte del motor, con goma espuma, engranajes viselados en espiral, haciéndoles muy silenciosos.

Si usted no practica aún ningún deporte náutico, o no ha experimentado el placer de navegar, y quiere descubrir los recónditos parajes de nuestras costas, le gusta la pesca o quiere sentir el placer de «volar» sobre las aguas, no lo dude, adquiera una embarcación, las hay de todos los precios, acople un motor fuera borda que se adapte a sus necesidades y disfrute de la mar, desde dentro; es toda una aventura.



PUBLICIDAD

A TODO GAS

● Este próximo fin de semana comienza en Málaga el **Campeonato de España de Rallyes de Tierra**. Pese a que ha habido bastante tiempo, son muchos los pilotos que aún no cuentan con el material a punto. Así, el **Opel Manta de Oñoro** no está acabado, lo mismo que el **205 GTI de Moratal**, por lo que Borja saldrá con el Samba. Trevijano también tiene problemas con su Sunbeam Lotus, por lo que es posible que aparezca con uno de los Opel de Mariano Lacasa. Ante todo ello, Guillermo Barreras debe imponerse sin grandes dificultades, mientras que José M. Serviá, Isidro Oliveras y «Pipo» Couret parecen los más claros adversarios.

● La auténtica causa de que **Stephan Bellof** no condujera el Tyrrell en el **Gran Premio de Brasil** fue el que ha pedido demasiado dinero. Su puesto, cubierto momentáneamente por **Stephan Johansson**, podría ser para el francés **Philippe Streiff**. La candidatura de este último la apoya Elf, que está dispuesta a patrocinar parcialmente al equipo en cuanto **Renault** le entregue sus motores.

● **Bernard Darniche** ha llevado a cabo por cuenta de Peugeot una serie de pruebas en el recorrido del **Tour de Córcega**. El **205 Turbo 16** fue dotado durante los mismos de un impresionante alerón trasero.

● **Emmanuele Pirro** ha ganado la segunda carrera de **Fórmula 3.000**, que se disputó en el circuito de Thruxton. El italiano se vio favorecido por una acertada elección de neumáticos. Tras él terminó Mike Thackwell, que se afirma como líder del campeonato.

● **Luis Pérez Sala** ha terminado sexto en la segunda carrera del **Campeonato Open de Italia**. Su compañero Villamil terminó en decimosexta posición a causa de una avería de embrague. La carrera la ganó Apicella, con un Ralt Novamotor, por delante de Caffi, con Martini.

● **Audi** está trabajando ya sobre el nuevo coupé **Quattro con motor central**. Las críticas de los pilotos sobre el proyecto Quattro Sport, sólo defendido por Roland Gumpert, el director deportivo, parecen haber convencido a la alta dirección. Nuestros colegas austriacos de **Motorsport Aktuell** sorprendieron un prototipo en los todavía nevados Alpes austriacos.



José María Casanovas

Patroleando

A HORA hace veinte años que tiene veinte años. Igual que **Joan Manuel Serrat**. Hace veinte años que está ligado al mundo de la competición y hoy puede presumir con satisfacción y orgullo de haber dado el automovilismo español un gran triunfo internacional. Estamos hablando de **Paco Crous**, el «team» manager de Nissan. El éxito ha sorprendido a la propia empresa hasta el punto de que en **Barcelona** se reciben télex del Japón con una pregunta concreta: ¿Qué motor llevaba el **Patrol** que ganó en Túnez?

Cuando les contestan que se ganó con un diesel, ni se lo creen. Máxime cuando fue la primera aventura africana de la escudería y la experiencia en estos raids es un grado.

En España no hay tradición de managers deportivos. **Alex Soler Roig** hizo sus pinitos, pero prefirió vivir en la Costa Azul y dedicarse a «marchand» de arte. **Villota** también lo intentó sin excesivo éxito. **Luis Cannomanuel** tuvo más fortuna y puso en pie un equipo nacional de F-3 que era una magnífica idea. Hoy, el hombre de moda es **Paco Crous**, que tras su experiencia en **Promoservice** ha conseguido que los japoneses le otorguen plena responsabilidad. Su primera decisión ha sido descartar su participación en el **Atlas** —mes de mayo— para centrar sus esfuerzos en la **Baja Montes Blancos** en julio. «Reconstruir un coche tras un rallye como el de **Túnez** nos lleva entre treinta y cinco o cuarenta días —nos explicó Crous—. No es cuestión sólo de desmontar y reparar, sino de verificar y buscar soluciones a los problemas que surgen. Una marca oficial no hace más de cuatro pruebas al año.»

La victoria en **Túnez** puede precipitar la participación de Nissan en el **París-Dakar**. Para estar en la salida el 1 de enero de 1986 habría que tomar la decisión antes de julio. En este momento existe la mejor predisposición, pero el presupuesto es el gran problema. Se calculan cien millones de pesetas para poder alinear a dos coches en carrera, uno de apoyo y un camión. No hay que desconocer que el triunfo de los «pajero»

le costó a **Mitsubishi** la friolera de 300 millones de pesetas. Una noticia antes de cerrar este tema, la promoción de la candidatura olímpica de **Barcelona-92** podría ser un «sponsor» importante.

Y hablando de proyectos, **Zanini** le está dando vueltas a una idea que sueña con poder poner en práctica para 1986. **Antonio** estuvo probando los **Suzuki** y quedó maravillado de su comportamiento. Pues bien, quiere probar un motor de **Renault 5 Turbo** en este jeep de cara al Campeonato de España de Tierra. Veremos si el 205 le deja tiempo para nuevos inventos...

Siguiendo con la tierra, **Joan Arnella** va a competir en el campeonato con un **BMW 524 Turbo**, patrocinado por **Herranz**. ¿Objetivo?, ganar la categoría diesel que sin los **Patrol** puede ser coser y cantar. Pero de **Arnella** hay que pensar que no estará lejos de los «scratch».

Dicen que para vender, todos los métodos son válidos, y la publicidad es, sin duda, una buena arma. **Seat**, preocupada cada día más en dar salida internacional al stock que no vende en España, va a ir ahora sobre dos ruedas. Nos explicamos. Cuando **Orbea** compita en pruebas europeas, **Seat** figurará también en el maillot de los ciclistas. No es nada nuevo, **Renault**, **Fiat** y **Ford** ya probaron este campo.

Según la **Asociación Española de la Carretera**, el 17,2 por 100 de los accidentes se producen en la red viaria de Cataluña. Dicho en otras palabras, las carreteras catalanas tienen el más alto índice de accidentes. Pues bien, este signo mortal parece que ha cambiado en el último puente, porque de los 115 muertos que se registraron en España, sólo 15 se contabilizaron en Cataluña, con un día más de fiesta incluido.

Hablando de carreteras, los accesos al túnel del **Cadé** siguen sin terminar y de ahí que la afluencia a este túnel de peaje esté casi al 50 por 100 por debajo de lo calculado. Ahora se vuelve a hablar de la posibilidad de construir en suelo francés el túnel de **Puymorens**, que sería la única forma de culminar un nuevo eje **París-Barcelona**. Porque para unir **Andorra**, el **Cadé** no parece el mejor camino...



COPAS NACIONALES RENAULT

¡A CORRER!



LAS Copas Renault vuelven una vez más a los circuitos españoles y vuelven con el espíritu de lucha que ha caracterizado a estas series desde su nacimiento, ya lejano en el tiempo.

Los nuevos Renault 5, en sus versiones GTS y GT Turbo, darán lugar a importantes duelos en los pelotones. Las batallas, duras pero nobles, que han estado presentes en las Copas desde hace 17 ediciones, momento en que empezaron a correr aquellos inolvidables R-8 TS pilotados por Cañellas, Zapico, Villota y otros pilotos que después fueron glorias del automovilismo nacional, volverán otra vez a los circuitos del Jarama, Toledo, Alcañiz o Estoril.

Las Copas Renault son, ahora mismo, las fórmulas con mayor seriedad organizativa, valor clave que anima a pilotos y a conductores aspirantes a ese título a entrar con decisión en una especialidad que, salvo raras excepciones, ha desvelado los mejores especialistas del panorama español, que ha puesto de relieve a los más preparados.

La relación precio-prestaciones ofrecida por los R-5 GTS y los R-5 GT Turbo es otro de los valores relevantes dentro de las Copas. Todos los pilotos quieren competir a buen nivel y sin grandes gastos, tal deseo sólo se puede llevar dentro de las Copas.

Con los R-5 GTS, los menores de veintiséis años tendrán la posibilidad de ir tomando la medida de los diferentes trazados al volante del mismo coche que podrán utilizar diariamente mientras que con los GT Turbo; los pilotos más veteranos y exper-

tos dispondrán de un arma válida para demostrar sus habilidades.

La XII Copa Iniciación pondrá en pista los R-5 GTS, unos coches con más de setenta caballos de potencia y calzados con neumáticos de serie; los Renault, provistos de todas las medidas de seguridad, darán la oportunidad a treinta «promesas» de descubrir la belleza de la competición desde el sitio más interesante: el asiento del propio piloto.

En la XVII Copa Nacional Renault la idea básica es diferente. En esta Copa, que se disputará con los GT Turbo, se tendrán en la mano todos los requisitos exigibles a un verdadero coche de competición: frenos de disco en las cuatro ruedas, neumáticos de carreras, un motor potente con más de ciento quince caballos y el no va más en la mecánica actual, un turbo que hará pensar de inmediato en la Fórmula 1 y en altas velocidades.

Con todos estos argumentos el conductor más experto podrá luchar a un nivel muy alto y lograr tiempos de vuelta rápida similares a los conseguidos con coches de importación de precio dos veces superior.

Las Copas son, además, el atractivo principal para un público cada vez más entendido, un público que disfruta con las luchas sin cuartel conseguidas gracias a la igualdad de medios y al equilibrio de fuerzas, patentes en todos estos coches.



NO TODO ES FORMULA-1

Casi todo el mundo conoce o sabe identificar un automóvil de Fórmula 1, pero en automovilismo existen una gran diversidad de vehículos, que muy raramente se enfrentan entre sí. Una compleja reglamentación establece los diferentes vehículos sobre los que se practica el automovilismo. En este trabajo queremos recoger de una manera breve todas las otras fórmulas, bastante menos conocidas pero no menos espectaculares.



El famoso anexo J del Código Deportivo Internacional establece dos grandes categorías de vehículos: la I) coches de producción, o vehículos directamente derivados de los automóviles construidos en serie, y II) coches de competición, concebidos única y exclusivamente para su utilización deportiva, que en ningún momento pueden circular por carretera. Dentro de la primera categoría nos encontramos con tres grupos diferentes: N, A y B.

Son este tipo de automóviles los que se utilizan en rallyes y en algunas pruebas de circuito destinadas a vehículos

de producción. Las diferentes categorías determinan exclusivamente el grado de preparación o, si se quiere, la mayor o menor diferencia sobre el modelo original tal como sale de fábrica.

Así, un grupo N (turismos de serie) apenas tiene modificaciones sobre el coche original, pero hay que tener presente que no importa para nada como sea el coche de serie. Así, un grupo N puede ser un Ford Fiesta de 60 caballos de potencia o un impresionante Audi Coupé de 2.2 litros de 130 caballos. Deben fabricarse al menos 5.000 unidades durante un año consecutivo para que pueda homologarse en este grupo N.

El segundo estadio de preparación lo constituyen los grupo A, o automóviles de turismo. Son, básicamente, los mismos automóviles homologados, pero sobre los que se permiten ya mayores modificaciones. Así, pueden modificarse pistones, bielas, cigüeñal y la mayor parte de los componentes mecánicos, pero manteniendo la estructura original.

Son, por tanto, automóviles notablemente más efectivos que los grupo N, y el espíritu de los reglamentos se encamina hacia la conversión de estos grupo A en los que disputen en el futuro las más importantes pruebas in-



A la izquierda, un automóvil de producción del Campeonato de España de Velocidad. A la derecha, un vehículo monopla de Fórmula Indy americana.



Los Fórmula 3, como el de la fotografía, son los monopla de marca libre de menor potencia; bajo estas líneas, un automóvil del grupo A en su participación en rallyes.



ternacionales. Por último, nos queda el grupo B. Aunque, por definición, son automóviles derivados de la serie, la verdad es que se ha llegado a unos niveles de modificación que estos grupo B apenas se parecen a sus modelos originales. Así, hay Renault 5 Turbo con tracción trasera o Peugeot 205 con tracción a las cuatro ruedas que en nada se parecen a los originales. Potencias superiores a los 400 caballos son ya frecuentes. Por norma general, estos coches, los más rápidos y eficaces, sólo están al alcance de los pilotos oficiales.

Hemos visto hasta ahora los tres gru-

pos de la primera categoría, en la que se agrupan los coches de apariencia convencional. En la segunda categoría se inscriben los coches auténticamente de carreras, que únicamente pueden rodar en circuitos. También aquí tenemos tres grupos: C (coches de sport), D (fórmulas internacionales) y E (fórmulas libres).

El actual grupo C lo constituyen los vehículos que anteriormente denominábamos «prototipos» y que se nos hacen familiares por las carreras de duración, entre las que las 24 Horas de Le Mans son la prueba más tradicional. Son vehículos biplazas, sumamente ligeros,

con motores de procedencia de serie, aunque esta interpretación es muy libre. Suelen tener una estructura tubular y en algunos casos, como en Lancia y Porsche, sus líneas recuerdan ligeramente a la de los coches de serie. Entran aquí también las realizaciones artesanales, como el Rondeau y las barquetas que habitualmente participan en las pruebas de montaña, si bien en esta especialidad se admiten algunas modificaciones.

En el grupo D se clasifican los monopla de fórmulas internacionales, la más conocida de las cuales es la Fórmula 1, la más espectacular y potente de todas ellas. Pero, además de la F-1, hay otras fórmulas más modestas, de potencias inferiores y, naturalmente, de costes inferiores. Así, la Fórmula 3000 (heredera de la Fórmula 2 de años anteriores), la Fórmula 3 y las distintas fórmulas nacionales, como la Fórmula Ford, Fórmula Renault, e incluso las fórmulas españolas Fiesta y 1430, si bien estas últimas no tienen categoría internacional.

