

CELA SE VA A LA ALCARRIA

UN VIAJE HISTORICO



Prueba todo terreno
ESTO ES LO QUE HAY



CITIZEN-THE SPORTING LIFE

Citizen acepta el reto con relojes de categoría mundial.

El mundo del deporte es intenso. Lleno de retos y sensaciones, donde la habilidad y el esfuerzo siempre tienen recompensa. En un mundo así el tiempo y el espacio juegan un papel muy importante.

Por eso Citizen ha creado una colección deportiva, única, donde sus diseños están a la altura de su tecnología. Relojes duros, planos y precisos.

Citizen aceptó el reto, y el año pasado batió un nuevo record. Fabricó 55 millones de relojes y se situó a la cabeza de los fabricantes de todo el mundo.

Si aceptas el reto, elige Citizen.

CITIZEN

La España del 600, «Contubernio y tecnocracia». Escribe Antonio de Senillosa sobre los acontecimientos ocurridos en 1962, año en que apareció el Goggomobil.

Esta semana

Oteliña y don Camilo

Y A empieza el viaje en Rolls por la literatura y por el tiempo pasado, que don Camilo José Cela va a acometer por la Alcarria en manos de la más bella «Oteliña» que pudiera soñar Shakespeare. Cuando don Camilo emprendió su primer *Viaje a la Alcarria* era mozo robusto y de escaso pecunio, de ahí que fuera a lomos propios como recorrió su Alcarria. Los años han pasado, las décadas también, y natural es que ahora don Camilo vuelva a donde andar solía en plan motorizado y hasta ducal si cabe. Viajará en Rolls y con buen buida «choferesa», norteamericana además y licenciada en cuidados de «niños terribles» —que son gente parecida a don Camilo, pero en chiquito.

MOTOR16 es el patrocinador de esta gran idea, cultural y motociclistica a la vez, que puede concluir en un producto casi inédito en la literatura española: escribir dos veces el mismo libro, sobre el mismo sitio, por el mismo autor, con décadas de desarrollo de diferencia. Tanto ha cambiado esta sociedad nuestra desde el primer viaje de don Camilo a la Alcarria, que plantas nucleares ronronean ahora donde antes sólo se oía relinchar de

mulas. Si la inspiración le acompaña a Cela en su segundo viaje, sus Dos Viajes a la Alcarria pueden convertirse en una novela histórica inaudita, en una novela con un fondo casi insondable de vidas, sueños, esfuerzos y dolores vibrando entre viaje y viaje, como si, por fin, hubiéramos podido encerrar la historia en una jaula de oro para propio contentamiento y enseñanza de generaciones futuras. Nuestro primer escritor VIVO, el más popular y más leído, emprende en estos días tan quijotesca aventura.

MOTOR16, que agradece las ayudas de todo tipo recibidas para hacer posible esta segunda salida de don Camilo, informará puntualmente a sus lectores sobre los avatares del viaje, al que quedan ustedes expresamente invitados.

Posteriormente, cuando don Camilo escriba su segundo libro de viajes a la Alcarria, que será publicado semanalmente por la revista hermana «Cambio16», en MOTOR16 le resumiremos también lo más interesante de la obra. Pero ahora lo importante es iniciar y acompañar el viaje de don Camilo y su «Oteliña» en el Rolls de la literatura y de la Alcarria.

Juan-Tomás de Salas



SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA M-16	40	CUENTENOS SU CASO
6	ACTUALIDAD	41	AGENDA
10	LO ULTIMO	42	COMPRAR Y VENDER
12	DISEÑO	54	OCIO
14	FRENTE A FRENTE	57	XAVIER DOMINGO
27		59	MOTOS
31	MERCADO	65	DEPORTE
32		69	CATALUÑA EXPRESS
34		70	
35		74	JUAN BALLESTA Y CAPRICHOS

Pág. 47

La España del 600, «Contubernio y tecnocracia». Escribe Antonio de Senillosa sobre los acontecimientos ocurridos en 1962, año en que apareció el Goggomobil.



Pág. 62

Cuarta victoria en un rallye del Campeonato del Mundo del Peugeot 205. Timo Salonen, líder del mundial, ha ganado el Rallye Acrópolis, uno de los más importantes del campeonato.