Por último, en un tercer grupo se clasifican los monopla totalmente libres. Apenas se utilizan hoy en día más que para algunas pruebas concretas, como las subidas en cuesta o algunas carreras de autocross.

Además de estos seis grandes grupos, quedan aún especialidades automovilísticas con reglamentaciones concretas. Así, por ejemplo, queda todo el deporte norteamericano, con sus características y reglamentos específicos. Las modalidades más conocidas son los stock cars y la Fórmula Indy. Los stock son coches de serie muy modificados, mientras que la Fórmula Indy son monopla muy similares a los actuales Fórmula 1, pero con modificaciones particulares. Las 500 Millas de Indianápolis son la prueba de más fama de esta especialidad. En los últimos años hay toda una corriente que intenta homologar las especialidades americanas (y sobre todo los monopla) a las reglamentaciones de la Federación Internacional.



Lo último

NUEVO SUPER CINCO GT TURBO

LA BOMBA DE RENAULT

Fasa Renault ha presentado el R-5 GT Turbo, que viene a reemplazar al viejo Copa Turbo. Como aquél, tendrá una versión deportiva que MOTOR16 ha fotografiado en la ya explanada pista del circuito de Jerez, que acogerá a estos coches en competición el próximo otoño.



La familia de los nuevos R-5, también llamados Supercinco, comienza a alargarse. El primer hermano que les ha salido a los GTS, GTI y TL ha si-

do el GT Turbo, que es la versión más deportiva.

Este nuevo Supercinco se fabrica en dos versiones. Una destinada a un uso normal y otra para la competición. La producción ha comenzado por los de competición, que participarán en las pruebas de la Copa Nacional Renault. Se diferencian del modelo de calle en una suspensión endurecida y rebajada, con muelles delanteros más cortos; tacos de apoyo del motor reforzados, neumáticos de perfil 55 montados en llantas de chapa, supresión de faros antinieblas para aprovechar su emplazamiento como toma aerodinámica para refrigeración de frenos.

Estas diferencias se trasladan también al precio. Franco fábrica, la versión de calle, cuesta 945.800 pesetas, mientras que de competición sube hasta 1.040.700 pesetas.

Si las primeras unidades de la versión competición serán consignadas en estos días a los pilotos inscritos en la Copa Renault, la versión de calle se hará esperar hasta finales del mes de mayo.

Este nuevo Supercinco emplea básicamente el mismo motor que el R-11 Turbo, con algunas modificaciones a nivel de árboles de levas y de presión de turbo para conseguir diez caballos más de potencia. Es el 5 GT Turbo de 115 caballos, mientras que el 11 Turbo es de sólo 105 caballos. Pero los de este último son más dóciles y suaves que los del nuevo coche, que se manifiestan de forma menos progresiva y más brutal. Con respecto al viejo R-5 Copa Turbo, el bloque motor es el mismo, pero todo el sistema de alimentación ha sido cambiado. Para empezar, el turbo va colocado antes del carburador, con un cambiador de calor entre medias a fin de bajar de 100 a 65 grados el aire que sale del turbocompresor. Esta disposición mejora el rendimiento.

Por otro lado, se ha cambiado el turbo. Se ha instalado uno más pequeño, con menores inercias y unas respuestas más rápidas. El resultado es que a pesar de lo antes dicho con respecto al R-11 Turbo, el funcionamiento del nuevo 5 Turbo es más progresivo que el del viejo.

La suspensión tiene la misma estructura con algunas modificaciones, para

dar caída negativa a las ruedas delanteras y mejorar su agarre en curva. La suspensión trasera es a base de brazos oscilantes en V, con cuatro barras de torsión, unas que actúan como elementos elásticos y las otras como estabilizadoras.

Los frenos son de disco en las cuatro ruedas, siendo los delanteros ventilados. La dirección es más directa, lo que se traduce en que sea también más pesada.

En cuanto a la presentación, el coche va dotado de nuevo paragolpes, de pasos de ruedas en material plástico que continúan la protección lateral, de llantas de aleación ligera con neumáticos de perfil 65. En el interior, el tapizado de los asientos es bicolor, a juego con el salpicadero, más conjuntado que en las versiones TL, GTI y GTS, pues la mezcla de negro y calabaza ha sido reemplazada por dos tonalidades de grises. El cuadro de instrumentos es el mismo que el del R-11 Turbo, muy completo, mientras que el volante es de tres radios, deportivo, forrado en piel. Aspirantes a piloto del R-5 GT Turbo, en un mes y por millón y cuarto, puede ser vuestro. A quienes no les termine de convencer, les ofrecemos a continuación las otras alternativas de nuestro mercado, que ya hemos tenido ocasión de probar a fondo.



FORD FIESTA XR2

DEPORTIVO DESCAFEINADO

Con 96 caballos de potencia al alcande de su pie derecho, el Ford Fiesta XR2 es uno de los pequeños deportivos más equilibrados que ofrece el mercado. El motor es de moderno diseño, de aluminio y con empujadores hidráulicos, que alimentado por un carburador de doble cuerpo tira del coche con mucha fuerza. A pesar del carácter deportivo del coche, los desarrollos del cambio son largos, por lo que las prestaciones se resienten. Para los conductores más deportivos, este aspecto les decepcionará, en cambio para un conductor medio no será ningún inconveniente.

Ford nos tiene acostumbrados a un excelente acabado en sus productos, y el XR2 no es una excepción. El interior del coche resulta atractivo, con un cuadro muy completo y de fácil lectura. Los asientos son muy envolventes y sujetan bien el cuerpo en las curvas. Tal vez lo único que desentona del conjunto es el volante, cuyo di-

seño no es excesivamente deportivo.

En carretera es donde se descubre el talante del Fiesta. El comportamiento es bueno; tan sólo cuando se rueda deprisa por carreteras con terreno ondulado se notan algunas brusquedades en el eje trasero, pero que en ningún momento hacen perder efectividad al coche. Los neumáticos tienen mucho que decir en el buen comportamiento y en el buen confort de marcha del coche, ya que los Pirelli P-6 de perfil 60 dan un agarre excepcional sin resultar bruscos. El consumo se mantiene en cifras aceptables, excepto si queremos aprovechar al máximo las posibilidades del coche, ya que entonces hay que recurrir excesivamente al uso de marchas cortas.



FICHA TÉCNICA
FORD FIESTA XR2

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición	Del. transversal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Eje rígido
Cilindrada	1.598 c.c.	Ruedas	6 x 13
Distribución	En cabeza	Neumáticos	185/60 HR 13
Alimentación	Carburador doble	PESOS Y CAPACIDADES	
Compresión/combustible	9,5 a 1/96 oct.	Peso en orden de marcha	840 kg
Potencia máx./régimen	96 CV a 6.000 rpm	Volumen del maletero	215/1.025 l
Par máx./régimen	13,5 a 4.000 rpm	Capacidad depósito combustible	40 l
TRANSMISION		CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Tracción	Delantera	Consumo 90/120 km/h	6,2/8,1
N.º de marchas	5	Consumo medio ponderado	10,8
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º	29,7/37,4	Velocidad máxima/marcha	174/4.º
DIRECCION Y FRENSOS		Accler. 1 km salida parada	32,3
Tipo de dirección	De cremallera	Recuper. 1 km desde 40, 4.º/5.º	35,2/39,6
Vueltas de volante	3,5	PRECIO	
Diámetro de giro	10,3	Pesetas	1.106.887
Frenos delanteros/traseros	Disco vent./tamb.		

CITROËN VISA GTI

EL DESPERTAR DEL CIUDADANO

Este es el último llegado al clan de los deportivos a los que puede optar el comprador español. Aunque se parte de una base de un utilitario tranquilo, como es el Visa, se han puesto todos los medios necesarios para convertirlo en un deportivo de cuerpo entero. Toda su mecánica ha sido pensada con un solo fin: las prestaciones. A pesar de esto, los consumos se mantienen en unos márgenes razonables y tan sólo consume un poco más que un utilitario medio. La caja de cambio es pieza fundamental en el conjunto. El escalonamiento de las cinco marchas permiten un perfecto aprovechamiento de la potencia del motor.

Al igual que el resto de sus compañeros de gama, el GTi es muy noble y tremendamente eficaz en cualquier tipo de terreno. La suspensión es un poco dura, pero no resta mucho confort al coche. Dirección y frenos responden perfectamente a las exigencias de un conductor de carácter deporti-

FICHA TÉCNICA
CITROËN VISA GTI

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición	Del. transversal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Independiente
Cilindrada	1.580 c.c.	Ruedas	5,5 x 13
Distribución	En cabeza	Neumáticos	185/60 HR 3
Alimentación	Inyección elec.	PESOS Y CAPACIDADES	
Compresión/combustible	9,8/96 oct.	Peso en orden de marcha	870 kg
Potencia máx./régimen	105 CV a 6.250 rpm	Volumen del maletero	200 l
Par máx./régimen	13,7 a 4.000 rpm	Capacidad depósito combustible	43 l
TRANSMISION		CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Tracción	Delantera	Consumo 90/120 km/h	7,0/8,2
N.º de marchas	5	Consumo medio ponderado	8,4
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º	23,9/29,5	Velocidad máxima/marcha	185,6/5.º
DIRECCION Y FRENSOS		Accler. 1 km salida parada	31,3
Tipo de dirección	Cremallera	Recuper. 1 km desde 40, 4.º/5.º	32,4/35,5
Vueltas de volante	3,25	PRECIO	
Diámetro de giro	10,6	Pesetas (precio aproximado)	1.265.000
Frenos delanteros/traseros	Disco vent./tambor		



vo. Externamente el GTi se distingue de sus hermanos por una serie de molduras de plástico repartidas por toda su carrocería que le dan un aire más agresivo. Las llantas de aleación también aportan su granito de arena, pero lo que más remarca su carácter deportivo es el doble faro que monta esta versión, en vez del trapezoidal que montan el resto de los Visa. En su interior también se ha cuidado el más mínimo detalle para satisfacer a los deportistas. El cuadro es muy completo y de fácil lectura, el volante es de tres radios con el aro forrado de cuero y los asientos recogen bien el cuerpo del conductor.

ALFA 33 QV

UN TREBOL DE CARRERAS

En Alfa Romeo, siempre que se quiere marcar el carácter netamente deportivo de un coche, se le aplica la denominación Quadrifoglio Verde. Para hacer honor a esta denominación, los técnicos de Alfa han introducido una serie de cambios sobre la conocida mecánica del 33 para llegar a los 105 caballos. El motor es el cuatro cilindros opuestos dos a dos, con un árbol de levas en la culata de cada fila de cilindros. La alimentación está confiada a dos carburadores dobles con alimentación individual para cada cilindro. El único inconveniente de este sistema es la dificultad para encontrar un buen reglaje, ya que en cuanto los carburadores funcionan un poco desajustados, el consumo, que de por sí es algo elevado, se dispara.

En el caso del 33 nos encontramos con otro coche con una carrocería de carácter familiar a la que se le ha sometido a un lavado de cara para obtener una apariencia deportiva. En el interior no se han tenido que esforzar

demasiado, ya que de por sí el 33 contaba con una instrumentación bastante completa y con un aspecto muy atractivo. No obstante, también se han incorporado algunos relojes más, aunque en un sitio bastante oculto a la vista del conductor.

Como buen tracción delantera, el Alfa tira ligeramente de morro. El eje rígido trasero De Dion le da un agarre excepcional sobre carreteras con buen firme, pero cuando se circula por carretera con mal firme o de asfalto rugoso, el eje tiende a rebotar un poco.

Lo único que se puede achacar al Alfa Romeo en cuanto a comportamiento es un excesivo balanceo de carrocería en curva.



FICHA TÉCNICA
ALFA ROMEO 33 QV

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición	Del. longitudinal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 op. dos a dos	Suspensión trasera	Eje rígido De Dion
Cilindrada	1.490 c.c.	Ruedas	5,5 x 14
Distribución	En cabeza	Neumáticos	185/60 VR 14
Alimentación	4 carburadores	PESOS Y CAPACIDADES	
Compresión/combustible	9,5/98 oct.	Peso en orden de marcha	890 kg
Potencia máx./régimen	105 CV a 6.000 rpm	Volumen del maletero	50 l
Par máx./régimen	13,6 a 4.000 rpm	Capacidad depósito combustible	50 l
TRANSMISION		CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Tracción	Delantera	Consumo 90/120 km/h	6,9/8,0
N.º de marchas	5	Consumo medio ponderado	10,4
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º	24,2/30,8	Velocidad máxima/marcha	178,7/5.º
DIRECCION Y FRENSOS		Accler. 1 km salida parada	32,5
Tipo de dirección	Cremallera	Recuper. 1 km desde 40, 4.º/5.º	34,8/39,5
Vueltas de volante	3,4	PRECIO	
Diámetro de giro	10,4	Pesetas	1.744.787
Frenos delanteros/traseros	Disco/tambor		



FICHA TÉCNICA
FORD ESCORT XR3i

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición	Del. transversal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Independiente
Cilindrada	1.597 c.c.	Ruedas	5,5 x 14
Distribución, árbol de levas	En cabeza	Neumáticos	185/60 HR 14
Alimentación	Inyección	PESOS Y CAPACIDADES	
Compresión/combustible	9,5 a 1/96 oct.	Peso en orden de marcha	970 kg
Potencia máx./régimen	105 CV a 6.000 rpm	Volumen del maletero	320 l
Par máx./régimen	13,8 a 4.800 rpm	Capacidad depósito combustible	48 l
TRANSMISION		CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Tracción	Delantera	Consumo 90/120 km/h	6,7/8,0
N.º de marchas	5	Consumo medio ponderado	9,6
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª	25,9/32,4	Velocidad máxima/marcha	179,8/5.ª
DIRECCIÓN Y FRENO		Accler. 1 km salida parada	31,9
Tipo de dirección	Cremallera	Recuper. 1 km desde 40, 4.ª/5.ª	33,7/36,9
Vueltas de volante	3,75	PRECIO	
Diámetro de giro	10,5	Pesetas	1.726.042
Frenos delanteros/traseros	Disco vent./tambor		

FORD ESCORT XR3i

LA FUERZA
DE LA IMAGEN

El aspecto externo del XR3i es muy espectacular, las llantas de aleación y el generoso alerón trasero le dan el aspecto de un deportivo en toda regla.

Con la adopción de la alimentación por inyección electrónica, el Escort también alcanza la consabida cifra de 105 caballos. La mejora más importante del motor no ha sido el incremento de potencia, sino la alegría con la que el motor sube de vueltas a partir de las 3.800. Sin embargo, giran-



do por debajo de esta cifra, el motor remolonea y llega a mostrarse bastante perezoso.

Los consumos se mantienen siempre en cifras razonables gracias al sofisticado sistema de inyección, que corta el paso de la gasolina en las retenciones por debajo de las 1.400 revoluciones por minuto. La caja de cambios es de manejo agradable, pero el escalonamiento de las marchas no es muy deportivo, ya que el desarrollo de la tercera resulta excesivamente largo y le resta brillantez en las aceleraciones. En velocidad máxima se conforma con unos 180 kilómetros por hora. La dirección es muy precisa y directa, pero resulta algo pesada, en particular a coche parado, pero funciona muy bien rodando deprisa por carretera virada.

El comportamiento del Escort XR3i está netamente influido por unos neumáticos de perfil 60 que hacen que las reacciones del eje trasero sean muy nerviosas; nunca llegan a ser peligrosas, pero si son sumamente desagradables. Los frenos cumplen a la perfección permitiendo abusar de ellos sin dar muestras de fatiga.



RENAULT 11 TURBO

LA TÉCNICA
DE MODA

A raíz de su experiencia en la competición, Renault va dotando progresivamente a todos sus modelos de versiones con turbocompresor. El R11 Turbo es el niño adelantado de la gama R11. Su motor es básicamente el mismo que emplean el TSE y el GTS, pero con la ayuda de un turbocompresor Garret la potencia alcanza los 105 caballos. Con este soplo de potencia este viejo motor es capaz de competir con coches dotados de ma-

FICHA TÉCNICA
RENAULT 11 TURBO

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición	Del. transversal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Independiente
Cilindrada	1.397 c.c.	Ruedas	5,5 x 14
Distribución, árbol de levas	Lateral	Neumáticos	175/65 HR 14
Alimentación	Carb. + Turbo	PESOS Y CAPACIDADES	
Compresión/combustible	8 a 1/96 oct.	Peso en orden de marcha	9,5 kg
Potencia máx./régimen	105 CV a 5.500 rpm	Volumen del maletero	305 l
Par máx./régimen	16,5 a 2.500 rpm	Capacidad depósito combustible	47 l
TRANSMISION		CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Tracción	Delantera	Consumo 90/120 km/h	6,0/7,3 l/100 km
N.º de marchas	5	Consumo medio ponderado	8,7
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª	26,9/34,3 km/h	Velocidad máxima/marcha	182,7/5.ª
DIRECCIÓN Y FRENO		Accler. 1 km salida parada	31,1
Tipo de dirección	Cremallera	Recuper. 1 km desde 40, 4.ª/5.ª	35,2/39,2
Vueltas de volante	4,2	PRECIO	
Diámetro de giro	10,5	Pesetas	1.371.326
Frenos delanteros/traseros	Disco vent./tambor		



yores cilindradas y con sofisticados sistemas de inyección electrónica. El sistema de turbo es soplado, con un intercambiador de calor para bajar la temperatura de la mezcla antes de entrar en el carburador. El rendimiento del motor es muy bueno, ya que el turbo comienza a soplar desde muy pocas revoluciones, por lo que el tiempo de respuesta es muy corto. Los desarrollos de la caja de cambio están muy de acuerdo con las características del motor. El manejo también es bueno y no plantea el más mínimo problema, incluso cuando se rueda deprisa. Con respecto a sus hermanos más burgueses, el Turbo ha sufrido modificaciones en los tarados de las suspensiones para adecuarse a sus nuevas posibilidades. El comportamiento es, en todo momento, bueno y dócil, y tan sólo la dirección se queda un poco atrás con respecto al resto de los elementos mecánicos. Su excesiva desmultiplicación obliga a volantar en exceso cuando se aborda una carretera con curvas a cierta velocidad.

La carrocería es exactamente igual que la del GTS, y tan sólo se diferencia de éste por un spoiler delantero con faros antiniebla y por unas nuevas llantas de aleación.

FICHA TÉCNICA
FIAT RITMO 130 ABARTH

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición	Del. transversal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Independiente
Cilindrada	1.995 c.c.	Ruedas	5,5 x 14
Distribución, árbol de levas	2 En cabeza	Neumáticos	185/60 HR 15
Alimentación	2 carb. dobles	PESOS Y CAPACIDADES	
Compresión/combustible	9,4 a 1/96 oct.	Peso en orden de marcha	950 kg
Potencia máx./régimen	130 CV a 5.900 rpm	Volumen del maletero	334/658 l
Par máx./régimen	18 a 3.600 rpm	Capacidad depósito combustible	55 l
TRANSMISION		CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Tracción	Delantera	Consumo 90/120 km/h	6,8/9,5
N.º de marchas	5	Consumo medio ponderado	9,8
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª	26,6/31,8	Velocidad máxima/marcha	190,9/5.ª
DIRECCIÓN Y FRENO		Accler. 1 km salida parada	30,6
Tipo de dirección	De cremallera	Recuper. 1 km desde 40, 4.ª/5.ª	30,1/35,3
Vueltas de volante	3,6	PRECIO	
Diámetro de giro	10,8	Pesetas	2.00.726
Frenos delanteros/traseros	Disco vent./disco		



FIAT RITMO 130 ABARTH

SOLO PARA
DEPORTISTAS

Abarth es un nombre que, ligado al de un Fiat, ya dice mucho de las posibilidades de ese coche. El Fiat 130 Abarth es uno de los más brillantes productos que ha salido de este departamento. El coche, inicialmente, contaba con un motor de 125 caballos, que más tarde se vio incrementado hasta 130, con la adopción de un nuevo encendido. La alimentación de este motor de casi dos litros de cilindrada se realiza por medio de dos carbu-

radore de doble cuerpo. La caja de cambios está ligeramente modificada con respecto a la que originalmente montan los Ritmo, con el fin de resistir el empuje de los 130 caballos. La suspensión ha sido endurecida hasta hacer del coche una verdadera tabla. Los frenos también pasaron por el quirófano, y el resultado no pudo ser mejor. El sistema compuesto por discos ventilados en las ruedas delanteras y discos en las traseras funciona a las mil maravillas, y el coche se detiene con absoluta seguridad en las circunstancias más difíciles.

En el interior tan sólo un detalle empaña el estilo deportivo del coche: los asientos. Empezando por el tejido y acabado por la forma, los asientos no están a la altura del resto del coche, sobre todo teniendo en cuenta las prestaciones que es capaz de desarrollar.

El 130 va dirigido hacia un tipo de conductor con un cierto nivel de conducción, ya que sus reacciones son bastante bruscas y las generosas dimensiones de sus neumáticos endurecen la dirección. Este es, pues, un coche dirigido para los amantes de la conducción deportiva pura.





VOLKSWAGEN GOLF GTi

LA CONTINUACION DEL MITO

El nuevo Golf GTi tiene a sus espaldas la obligación de mantener una tradición que comenzó con la anterior versión. En 1983 apareció la nueva versión del Golf, cuya variación más importante era el incremento en su longitud para mejorar su habitabilidad. Con este incremento de tamaño el GTi perdía un poco de su carisma deportivo, pero sólo en lo estético, ya que el GTi es un arma superefectiva

sobre carreteras viradas. Los desarrollos del cambio de marchas están perfectamente de acuerdo con el rendimiento del motor y permiten exprimir los 112 caballos.

El comportamiento es perfectamente neutro, de forma que el coche se inscribe en las curvas como si fuese sobre raíles. A este buen comportamiento se suman los frenos, que funcionan sin brusquedades pero con mucha eficacia. La dirección está a la altura de las circunstancias y permite circular a buena velocidad por las carreteras más enrevesadas sin tener que volantear en exceso. Las aceleraciones son de primer orden y la velocidad máxima se aproxima a los 190 kilómetros por hora.

Todo esto se consigue con unos consumos bastante aceptables para la cilindrada y potencia del coche.

Interiormente, el Golf resulta bastante amplio y diáfano. La visibilidad es buena en todas las direcciones, gracias a una generosa superficie acristalada.

En cambio, el equipamiento resulta pobre, ni siquiera un triste manómetro de aceite, con lo que el aspecto interior es poco deportivo y se asemeja más a un coche medio familiar que al devorakilómetros que en realidad es.

En el aspecto económico, el comprador de un Golf GTi está pagando un mito, ya que el precio es excesivo teniendo en cuenta lo reducido del equipamiento.

FICHA TÉCNICA VOLKSWAGEN GOLF GTi

MOTOR			
Disposición	Del. transversal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Independiente
Cilindrada	1.781	Ruedas	5,5 x 13
Distribución	En cabeza	Neumáticos	175/70 HR 13
Alimentación	Inyección elec.	PESOS Y CAPACIDADES	
Compresión combustible	10 a 1/96 oct.	Peso en orden de marcha	940 kg
Potencia máxima	112 CV a 5.500 rpm	Volumen del maletero	366/675 l
Potencia máxima	15,8 a 3.100 rpm	Capacidad depósito combustible	55 l
TRANSMISION			
Transmisión	Delantera	CONSUMOS Y PRESTACIONES	
N.º de marchas	5	Consumo 90/120 km/h	6,5/9,3 l/100 km
Vel. 1.000 rpm en 4.ª/5.ª	25,6/32,5	Consumo medio ponderado	8,6 l/100 km
DIRECCION Y FRENO			
Tipo de dirección	Cremallera	Velocidad máxima/marcha	189,1 en 5.ª
Vueltas de volante	3,75	Aceler. 1 km salida parada	3 sg.
Diámetro de giro	10,5	Recuper. 1 km desde 40, 4.ª/5.ª	32,6/35,1
Frenos delanteros/traseros	Disco/disco	PRECIO	
		Pesetas	2.043.415

OPEL KADETT GSi

AERODINAMICA Y AGILIDAD

El Kadett GSi es el sustituto del antiguo Kadett GT/E, al cual parecía difícil superar, pero lo ha conseguido. Partiendo de su misma base mecánica, se ha diseñado una carrocería más compacta y aerodinámica, gracias a la cual el coeficiente de penetración aerodinámica ha bajado hasta un excelente 0,30. Gracias a esto el coche se permite el lujo de superar la barrera de los 200 kilómetros por hora, inalcanzable para la mayoría de sus rivales. El motor es el mismo que montaba el antiguo Kadett, un 1.800 con inyección electrónica, con el que se consiguen 115 caballos, que permiten moverse al coche con gran soltura. El comportamiento es muy neutro, con una ligera tendencia a tirar de atrás cuando se rueda fuerte, lo que hace las delicias de los conductores un



poco experimentados en este tipo de conducción.

La habitabilidad es similar a la del anterior modelo, pero se ha ganado

en el maletero, que es de forma regular y además tiene la posibilidad de ampliarse abatiendo parcial o totalmente el asiento trasero.

FICHA TÉCNICA OPEL KADETT GSi

MOTOR			
Disposición	Del. transversal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Independiente
Cilindrada	1.796 c.c.	Ruedas	5,5 x 14
Distribución	En cabeza	Neumáticos	185/60 HR 14
Alimentación	Inyección elec.	PESOS Y CAPACIDADES	
Compresión combustible	9,5/96 oct.	Peso en orden de marcha	950 kg
Potencia máxima	115 CV a 5.800 rpm	Volumen del maletero	425/810 l
Potencia máxima	15,4 mkg a 4.800	Capacidad depósito combustible	42 l
TRANSMISION			
Transmisión	Delantera	CONSUMOS Y PRESTACIONES	
N.º de marchas	5	Consumo 90/120 km/h	6,0/7,5 l/100 km
Vel. 1.000 rpm en 4.ª/5.ª	25,2/31,7 km/h	Consumo medio ponderado	9,0
DIRECCION Y FRENO			
Tipo de dirección	De cremallera	Velocidad máxima/marcha	201,3/5.ª
Vueltas de volante	4	Aceler. 1 km salida parada	31,8
Diámetro de giro	10,5	Recuper. 1 km desde 40, 4.ª/5.ª	32,1/36,3
Frenos delanteros/traseros	Disco vent./tambor	PRECIO	
		Pesetas	1.740.161

MARVILSA = RADIOCOMUNICACIONES



EMISORA PORTATIL MARCA FORCE

MANTENGA EL CONTACTO DESDE SU CENTRAL OFICINA: con sus vehículos, ambulancias, camiones, autobuses, grúas, repartos, servicios técnicos, visitas domiciliarias S. Urgencias médicas, practicantes, Policía Municipal, detectives, inspecciones, minas, autopistas, taxis, etc.



EMISORA MOVIC Y PORTATIL QUE NORMALMENTE INSTALAMOS

EMISORAS, todas marcas y modelos, industriales y aficionados, centrales, móviles, repetidores y buscaperonas. Estudios y proyectos equipos, instalaciones, reparaciones, ajustes, reformas, revisiones y mantenimiento de RADIOCOMUNICACIONES. TALLERES PROPIOS.

— PRESUPUESTOS SIN COMPROMISO —

Enlaces para cubrir todas distancias, para ahorrar tiempo y carburante, idas y regresos; la solución, usar RADIOTELEFONOS.

C/. Castrogeriz, 1 - Teléfono (91) 461 84 77 - 28025 MADRID

Los rivales del GT Turbo

M-16



mo no es excesivo, ya que el sistema de inyección se encarga de cortar el paso de gasolina en las retenciones a menos de 1.400 revoluciones. El escalonamiento de las marchas es bueno y el manejo de la palanca no tiene problemas. Los frenos están a la altura de las prestaciones, demostrando ser muy progresivos, sin que aparezca en ningún momento síntomas de bloqueo. Donde el 205 hace las delicias de sus usuarios, es en carreteras viradas. Su comportamiento es muy bueno, tan sólo tiene una tendencia a tirar de morro como en todos los tracción delantera, pero que se corrige con sólo levantar el pie del acelerador.

Peugeot 205 GTI

PEQUEÑO MATON

En Peugeot están empeñados en convertir al 205 en un coche que se recuerde como un mito, y lo están consiguiendo. Las versiones más bajas están en los primeros puestos de las listas de ventas, la versión más evolucionada está barriendo en los rallies y su versión deportiva, el GTI, es uno de los coches más apreciados entre los aficionados. Este coche ha venido a reemplazar al antiguo Volkswagen Golf GTI, que fue el pionero en la categoría de estos pequeños matones. Motor, suspensiones y frenos se encuentran al máximo nivel exigible en esta categoría. Independientemente del número de caballos que tiene, hay que fijarse en cómo desarrolla esta

potencia, ya que la suavidad de funcionamiento es notable y la facilidad con la que el motor llega a las 6.500 revoluciones también lo es. El consu-

FICHA TÉCNICA PEUGEOT 205 GTI

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición	Del. transversal	Suspensión delantera	Independiente
Nº de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Independiente
Cilindrada	1.580 c.c.	Ruedas	5,5 x 14
Distribución árbol de levas	En cabeza	Neumáticos	185/60 HR 14
Alimentación	Inyección	PESOS Y CAPACIDADES	
Consumo/combustible	10,3 a 1/96 oct.	Peso en orden de marcha	900 kg
Potencia/máx. régimen	105 CV a 6.250 rpm	Volumen del maletero	210 l
Peso/máx. régimen	13,7 a 4.000 rpm	Capacidad depósito combustible	50 l
TRANSMISION		CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Transmisión	Delantera	Consumo 90/120 km/h	6,0/7,2
Nº de marchas	5	Consumo medio ponderado	8,1
Vel. máx. 0-100 km/h	24,3/30,0	Velocidad máxima/marcha	188,9/5.ª
DIRECCION Y FRENO		Acceler. 1 km salida parada	30,3
Tipo de dirección	Cremallera	Recuper. 1 km desde 40, 4.ª/5.ª	32,5/35,6
Válvulas de ventilación	3,75	PRECIO	
Dirección de giro	10,8	Pesetas	1.859.613
Peso de habitáculos/tranversos	Disco vent./tambor		

TELEGRAMA!
¡URGENTE!!

LBO

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

LAVERDA

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

España necesita ideas

Todo sobre la OTAN



Ha nacido Ideas
La revista editada por Grupo 16 que trata los temas que más preocupan a los españoles. Escrita por especialistas en cada materia. Las primeras IDEAS son un análisis profundo sobre "La política de defensa española y la OTAN". España necesita IDEAS. La revista-documento de nuestra democracia.

Pídala en su librería o envíenos el cupón relleno con sus datos y se la mandaremos de inmediato.

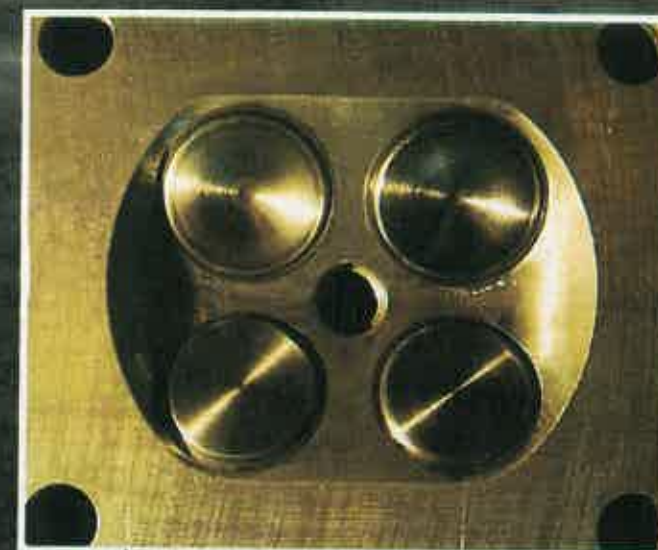
Deseo me envíen un ejemplar de por el precio de 650 Ptas.
Nombre
Dirección Tel.
Localidad C.P.
Adjunto talón a nombre de INREVISIA por un importe de 650 Ptas. Giro postal dirigido a Hermanos García Noblejas, 41. 28037 MADRID.

FERRARI TESTAROSSA

EL PRINCIPE ROJO



El secreto del Ferrari Testarossa está en su culata de cuatro válvulas por cilindro, una culata trabajada con todo el arte que los italianos pueden aplicar a una pieza mecánica. Funcionalidad y belleza se dan la mano para conseguir resultados espectaculares.



El último príncipe rojo de Ferrari se llama Testarossa y vale en fábrica casi doce millones de pesetas: Ferrari y Pininfarina han unido sus fuerzas para un coche mágico que ahora mismo tiene un período de entrega superior a un año y medio; en la lista de espera hay jeques, millonarios del petróleo, play-boys profesionales e, incluso, jefes de Gobierno, además de tejanos cargados de dólares.

El Testarossa de la prueba era un desafío mecánico y estético, un desafío inmaculadamente rojo —¡otro color sería una herejía contra la religión Ferrari!—, un desafío que me esperaba majestuoso en el patio de la factoría de Maranello. Como un caballo de raza, el Testarossa daba la impresión de conocer su fuerza y su poder de seducción, al igual que un «pura sangre» esperaba impaciente a su jinete mientras se olfateaba en el ambiente esa sensación de temor y respeto que marca a la persona dispuesta a empuñar sus riendas.



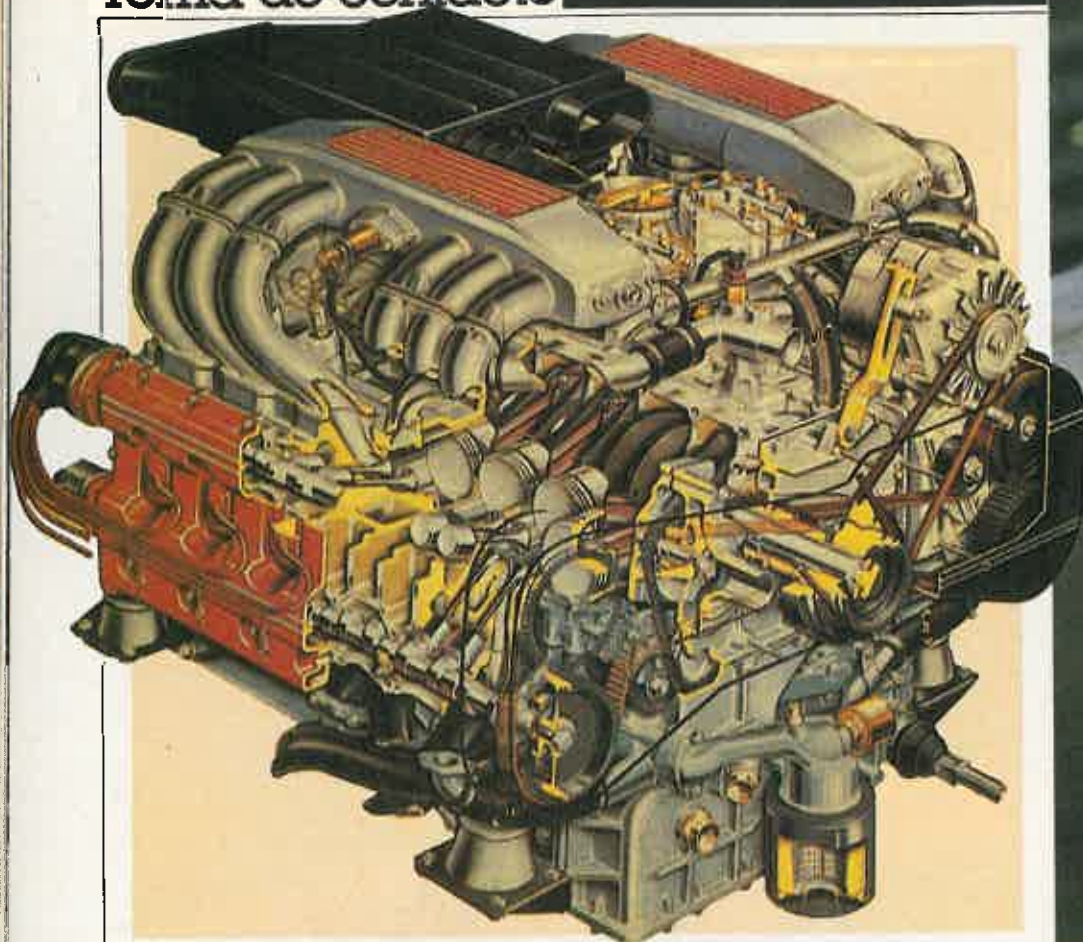
Los lámpicos de Pininfarina estaban perfectamente afilados en el momento de crear la carrocería de este proyectil rojo con influencias de Fórmula 1.



Trescientos noventa caballos mecánicos, de los de verdad, encerrados en los 12 cilindros horizontales y opuestos del Ferrari estaban preparados para desatar todo su poder: el motor del Testarossa es un motor idéntico al que llevó a la victoria a pilotos como Lauda, Regazzoni, Scheckter o el llorado Villeneuve.

Historia y futuro se fundieron en el momento de dar vuelta a la llave de contacto, ni un mal modo ni un signo de desaprobación, todo el conjunto empezó a runrunear con una tranquilidad impensable en una mecánica de raza.

El jefe del equipo de pruebas de Ferrari, Giampaolo Guidetti se sentó a mi derecha, me dio los últimos consejos y comenzamos a rodar por las calles de Maranello. El silencio de marcha y la ausencia de vibraciones fueron las primeras sensaciones transmitidas por este monstruo, un coche que exige a su conductor una atención especial,



El Testarossa es un coche construido alrededor de una mecánica excepcional, un doce cilindros bóxer que da 390 caballos de potencia. La velocidad es la vocación de un coche que ha nacido en el templo donde se rinde culto al estilo deportivo.



no por su mecánica, sino por su tamaño, ya que los cuatro metros y medio de longitud y los dos metros de anchura de la carrocería piden un ojo de linca para no dejarse una aleta en cualquier estrechamiento.

En cuanto se despejó el camino aceleré sin piedad y el decorado cambió de golpe; las manchas de nieve que rodeaban la carrera comenzaron a sucederse a una velocidad vertiginosa y todo a mi alrededor tomó un ritmo inusual, en un abrir y cerrar de ojos había alcanzado ya los 230 kilómetros por hora y aquella máquina continuaba palpitando con toda tranquilidad; el jefe de probadores me dijo que había potencia suficiente para llegar a 290.

El tramo de autopista entre Módena Sur y Modena Norte, libre de radares

comprometedores, se consumió en unos instantes. El motor roncaba con fuerza, con un sonido que sugería una descomunal violencia, pero aún se podía hablar dentro del coche y el motor siguió sin transmitir la menor vibración, incluso cuando la aguja del cuentavuelts rozó el límite de las 6.800 revoluciones por minuto.

Las ruedas, súper anchas, con 24 centímetros de anchura de goma delante y 28 centímetros de goma detrás en contacto con el suelo clavaban el coche al piso con firmeza, pero sin perder nunca las maneras más civilizadas.

El pequeño volante, recubierto de cuero, iba reproduciendo en mis manos las condiciones cambiantes de la carretera; en todo momento pude notar el grado de adherencia del conjunto, pe-

ro con suavidad, sin traqueteos molestos. En curvas rápidas había que sujetarlo con firmeza y también exigía un poco de fuerza a la hora de moverlo en las curvas de montaña más cerradas. El Ferrari no tiene ninguna manía especial siempre y cuando se tenga un mínimo de respeto a las leyes físicas, unas leyes que recuerdan al conductor la posible brutalidad de 1.500 kilos de Ferrari desatados. A la entrada de las curvas el morro tiende a seguir recto si el piloto se empeña en acelerar a fondo en segunda o tercera, mientras que a la salida de los giros más cerrados es la parte de atrás la que se empeña en dar un coletazo de la más rancia estirpe deportiva si se va a todo trapo, un coletazo que tiene la virtud de subir la adrenalina al tiempo que se aceleran los lati-

dos del corazón. No me convenció, sin embargo, la resistencia del embrague; a pesar de la ayuda hidráulica tuve que hacer siempre mucha fuerza para accionar el sistema; la enorme potencia del motor y la dureza del embrague exigían una pierna izquierda con el tacto de un pianista y la energía de un levantador de pesas.

El motor, el 12 cilindros bóxer, me sedujo por la progresividad de sus reacciones; la combinación de la inyección electrónica con las cuatro válvulas por cilindro da como resultado una suavidad magnífica: el motor responde de forma instantánea a las órdenes del acelerador y en ningún momento he sentido la patada de los turbo, una patada agradable cuando se está en pleno adelantamiento, pero muy incómoda cuando hace acto de presencia en medio de una curva algo complicada.

Los frenos son otro de los puntos fuertes del Testarossa, potentes y progresivos pero ni incómodos ni difíciles de manejar. En pleno circuito de Maranello, el Ferrari más joven me mostró todas sus posibilidades y lo único que pude destacar como detalle curio-

so fue la poca capacidad de sujeción de los asientos para el trabajo de pilotaje. En la conducción normal no encontré, sin embargo, ninguna pega; la postura era estupenda y el asiento se adaptaba a las necesidades impuestas por el físico de cualquier usuario en un instante.

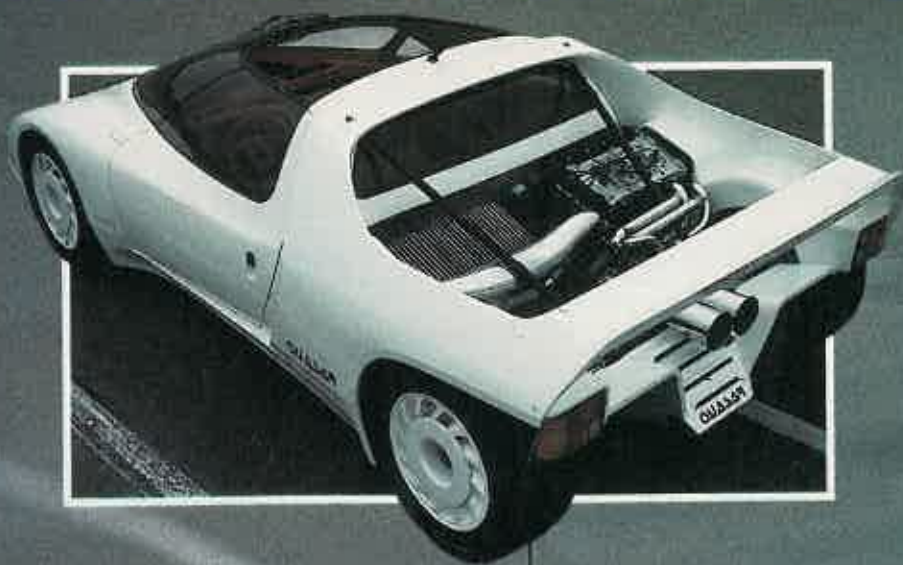
El Ferrari Testarossa es, en definitiva, un monstruo del asfalto que sabe ser al mismo tiempo dócil y salvaje como un felino. La sensación de dominio y velocidad que se siente a su volante compensa con creces los 12 millones de pesetas que el señor Ferrari pide en Maranello por cada una de sus joyas. Es una limosna que debe pagarse para mantener el culto a un caballito negro que cocea en el aire, el símbolo de una raza.

Giancarlo Perini

QUASAR

Fuera de serie

ESTRELLA DE MAÑANA



M-16

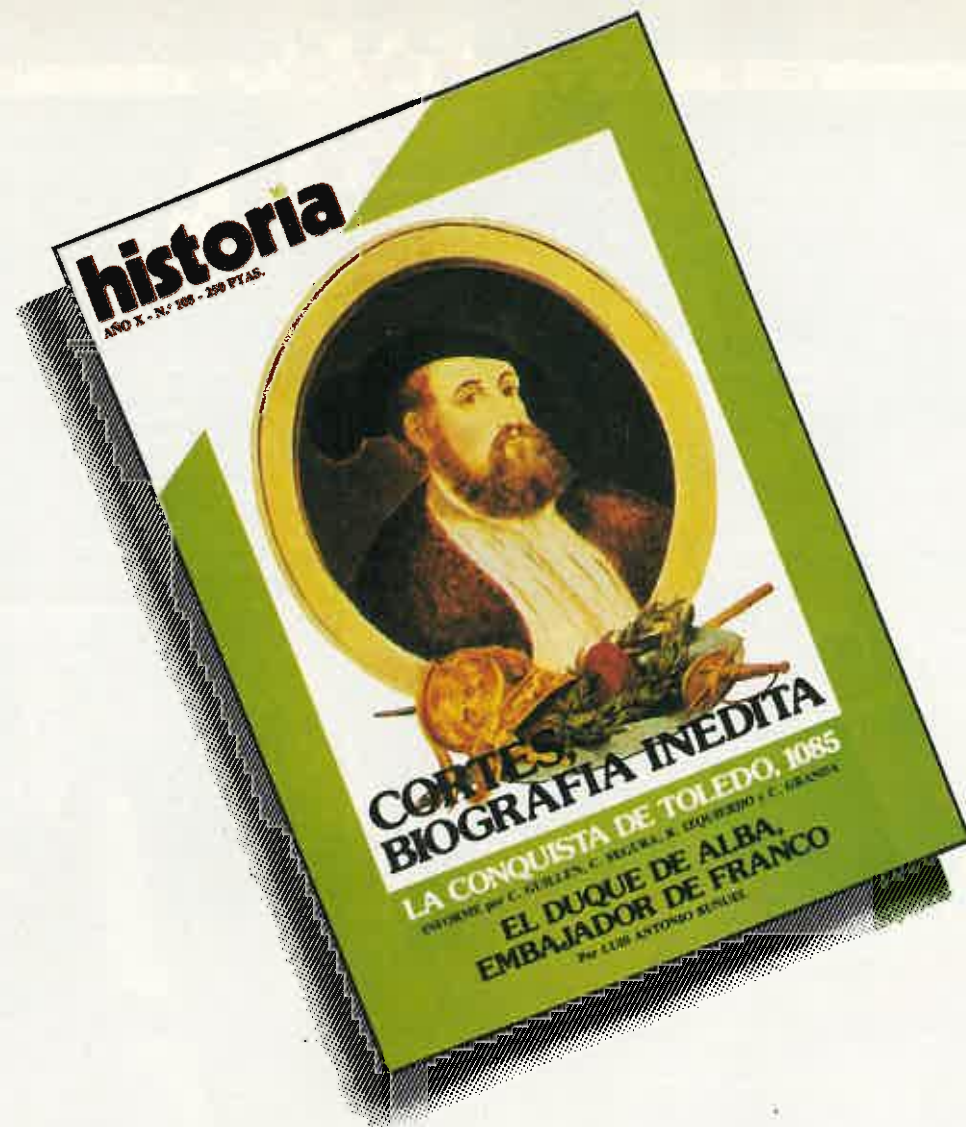
El deportivo del mañana será un coche muy parecido al Quasar. Mecánica al descubierto, puertas en ala de gaviota, cuatro ruedas motrices y una aerodinámica similar a la del mejor avión de caza.

LA unión de un fanático de las carreras, Gerard Welter, y de un mago del diseño, Paul Bracq, tenía que dar un producto fuera de serie. Ese producto se llama Quasar y es una máquina de impacto que tiene dinamita en sus entrañas, una línea espacial y un interior futurista. El Quasar seduce por su capacidad de insinuación: las intimidades mecánicas están veladamente expuestas a la vista de todos los *voyeurs*, mientras que conductor y acompañante quedan en el anonimato de un puesto de pilotaje, de un *cockpit* recubierto de cristales ahumados que alejarán las miradas más indiscretas.



El corazón mecánico del Quasar descubre sus secretos. El radiador monstruoso, el motor de cuatro cilindros, las suspensiones y los tubos de escape, desafiantes como cualquier escultura contemporánea crean la imagen.

Welter y Bracq, que son ahora mismo los dos puntales del equipo Peugeot de diseño, estaban un poco cansados de las sugerencias del ordenador, de las imposiciones industriales y de todos los corsés técnicos que impedían, en definitiva, el vuelo libre de su imaginación. De la noche a la mañana, tras el éxito fulgurante de su última criatura, el 205, recibieron carta blanca de la dirección del grupo para dar rienda suelta a sus aspiraciones.



La historia oculta de un conquistador.

- Censurada en 1530, Miguel León-Portilla rescata ahora la biografía de Hernán Cortés.
- Alfonso VI entra en Toledo.
- La Diplomacia del Duque de Alba.

historia¹⁶



Para Gerard Welter, un ingeniero mecánico acostumbrado a diseñar biplazas de competición, coches que deben moverse por Le Mans con la soltura de un pez en el agua, la idea era muy concreta: formas compactas y líneas aerodinámicas. El conjunto debía ser rápido, capaz de devorar en un abrir y cerrar de ojos la interminable recta de Les Hunaudieres, ese lugar sagrado de las veinticuatro horas francesas, pero también debía ser una máquina segura, bien pegada al asfalto, una auténtica lapa en los trayectos más atormentados y para ello puso en su diseño los famosos pontones que dieron vida al *efecto suelo*, diseño característico de los Fórmula 1 de hace algunos años.

La sugerencia espacial del nombre Quasar, ese objeto luminoso e indefinible que vive en algún lugar de nuestro sistema solar, trastornó a Paul Bracq, el creador de los interiores del Peugeot 505 y del 205, que quiso reflejar una sensación de violencia domesticada; rojo para el cuero de las tapicerías y azul para las moquetas, un contraste brutal que se refuerza con la visión del volante y con la del tablero de instrumentos, curiosamente anclado a la consola central y no al parabrisas. El soplo del mañana está presente en los cuadros, todos ellos provistos de cristales líquidos, y en la pantalla de vídeo que campea en el centro del conjunto para leer mapas. Si el sentido de la vista es un privilegiado en el Quasar, tam-

Un casco, unos guantes y un mono de piloto son la indumentaria más acorde con la brutalidad del Quasar, el biturbo espacial.



poco va mal servido el sentido del oído, que cuenta para su deleite con un soberbio equipo dotado de compact-disc, además de sonido cuádráfico.

La última maravilla técnica de este Peugeot reside en su motor, el mismo

cuatro cilindros furioso utilizado en los modelos de carreras de la casa, los 205 Turbo 16. En este caso, en vez de llevar un único turbo, lleva dos, lo que eleva la potencia hasta límites increíbles, es la misma técnica que Ferrari ha ensayado en sus últimos monoplazas de Fórmula 1, provistos de dos rejillas de turbos acopladas en serie para pasar así desde la *pacífica* cifra de novecientos caballos hasta la estratosférica cantidad de mil doscientos pura sangre. En el Quasar, tal artificio mecánico podría dar una potencia superior a los seiscientos caballos, empuje más que suficiente para mover con rabia las cuatro ruedas motrices de la estrella de hoy y del posible deportivo del mañana.

Angel Marco
Fotos: Autopresse

SEMANA INTERNACIONAL EN PALMA FIESTA EN LA BAHIA

Y a es tradición dentro de la vela española la Semana Internacional de Palma. Durante la Semana Santa se reúnen en aguas de esta bahía una parte importante de los regatistas españoles junto con una completa representación internacional. El resultado es un divertido festival, con cientos de participantes de las muchas clases admitidas: ocho de vela ligera y las diferentes clases de cruceros. No es que el nivel de la competición sea excesivo, pero a cambio resulta una de las regatas más entretenidas y divertidas del año.

Una salida en la clase snipe, con los vencedores ya en cabeza.



El Rey Don Juan Carlos es uno de los incondicionales de esta regata. Ya son varias las veces que se ha adjudicado el trofeo o que ha vencido en su clase. En esta ocasión participó en la primera de las pruebas de cruceros, a bordo del «Sirius II», una máquina de carreras de la Armada. No es éste el barco en el que Don Juan Carlos suele navegar, pero como el nuevo «Bribón» aún se encuentra en construcción, optó por el magnífico «una tonelada» diseñado por Bruce Farr para la Armada española.



Don Juan Carlos, a pesar de un pequeño eccema en la cara, regató en la primera prueba de cruceros a bordo del «Sirius II».

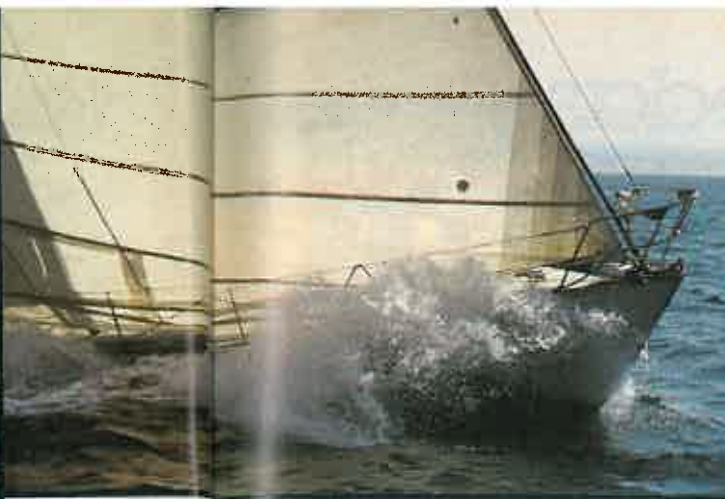


Luis Doreste y Roberto Molina se proclamaron vencedores en el trofeo SAR Princesa Sofía.



Don Juan Carlos y su tripulación obtuvieron el segundo puesto en esta prueba, sólo superados por otro barco de la Armada, el «Sirius III», recientemente botado, que luego también ganó la segunda prueba y, por tanto, la clasificación general. El «Sirius III» es un tres cuartos de tonelada, más pequeño que el anterior, que se está preparando intensamente para competir en el próximo Campeonato del Mundo de la especialidad.

A la izquierda, un pequeño Europa, concretamente el segundo clasificado, Felipe Puigdorff. A la derecha, diversos momentos a lo largo de la competición en las diferentes clases.



La tónica general del campeonato fue el poco viento, que deslució todas las pruebas, especialmente la regata media de cruceros; los participantes tuvieron que pasar toda la noche buscando pequeñas rachas y tratando de acercarse a la llegada con desesperante lentitud. Solamente el último día de la vela ligera hizo acto de presencia el viento, pero esta vez fue demasiado, lo que impidió que se diera la salida a la sexta y última de las pruebas.

La tripulación que venció más brillantemente en las regatas de vela ligera fueron los medalla de oro en Los Angeles, Luis Doreste y Roberto Molina, que ganaron ampliamente las cinco pruebas, dejando clara su superioridad sobre los demás participantes. Al ser la tripulación que alcanzó la mejor puntuación en todas las calses, se adjudicaron el Trofeo Princesa Sofía.

Los regatistas españoles dominaron en seis de las ocho clases de vela ligera; solamente en Star y en 420 la victoria se fue al extranjero, en los dos casos fueron tripulaciones alemanas. Más de cien barcos de diez países compusieron la participación internacional, sobre un total de más de cuatrocientos barcos participantes, tripulados por cerca de mil deportistas. La clase más numero-

sa fue el Europa, pequeño barco en solitario para juveniles: 82 barcos en total; también resultó la clase más bulluciosa. Al final se impuso el mallorquín Frau, con un primero, un segundo y dos quintos. En las tres clases olímpicas admitidas en la regata es donde se concentraron las figuras de mayor relieve. El interés por los Juegos siempre hace que los mejores regatistas de cada país naveguen en las pocas clases admitidas en el Olimpo de los Juegos.

En 470, Luis Doreste y Roberto Molina, aprovecharon su primera comparecencia en una regata internacional para apabullar a sus competidores y dar una idea de su clase. Sus cinco pri-

meros puestos no dieron opción de victoria a ninguno de sus seguidores, que se tuvieron que conformar con pelearse por el segundo y tercer puesto. La segunda plaza en la general se la adjudicaron los hermanos Navarro, por delante de los hermanos daneses Natorp. En la clase en solitario finn, nueva pugna entre daneses y españoles por los primeros puestos. Al final, Joaquín Blanco consiguió ganarle a su más directo rival de los últimos años: Lasse Hjortnaes. Los dos son campeones del mundo de la clase. El tercero fue otro danés, Peter Vilby.

En la clase star, el campeón español Toño Gorostegui sólo pudo alcanzar el

tercer puesto, dejando por delante a los alemanes Alexander Hagen y Huber Merkelback. En la tradicional clase snipe, la tripulación compuesta por Hanelt y Wizner dieron muestra de su superioridad, ganando tres pruebas; en las otras dos terminaron segundos. Algo parecido hizo Eduardo Bellini en tablas: cuatro primeros y un segundo hablan claro de su superioridad.

En las clases juveniles doble 420 y varuein ganaron, respectivamente, los hermanos alemanes Dost y la tripulación catalana Oriol Cornudella y Silvia Ravetillat.

Texto y fotos:
José Luis de la Viña

SOLTURA A BORDO

DURANTE la Semana Santa ha tenido lugar una concentración de tripulaciones femeninas de la clase 470 en la Escuela de Calanova, de Palma. En ella participó la Infanta Cristina. Media docena de jóvenes tripulaciones siguieron atentamente a lo largo de varios días las indicaciones y consejos del entrenador de la Federación Española de Vela, Paul Maes.

A partir de los próximos Juegos la clase 470 va a contar con una prueba específica femenina. No es que las mujeres no pudieran participar en las regatas olímpicas, pero en todo caso constituían una minoría, a pesar de que a lo largo de la historia hayan ganado alguna medalla.

Las tripulaciones femeninas españolas no es que tengan un elevado nivel en estos momentos, pero todavía queda tiempo para entrenar. La Infanta Cristina ya ha competido en diversas ocasiones en la clase 420, y navega con interés y buena técnica. Demuestra buenas maneras de regatista, pues hace salidas incisivas y maniobra con soltura a bordo. La vela es un deporte con amplia tradición en la Casa Real Española desde el rey Alfonso XIII. Don Juan Carlos participó en las Olimpiadas de Kiel y desde entonces sigue regateando sistemáticamente. También la Reina Doña Sofía ha regateado brillantemente en alguna ocasión. Por tanto, no sería nada extraño que la Infanta Cristina llegue a dominar este deporte.

A lo largo de todo el entrenamien-

to las tripulaciones se fueron cambiando, bajo las órdenes del entrenador, para tratar de encontrar las combinaciones mejores entre patrón y tripulante.



SEBASTIAN SALVADO NUEVO LIDER DEL RACC

SEBASTIAN Salvadó ha sido proclamado unánimemente nuevo presidente del Real Automóvil Club de Cataluña. Esta entidad, que se acerca a los cien mil socios, es dentro del mundo del motor, tanto a nivel de usuario como deportivo, una de las más importantes de nuestro país. Sebastián Salvadó habló para MOTOR16 al poco de su proclamación para suceder a un hombre del calibre de Salvador Fábregas, que presidía al

club desde 1957. Por un lado nos destacó que de cara a los asociados quiere acercar el club todavía más a la realidad de nuestro tiempo. Para ello cree conveniente estudiar cuáles y cómo son los servicios que presta el club y de qué forma éstos se pueden mejorar, además de ver qué servicios complementarios asistenciales se podrían dar, aunque ello implique cambios estatutarios para adaptar más el club a los tiempos actuales. Experiencias de otros países se-

rán estudiadas para su posible adopción, si ello se creyese conveniente. En el terreno deportivo, los planes preveen mantener la política actual manteniendo el deporte de élite, es decir, Serviá, Pérez-Sala, y, sobre todo, ampliar la base, para lo que el Volante RACC se vería complementado por alguna fórmula de promoción que llevaría el nombre de Salvador Fábregas. Por otra parte, es su intención colaborar más estrechamente con otras entidades deportivas del país en bien del deporte.

Tema capital es el del circuito, para el que cree que pudiera ser más viable a la hora de la explotación un trazado en el área de influencia de Barcelona, sobre todo para nutrir las pruebas de carácter regional o nacional, ya que las de orden internacional pueden atraer a más público por sí mismas.

Abundando en ese tema nos comentó la reciente reunión en la Generalitat



El nuevo presidente del Real Automóvil Club de Cataluña, a quien vemos con algunos de sus principales colaboradores, ha sido elegido unánimemente para suceder a Salvador Fábregas.

“El circuito de Montjuich podría volver a ser escenario de un Gran Premio de Fórmula 1”

en que el RACC defendió esa postura, mientras que la Diputación de Girona defendía la tesis de Caldas, apoyada por argumentos en base al turismo. Esta Diputación está dispuesta a sufragar el déficit debido a la lejanía del área de influencia de Barcelona, y en unos dos meses se debería llegar ya a una definición en uno u otro emplazamiento.

Montjuich es un tema que también fue abordado. El señor Salvadó recordó el indudable carisma de tal trazado y ve que las autoridades barcelonesas podrían apoyar la idea de una gran premio, aprovechando la coyuntura de la candidatura de Barcelona para las Olimpiadas. ¿Un gran premio en Montjuich en el 86? ¿Por qué no?

Texto y fotos: J. L. Aznar

MONIQUE G. perdió su virginidad a los dieciséis años de edad, un poco más allá de la medianoche de un sábado a un domingo, en el bosque rodeado por el circuito de Le Mans y en plenas 24 Horas.

Monique fue a Le Mans con su papá, un taxista de París muy aficionado al motor. Mamá había dicho, «no te la lleves, que se va a aburrir». Robert, el taxista, replicó: «Ya es hora de que esta chica se vaya interesando por las cosas importantes.»

Había un gentío demencial. Decenas de miles de personas y un calor sofocante, a pesar de las nubes negras y densas. Un calor pegajoso y duro, con olor a gasolina, a aceites, a pollo asado y a sudor humano. Cada vez que pasaban los coches por la línea de meta, la tribuna temblaba y quedaba en el aire una vibración de aire espeso. A Monique, al principio, le gustó el color, las banderas, el brillo de los autos, el rugir de los motores, el mono, el casco y las gafas de los pilotos. Se entretuvo contando los segundos que mediaban entre el paso de un bólido y el ruido del motor. Luego, a las tres o cuatro horas de carrera, ya no sabía quién iba primero ni segundo, y su padre también se cansó de explicárselo.

Cañida la noche, padre e hija dejaron la tribuna y se fueron a la parte del bosque en donde habían instalado los puestos de pollo asado, salchichas, patatas fritas, refrescos y cerveza. También había tirovivos, norias, tiro al

blanco, autochoques y barracas de feria en donde se exhibía la «mujer más gorda del mundo», la «mujer barbuda», el «hombre mono», la «médium polaca», cantidad de tragasables y de tragafuegos, así como toda clase de enanos, contorsionistas, pedómanos y otros interesantes fenómenos de la naturaleza cuya autenticidad quedaba garantizada con los correspondientes avales de la facultad.

Una enorme cantidad de público se había concentrado en esta zona del circuito, desde donde no se veía la carrera, pero a la que llegaba con monótona regularidad el ruido de los motores. Monique y su padre comieron pollo y patatas fritas. El bebió cerveza y ella un refresco de menta. Cuando papá expresó el deseo de regre-

Victoria en Le Mans

sar a la tribuna ella pidió permiso para quedarse un rato más en la feria. Papá dijo que bueno. De hecho, se arrepentía de haberla llevado a Le Mans, y también de haber tenido una hija, y no un hijo.

Monique era una morenita delgada, de ojos negros, boca grande, senos pequeños y atractivas caderas. Llevaba aquella noche un traje azul de falda corta y acampanada. Era la moda impuesta por las primeras películas de Brigitte Bardot. Había muchas otras niñas vestidas así aquella noche en Le Mans. Casi todas habían acudido con el novio, sentadas en el segundo sillín de la moto.

Monique las encontró a todas en la pista de baile, instalada en una polvorienta explanada en medio del pinar. Un ambiente loco con una orquestina



que le daba de miedo al boogie y a los primeros rocks, alternándolo con un poco de bal musette y de java. De vez en cuando el rrrroarrrrr de los autos en la pista recordaba a las prejas que eran un micromundo encerrado por la muralla moviéndose a casi 200 por hora. Pero nadie prestaba atención a la voz gangosa de los altavoces que contaba los incidentes y peripecias de la carrera.

Un chico sacó a bailar a Monique. Un rubiejo pequeñajo, nerviosillo, con una chaqueta a cuadros muy grande para él. Un extraordinario bailón. Un tipo además con labia y gracejo que hizo reír mucho a Monique. Se olvidó de dónde estaba y cuando, ya cansados, él la invitó a ir a sentarse en el bosque, ella no se opuso. Se metieron por entre los pinos. Había montones de parejas tumbadas y enlazadas, durmiendo o magreándose de lo lindo, tapadas por el ruido de los motores o por la música. Se sentaron en cualquier sitio y él, en seguida, la besó. Ella devolvió el beso. Se besaron una y otra vez. Cuando él quiso pasar a mayores, ella dijo que no, que «aquí no». Sin una palabra y suavemente, él siguió adelante. Ella cedió, con un gemido de deseo y de resignación.

Horas más tarde, cuando por las curvas del oeste del circuito ya alborreaba y los motores seguían rugiendo como animales en celo, la voz gangosa del altavoz reclamaba la presencia de Monique G., dieciséis años y vestida de azul, al lado de su padre que la estaba buscando.

Aquel año yo había ido a cubrir como periodista mis primeras 24 Horas. A la chica vestida de azul que llamaban los altavoces me la encontré llorando acurrucada debajo de un pino. Me costó convencerla, pero me lo contó todo. La llevé a la sala de prensa para que se arreglara en los lavabos y le aconsejé que no dijera nada de nada a su padre. De todos modos, se llevó un buen par de bofetadas. Por culpa de ella, él se había perdido horas de carrera. Cuando la volví a ver un par de semanas después en París —fui a buscarla a la salida de su Liceo— me contó que no se arrepentía de nada y que volvería contenta a Le Mans.

¡Ah, se me olvidaba! Aquel año ganaron las 24 Horas Herman Lang y F. Riess, al volante de un Mercedes.

Santi Herrero, o aun, un Víctor Palomo que se hizo con un título mundial siendo privado. Esos tienen la gloria asegurada. Pero es que, además, este año y en este mundial tenemos representación en todas y cada una de las categorías —con excepción de los sides, que son otra historia—, y lo que es más importante, una representación de primera línea.

Sito pasó la reválida

Obligado es comenzar con Sito Pons. Entre las sonrisas escépticas de más de uno saltó sobre la oportunidad de ser oficial de una marca japonesa en la categoría reina. Ya se ha disputado una carrera y las malas lenguas han tenido que poner punto en boca. «Al fichar por Suzuki ya cumplí la primera parte de mi sueño: ser oficial en quinientos —nos confía Sito—, y a partir de ahí tenía que demostrar que merecía esta confianza, y creo que esto también lo he cumplido en Sudáfrica.» Arracó el último, fallo propio,

Estos cuatro pilotos, Sito Pons en 500, Angel Nieto y Carlos Cardús en el cuarto litro y Jorge Martínez «Aspar» en 80, serán los protagonistas que darán todo el sabor español en los circuitos del Continental Circus.

que demostró que merecía esta confianza, y creo que esto también lo he cumplido en Sudáfrica.» Arracó el último, fallo propio,

CAMPEONATO DEL MUNDO DE MOTOCICLISMO

CON COLOR ESPAÑOL

HACE escasamente un mes que en el circuito sudafricano de Kyalami comenzó el Campeonato del Mundo de Motociclismo, y el 5 de mayo el *Continental Circus* estará en el Jarama. Si el interés de esta manifestación está fuera de toda duda, para nosotros, españoles, tiene todavía un aliciente más, tenemos a varios de nuestros pilotos en primer plano.

España es país de contrastes. Casi no tenemos circuitos, nuestros pilotos se forman corriendo de esquina en esqui-

na las más de las veces. Y eso cuando no surge una fatalidad como la acaecida a Tormo hará poco más de un año. Pues pese a ello, y a la falta de ayudas a los que suben, pese a las dificultades que encuentran los que han conseguido iniciarse, pese a esos y otros muchos inconvenientes, tenemos pilotos y máquinas al más alto nivel. Lo dicho, somos país de paradojas. No es preciso recordar los trece, lagarto, lagarto, títulos de Angel Nieto, o los que quedaron por el camino cuando no había dudas de sus posibilidades, como Ramón Torras o





AD-7800 TX Autoradio OL/OM/FM/FM estéreo, 18 emisoras programables, lector de cassette estéreo Autoreverse, 4 x 7,5 W.

• 18 emisoras programables • Indicador multifuncional digital LCD • Selector automático de emisora • Selector DX/Local • Supresión electrónica de interferencia • Decodificación de información varía • Conmutador estéreo/mono • Autoreverse • Sistema Dolby • Selector de cintas Metal-CrO₂ • Selector rápido • Scanner • Entrada automática de cintas • Salida automática de cintas • Controles indep. de agudos y graves • 4 canales • Regulador de balance de sonido • Loudness • Conector para mando a distancia • Iluminación nocturna • Reloj • Mandos lógicos.



AD-7700 Autoradio OL/OM/FM/FM estéreo, 18 emisoras programables, lector de cassette estéreo Autoreverse, 2 x 25 W.

• 18 emisoras programables • Indicador digital por LEDs • Selector automático de emisora • Selector DX/Local • Supresión electrónica de interferencias • Decodificación de información varía • Conmutador estéreo/mono • Autoreverse • Amortiguación de ruido • Selector rápido • Elevador automático • Ecualizador • Regulador de balance de sonido • Loudness • Conector para mando a distancia • Iluminación nocturna • Reloj • Mandos lógicos.



AD-7300 Autoradio OL/OM/FM/FM estéreo, con lector de cassette estéreo Autoreverse, 2 x 22 W.

• Supresión electrónica de interferencias • Decodificación de información varía • Conmutador estéreo/mono • Autoreverse • Amortiguación de ruido • Selector rápido • Ecualizador • Loudness • Iluminación nocturna.



AD-7045 Autoradio OL/OM/FM/FM estéreo, con lector de cassette Autoreverse, 2 x 7 W.

• Selector DX/LOCAL • Supresión electrónica de interferencias • Conmutador estéreo/mono • Autoreverse • Selector de cintas Metal-CrO₂ • Iluminación nocturna.



AD-7065 Autoradio OL/OM/FM/FM estéreo, con lector de cassette estéreo, 2 x 25 W.

• Supresión electrónica de interferencias • Decodificación de información varía • Conmutador estéreo/mono • Autoreverse • Selector de cintas de metal • Ecualizador • Iluminación nocturna.



AD-7010 GX Autoradio AM/FM/FM estéreo, lector de cassette, parada automática, 2 x 7 W.

• Conmutador estéreo/mono • Parada automática • Iluminación nocturna.

El doble placer de conducir...

roadstar
AUTO HI-FI

GARANTIA OFICIAL

MAYORISTAS AUTORIZADOS

GALICIA
Hi-Fi Movil
VIGO (PONTEVEDRA)
Tel. (986) 23 10 44
ASTURIAS, LEÓN,
VALLADOLID, BURGOS,
SALAMANCA, PALENCIA,
RIOJA Y ZAMORA
Municipal Auto
OVIEDO
Tel. (985) 21 02 20

CANTABRIA, EUSKADI Y NAVARRA
D. Antonio Pina
BILBAO
Tel. (94) 447 66 90
CATALUNYA, VALENCIA Y BALEARES
Auto Dial
BARCELONA
Tels. (93) 246 13 09
231 93 00

ALBACETE Y MURCIA
D. Antonio Costa
RENEJUZAR (ALICANTE)
Tel. (965) 35 60 95
MÁLAGA Y GRANADA
D. Guillermo Crespo
MÁLAGA
Tel. (952) 25 62 94

HUELVA, SEVILLA, CÁDIZ Y CORDOBA
Distribuciones Calver, S. L.
SEVILLA
Tel. (954) 42 49 09
GUADALAJARA
El Quijote
GUADALAJARA
Tel. (911) 23 05 11

ARAGON Y SORIA
D. Ramon Perez
ZARAGOZA
Tel. (976) 37 69 90
MADRID, TOLEDO, SEGOVIA, CUENCA Y AVILA
Galena, S. A.
MADRID
Tels. (91) 256 30 02
256 75 74

Importador exclusivo para España BOSE

BOSE, S. A. Aristóteles, 3. 28027 Madrid. Tel. (91) 405 07 00



eso sí, pero de ahí remontó hasta el octavo lugar y además fue más veloz que su compañero de equipo, Uncini, todo un campeón del mundo. Sito está satisfecho de su resultado, no lo oculta, y eso que su Suzuki no está todavía a la altura de Honda y Yamaha. Pero es categórico: «Tal vez en el Jarama todavía no, pero a lo largo de la temporada cada vez estaremos más cerca de ellos.» El Jarama supone para él un hito importante: «Para mí ha sido un éxito el resultado de Sudáfrica, la gente se ha dado cuenta, y en el Jarama estaría bien repetir, aunque todos pondremos todo lo necesario para mejorar.» Este joven barcelonés ha entrado pisando fuerte en la categoría reina: «Yo antes ya la imaginaba la más difícil, pero ahora, una vez dentro, veo que lo es mucho más de lo que me esperaba. Es un planteamiento distinto, mucho más profesional. Te daré un ejemplo. Antes éramos nosotros quienes íbamos detrás de Michelin para que nos dieran neumáticos. Ahora ellos tienen una persona que se preocupa exclusivamente de Uncini y de mí. Y eso, con los demás, igual.»

Antes, Sito iba con dos mecánicos y su manager, ahora está integrado en una organización de 18 personas tan sólo en los circuitos.

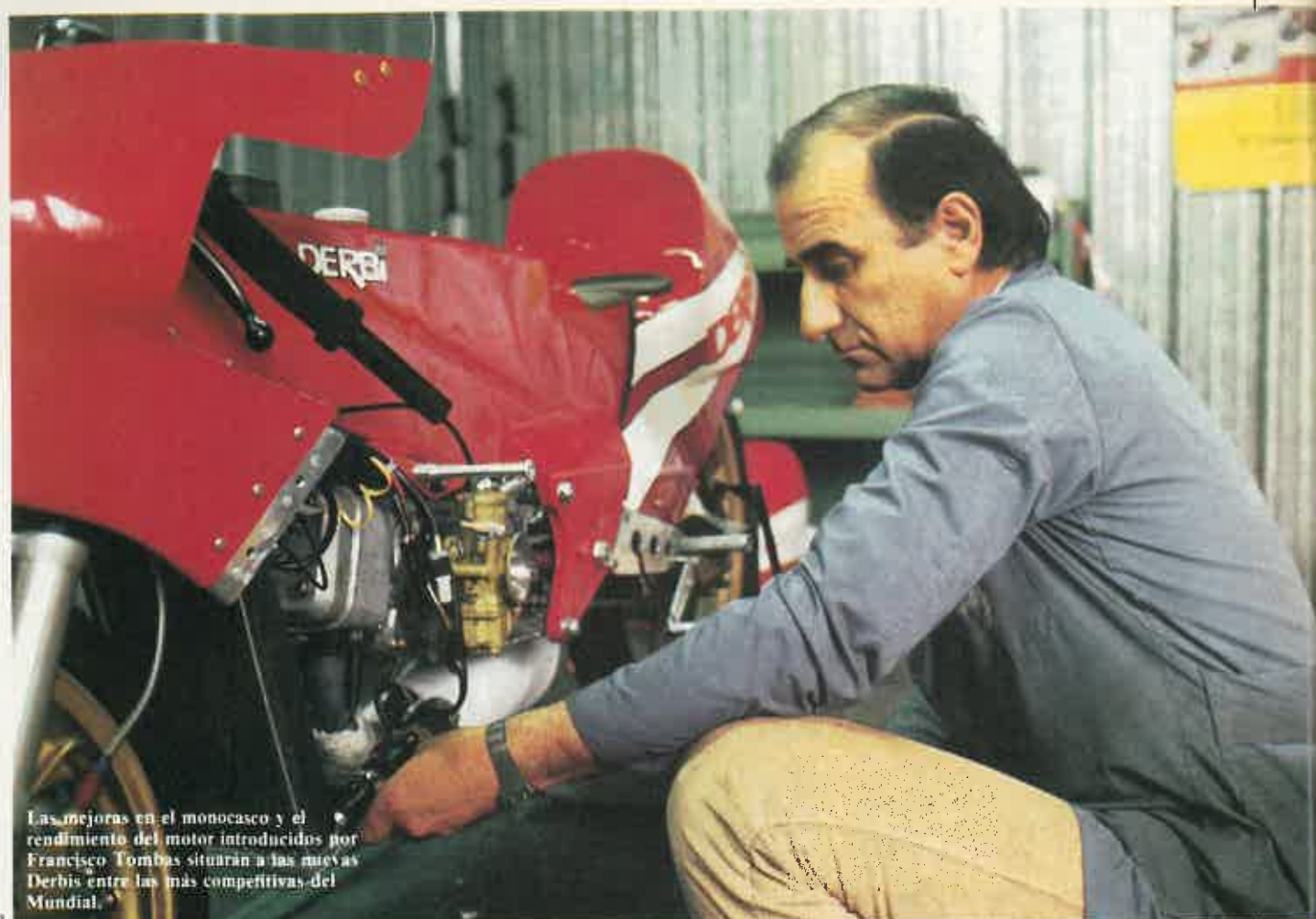
El equipo nacional

Con el cuarto de litro, los 250 centímetros cúbicos, la presencia española toma otro cariz. Aquí está por un lado Angel Nieto y, por otro, lo que podríamos llamar el «equipo nacional». Este pseudo equipo es otra de las paradojas nacionales. Y es que, pese a nuestro casi subdesarrollo tecnológico e industrial, tenemos un ingeniero, Antonio Cobas, que, junto con un comerciante de coches y motos, Jacinto Moriana, se dedican a fabricar motos de Gran Premio. Y no unas cualesquiera. No.

Cobas, que en tiempos realizara las Siroko o Kobas —sí, con k—, con las que Sito Pons se hizo un nombre en 250, se ha unido a Moriana y así, con el ingenio de uno y la organización y comercialización del otro, ha nacido la JJ-Cobas, moto puntera en el mundial. Las ideas de este ingeniero barcelonés ya hace tiempo que pasaron su reválida en los grandes premios, y no sólo por sus resultados, sino porque sus ideas aparecieron a posteriori en las motos oficiales japonesas. La moto de este año es una evolución de la del anterior y son sus características fundamentales un chasis tubular de tres kilos novecientos gramos, suspensión trasera de flexibilidad variable confiada a un solo amortiguador y una cuidada aerodinámica. Completa pesa 92 kilogramos. El motor es un Rotax bicilíndrico de fabricación austriaca, con admisión por válvulas rotativas y válvula de



Angel Nieto se enfrenta este año con el mayor reto de su carrera. Su profesionalidad y la experiencia del director técnico de Garelli, Jan Thiel, serán decisivos para el resultado final. Sobre estas líneas, una imagen que puede repetirse. Tormo y Aspar juntos. En Derbi aún confían en la recuperación del piloto valenciano.



Las mejoras en el monocasco y el rendimiento del motor introducidos por Francisco Tombas situarán a las nuevas Derbis entre las más competitivas del Mundial.

DERBI PARA EL MUNDIAL. UN TALLER DE GANADORES

EN Derbi están trabajando a todo ritmo preparando el Mundial de los 80 c.c., que comenzará en «casa», precisamente en el Jarama, el primer domingo de mayo. La victoria de Aspar en Assen, las otras buenas clasificaciones y el rendimiento de la moto cada vez mejor, les hacen concebir las máximas esperanzas para esta temporada. Los hombres de Derbi dicen: «Seremos campeones.» Para lograrlo, el departamento de carreras trabaja con ahínco en la nueva moto, que ya ha rodado en el Jarama y en Calafat, y con un modelo intermedio, Aspar, que se muestra encantado con su nueva montura, ganó en Cullera.

A primera vista, la novedad más destacada está en el chasis. Del monocasco del pasado año se ha pasado a un tu-



Las pruebas en circuito, y con los medios técnicos más avanzados, se han realizado para debutar con éxito en el circuito del Jarama.



bular en cromo-molibdeno de tan sólo cuatro kilos y medio de peso. En este nuevo chasis cambian la posición del motor y del piloto. Ambos van más altos y avanzados, para cargar más el tren delantero, en el que también se ha variado el arrastre. Ahí una horquilla Marzocchi de 32 mm. de diámetro con sistema de antihundimiento mecánico se encarga de la suspensión. Se han probado otras marcas de horquillas y antihundimientos hidráulicos, pero Aspar prefiere los ya conocidos. Los frenos son Brembo, con discos Zanzani, y la suspensión trasera, de flexibilidad variable, se confía este año a un solo amortiguador, un ATZ neumático (sin muelle), que actúa en un basculante más largo y de sección cuadrada. Las llantas son de 16 pulgadas en magnesio, de la firma italiana Campagnolo.

El carenado, de fibra de carbono, es de aspecto parecido al viejo, pero mo-

dificado teniendo especial cuidado en las entradas y salidas de aire. Las tres sesiones en el Instituto de Técnicas Aeroespaciales han servido para ganar cinco kilos en la penetración. Un depósito en kevlar y un radiador de aluminio, proporcionado por el mismo suministrador de los Ferrari de Fórmula 1, completan la moto, que pesará en total, con motor incluido, unos cincuenta y seis kilos. El motor también ha cambiado respecto al del año pasado, y en él Tombas se ha esforzado en obtener mejor respuesta a poco régimen. Así, si antes a 12.000 rpm rendía 18 CV, ahora rinde 22 a las mismas revoluciones, mientras que a tope sigue dando los cerca de 29 CV a 14.500 rpm. La curva de potencia ha sido mejorada en los bajos y se ha aplanado para que sea más fácil de pilotar.

Por el momento, Aspar es el piloto número uno, mientras que el segundo

piloto se escogerá entre Torrontegui, Herreros o Mateos. Para decidir su elección, Derbi posiblemente los convocará para una jornada de test. En cuanto a Ricardo Tormo, si su recuperación va por buen camino, tendrá una moto, pero lo que no está definido es su programa, que depende de su pierna, que ya casi la dobla lo suficiente como para montar en la moto, pero luego no puede volver a extenderla. Necesita un injerto, que los médicos aconsejan para dentro de dos o tres meses. En todo caso, Ricardo formará parte del staff del equipo de competición, en el que su ayuda será inapreciable.

En Derbi se respiran aires de optimismo. Tienen una cuenta pendiente con el destino y en 1985 quieren saldarla. El precio es el VI Campeonato del Mundo.

J. L. Aznar

Motor 16/109

Lo último SAAB EV-1

DIOS DEL VIENTO

Es como si todo o casi todo en su diseño hubiera girado en torno al viento: su sistema de ventilación a base de pilas solares, sus ruedas a efecto turbina o su carrocería, que, si bien no hace gala de unos valores aerodinámicos impresionantes, le permite correr a 270 kilómetros por hora.

COMO su nombre indica, el Saab EV-1 es un vehículo experimental, y aunque la marca sueca asegura que no existen planes concretos para iniciar su producción, noticias llegadas directamente de Suecia ponen en duda esta afirmación. Este EV-1 es un deportivo de cuatro plazas que podría abrir un nuevo campo de acción para Saab, marca que en los años sesenta ya fabricó los coupés Sonnet, modelos poco difundidos pero indiscutiblemente atractivos.

Hoy por hoy, el EV-1 incorpora un compendio de innovaciones técnicas que le sitúan en el primer plano de la actualidad. Aún no se ha presentado públicamente, acontecimiento previsto para la Auto Expo de Los Angeles en el próximo mes de mayo, pero ya se habla de su sistema de ventilación a base de pilas solares, de sus nuevos faros de tamaño reducido realizados por Hella, de su convencional —pero optimizado— sistema de instrumentación, de su techo de cristal o de los 285 caballos de potencia de su motor turbo.

En el EV-1 la estética es obra del equipo de Bjorn Envall y el Centro de Diseño de Saab. Es un estilo diverso en el que se aprecian detalles que recuerdan desde un Chevrolet Corvette al nuevo Alpine, pasando por algún otro diseño del carrocerero inglés Ogle.

Pero tiene fuerza. El cristal tiene una importancia capital y llega a cubrir los montantes de la carrocería e incluso el techo. Sobre éste, 66 pilas solares conectadas en serie dan la suficiente energía para activar un ventilador movido por un motor eléctrico. Cuanto mayor es la intensidad del sol, más rápido gira el ventilador, llegando a impulsar tres metros cúbicos de aire por minuto. Lleva, además, un equipo de aire acondicionado, cuya eficacia, sobre todo en los momentos iniciales de puesta en marcha, está asegurada por la constante renovación de aire del interior, motivada por las famosas pilas solares.

Hay otros refinamientos, como unas ruedas de aleación elaboradas por Ronal y calzadas con neumáticos de perfil extra bajo (205/50 15), cuyo diseño en forma de turbina impulsa el aire para refrigerar mejor los frenos. El coeficiente de penetración aerodinámica (C_x) es de 0,32. Multiplicado por la su-



perficie frontal de 1,72 metros cuadrados, arroja un coeficiente aerodinámico final (SC_x) de 0,55. El frontal recoge el aire de familia de Saab, pero lo más interesante es que todo él está formado por un escudo de plástico reforzado con fibra, cuyo espesor está entre uno y dos milímetros y que sólo pesa 1,2 kilos. El trasero pesa un kilo justo y ambos tienen la propiedad de defor-

La moda de los deportivos vuelve a Saab, aunque de momento el EV-1 es un modelo experimental



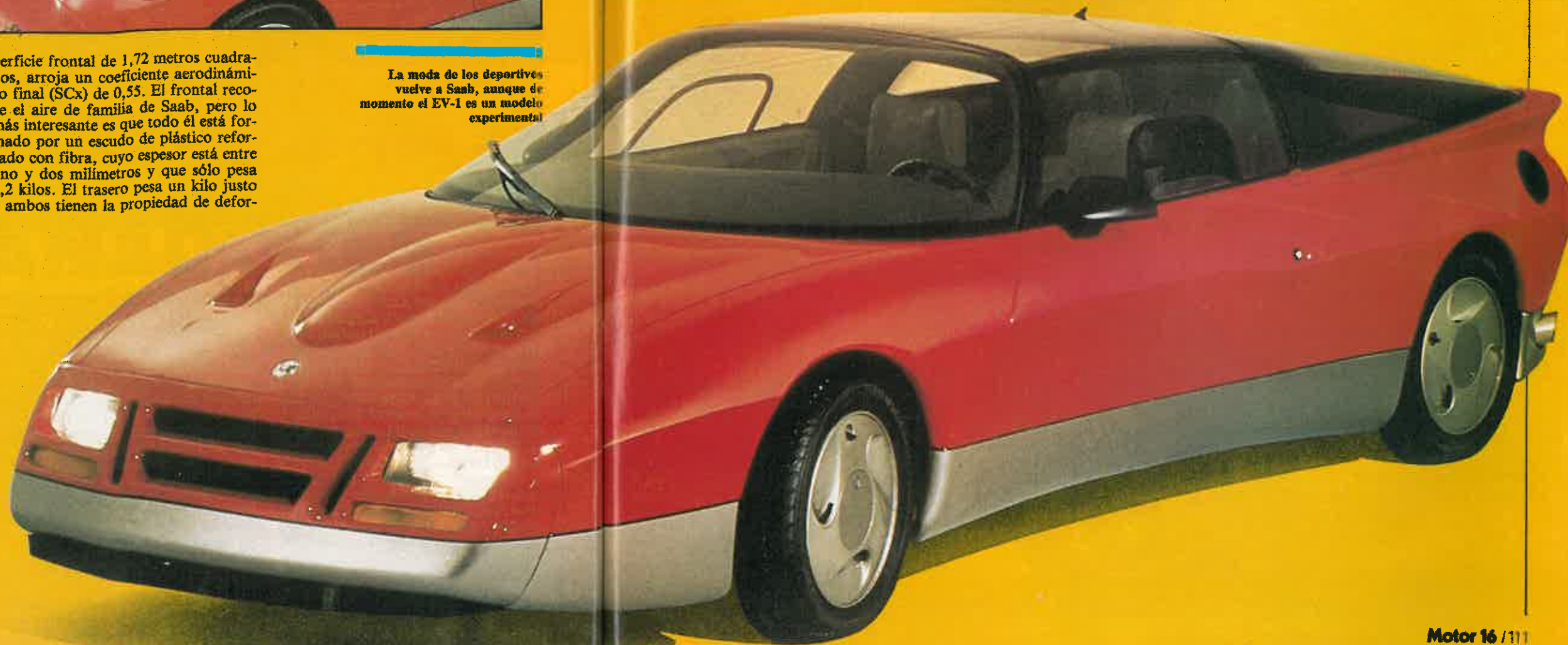
Toda una cúpula de cristal forma la parte superior de la carrocería. Sobre el techo, las 66 pilas o células solares que sirven para poner en funcionamiento el sistema de ventilación interior



marse elásticamente y recobrar su posición inicial sin quebrarse. También se ha empleado la fibra de carbono, pero únicamente en las puertas, como refuerzo. En lo que afecta a la visibilidad, igualmente se ha trabajado en la búsqueda de nuevas soluciones. Los faros, de la marca Hella, son más pequeños que los faros convencionales, pero dan más luz. El haz es más ancho, como en los faros antiniebla. Por otra parte, en la luneta trasera las resistencias antivaho, cuyo diámetro es de

0,015 milímetros, resultan invisibles pero cumplen perfectamente su cometido.

El chasis del EV-1 es el del Saab 900 Turbo, lo mismo que el motor, cuyo turbo ahora sopla a una presión de 1.100 milibares y rinde 285 caballos a 6.500 revoluciones por minuto. Gracias a él, sus 1.100 kilos de peso pasan de 0 a 100 kilómetros por hora en 5,7 segundos, y de 0 a 1.000 metros en sólo 24,8 segundos, cifras capaces de imponer respeto incluso a un Porsche Turbo o un Ferrari Testarossa.



Lo último

CRECE EL OPEL CORSA



Al fin, tras no pocos meses de preparación y anuncios anticipados, nace el Opel Corsa con cuatro puertas laterales. Su comercialización se anuncia ya para los primeros días de mayo, como habíamos anunciado en estas páginas hace algunas semanas.

Esta nueva familia de Corsas, dentro de la amplia gama, constituida por cerca de media docena de versiones, supone no sólo el lanzamiento de nuevos vehículos, sino la incorporación de algunas novedades en toda la gama de los pequeños automóviles fabricados por General Motors en Zaragoza.

Desde el punto de vista mecánico, la única modificación afecta a los elementos de suspensión, ahora más flexibles y, sobre todo, más cómodos, con muelles más blandos, pero amortiguadores algo más duros. Estas variaciones afectan también, desde ahora, a las suspensiones de los modelos ya conocidos de dos y tres puertas.

Se ha procedido a modificar notablemente el interior de los Corsas, manteniendo el mismo salpicadero, pero introduciendo algunas variaciones en el equipamiento y guarnecido que hasta ahora ofrecían; así,

se añade una consola central en las versiones más lujosas, con portacasete integrado.

Y ya que hablamos de versiones, digamos que al fin se abandona la confusa denominación de los modelos anteriores, eligiéndose la más moderna, basada en las siglas, que ya los nuevos Kadett han introducido el pasado año.

Como versión básica se mantiene el City, en vista de la buena acogida que estas versiones especiales han tenido por parte del público. La versión básica se llama ahora LS, incorporando de serie el motor de 1.000 centímetros cúbicos. El siguiente escalón lo constituyen las versiones GL y GLS, en las cuales los motores 1.200 y 1.300 son opcionales.

Por último, una versión deportiva, que sustituye al anterior SR, ahora bautizada GT, siempre con el motor 1.300. Las versiones de tres volúmenes, que abandonan las siglas TR, sólo dispondrán de los motores 1.200 y 1.300.

Estas nuevas versiones del Corsa aparecen en el mercado en el momento oportuno, sobre todo si tenemos en cuenta que su mayor rival, el Volkswagen Polo Clasic (en la versión TR), se ve limitado a una

carrocería de dos puertas laterales. Porque es precisamente la versión SR la que más va a beneficiarse de esta reestructuración.

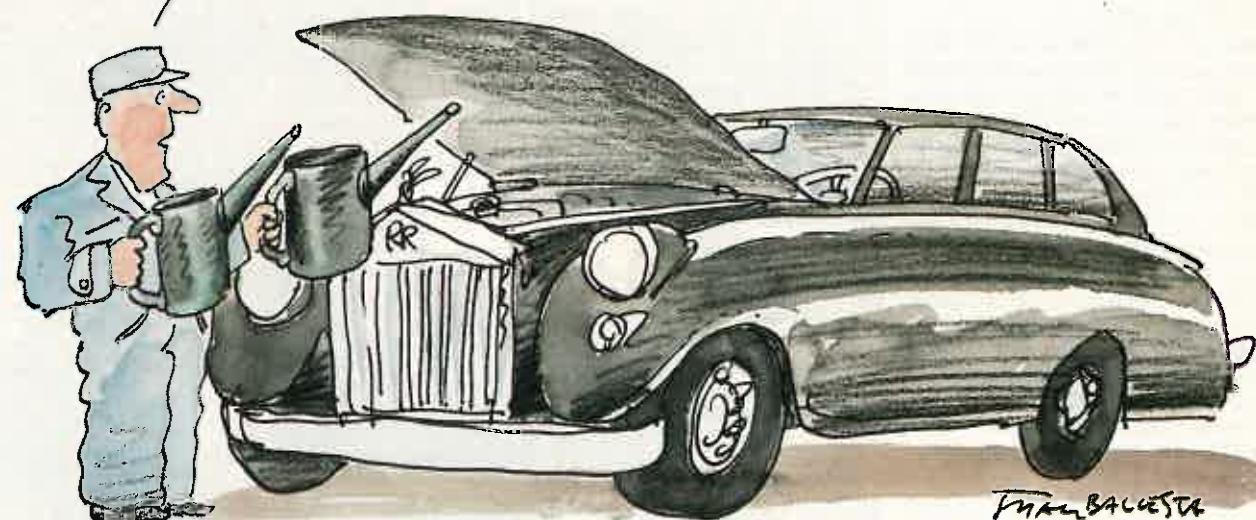
El público latino, y por tanto el español, siempre ha identificado a los automóviles como berlinas, y tras la desaparición de los veteranos R-8 y Simca 1000, apenas han vuelto a disponer de una berlina de cuatro puertas que los sustituyera. Han sido ocho años de paréntesis, sin que a los Seat 850, Austin Victoria o Renault 7 les saliera competencia. Es el momento ahora de ver la aceptación que pueden tener los Corsas, que desde el día de su lanzamiento habían adolecido de estas versiones.

Desde un punto de vista estético, la nueva realización Opel parece muy lograda, mejorando el aspecto del popular Corsa, sobre todo en sus versiones TR





¿CON GAS
O SIN GAS?



Realiza: Pilar Parra
Fotos: A. J. Nieto

Caprichos

1
Juego de toallas de
baño y mano con los
colores de Porsche. Su
precio es de 4.000
pesetas.

2
Encendedor
«bolígrafo» lacado
para puros. Su precio
es de 6.500 pesetas.

3
Corbata azul marino
con el anagrama
Porsche. Cuesta 2.700
pesetas. El encendedor
lacado en blanco, 7.100
pesetas.

4
Bolso de mano, en piel,
para hombres. Cuesta
33.300 pesetas. Pañuelo
de seda beige, 5.300
pesetas, y llavero de
bolsillo, 5.000 pesetas.

5
Portadocumentos en
piel. Su precio es de
34.300 pesetas.

Estos objetos se pueden
adquirir en Edificio
Cuzco, 4.ª planta, de
la Castellana, 141
(Madrid), y en
concesionarios de la
marca Porsche.



Cada pieza ZF tiene asistencia garantizada por ZF España.

Todas ellas.
Porque el servicio ZF no
termina en la instalación de sus
productos en fábrica. Continúa
dando la asistencia necesaria para
un mayor rendimiento de todos los
vehículos que confían en ZF.

Para cubrir toda la geo-
grafía nacio-
nal, ZF
dispone de 5
delegaciones pue-
tas a su servicio
donde, además
de repuestos ori-
ginales, usted
encontrará profe-
sionales cualifi-
cados y especializados en la
atención de camiones, autobuses,

autocares, turismos y maquinaria
de obras públicas que lleven
productos ZF (cajas de cambios,
servo direcciones, bombas de servo
dirección, diferenciales autoblo-
cantes, etc.).

Si los más prestigiosos fabrican-
tes de vehículos industriales y
turismos confían en la tecnología
ZF, usted también debe
confiar en su servicio de
asistencia. Recuerde que nadie
mejor que nosotros conoce
nuestros productos. Es muy difícil
que usted tenga problemas con
alguna pieza original ZF; pero si
esto ocurriera, no dude en acer-
carse al servicio ZF más cercano.
Le serviremos al instante y con
profesionalidad.

Desde hoy circule con la seguri-
dad ZF y con la seguridad de una
asistencia técnica a la altura de sus
necesidades.

ZF-ECOSPLIT

ZF-ESPAÑA, S. A.
Avda. Fuentemar, 9
Coslada (Madrid)
Tels. (91) 671 54 50-54-58
Telex 43076 ZF E



Cajas de cambios, direcciones, ejes:
nuestra especialidad.

TRANSMISEVILLA, S.L.
Polígono Industrial Aeropuerto
Parcela 9 y 11. Nave 47 y 48 41007 SEVILLA
Tels. (954) 51 44 30, Telex: 72346

AUTO-MECANICA NORTE, S.A.
C/ Fray Celerino, 29
33001 OVIEDO
Tel. (985) 29 34 84

COMERCIAL AUTO-SUR, S.A.
C/ Archiduque Carlos, 46
46014 VALENCIA
Tel. (96) 378 20 00

SOBIAUTO, S. A.
Paseo Carlos I, 63
08005 BARCELONA
Tel. (93) 309 55 31