El buen negocio de Campsa

Para Campsa, 1984 ha sido un buen año. En ese ejercicio, la empresa ha conseguido unos beneficios de 9.887 millones de pesetas, cifra récord de su historia, que supone además un aumento del 43,6 por 100 respecto al resultado del año anterior. Las ventas de productos experimentaron un aumento del 10,3 por 100, destacando la caída en fuel-oil (un 28,8 por 100) y el aumento de los gasóleos en un 3 por 100. Las gasolinas auto sólo subieron un 1 por 100. Para el futuro se anuncia que Campsa va a desarrollar más intensamente su papel de gestora del monopolio y tendrá que financiar sus inversiones exclusivamente con sus propios recursos.

MAS MARCHA PARA EL RITMO

FIAT ha retocado ligeramente su modelo Ritmo, que ha cumplido su séptimo aniversario, para permitirle sobrevivir el año y pico que le queda hasta que aparezca el nuevo modelo que debe reemplazarlo, del que MOTOR16 ofrecía las primeras fotos espía la semana pasada.

Estéticamente los retoques son mínimos. Se refieren al nuevo morro y a un nuevo paragolpes trasero que a partir de ahora lleva un remetido para alojar la matrícula. Interiormente hay nuevos colores de tapicería y un salpicadero inspirado en el del Regata para las versiones más básicas.

La gama se compone a partir de ahora de siete versiones que son: 60 (motor 1.116 c.c., de 58 caballos), Energy Saving (mismo motor con 55 caballos); 70 (motor 1.299 c.c., de 68 caballos con cambio automático);

70 Super (motor 1.301 c.c. y 65 caballos); 100 Super (motor 1.585 c.c. y 105 caballos); Diesel y Abarth.

En ellas hay algunas novedades mecánicas, que afectan a la Energy Saving que recibe el sistema «citymatic» del Regata, que para el motor en los semáforos y lo vuelve a poner en marcha al pisar el embrague para meter la primera; y al Diesel. El motor de esta última versión es nuevo, pese a que siga teniendo una cilindrada de 1,7 litros. Está derivado del 1,9 litros diesel del Regata, al que se ha bajado la cilindrada a 1.697 centímetros cúbicos. Este nuevo motor desarrolla 60 caballos en vez de los 55 del antiguo derivado del motor 1,8 litros de gasolina del 132.

A subrayar también la aparición de la nueva versión 100 Super, mecánicamente idéntica a la desaparecida 105 TC, pero que se ofrece sólo en carrocería de cinco puertas, a fin de que no entre en concurrencia con el Uno Turbo, que también desarrolla 105 caballos.



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); José María Cernuda (Mercado); Sergio Piccione (Producto); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benelli, Ángel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Ángel Robledo, Raúl Rodríguez. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Alguaraz 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: Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Víctor Piccione (Pruebas); Francisco Podadera (Diseño); José Robledo (Pruebas); Carmen Rico-Godoy; 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. Dirección Administrativa: María José Romero. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbales. Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e. Suscripciones: Concha R. Álvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03.

Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Impresión: 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 1985. Depósito Legal: M. 30.247. 1983.

Difusión controlada por OJD.



La guerra, al campo

El alcalde de Zaragoza, Ramón Sainz de Varanda, siempre se ha distinguido por su belicismo contra todo lo que huele a bélico. Y al fin ha conseguido que la Capitanía General de la V Región Militar desvíe el tráfico de vehículos de guerra hacia las afueras, ya que algunas calles zaragozanas se habían convertido últimamente en testigos mudos de numerosos accidentes, en los que se veían implicados carros de combate. Sólo falta que esa decisión se adopte en otras ciudades que sufren el mismo problema. La guerra, al campo.



Ferrari llama a Ferrari

Carlos Jiménez, ganador del primer concurso europeo Ferrari Fórmula y propietario de la joyería salmantina Montecarlo, recibió en París las llaves de su premio, un Ferrari 308 GTB valorado en doce millones de pesetas. Carlos Jiménez ha vencido en este concurso en lucha con setecientos joyeros de Alemania, Bélgica, Suiza, Francia y España, gracias a su creación, una maravillosa réplica del Ferrari Testa Rossa modelo de 1957; en la réplica construida por el emprendedor salmantino se han utilizado más de nueve kilos de plata, además de otros materiales nobles. El coche de 1,25 metros de longitud se utilizó como elemento central de un escaparate en el que se expusieron todos los productos Ferrari, una de las mayores curiosidades del coche fue su sistema automático de apertura y cierre para capós y puertas, un sistema que accionaba tales elementos cada veinte segundos.



EVASION DE DISEÑADORES

TODOS aquellos que quieran estudiar diseño podrán hacerlo a partir de octubre de 1986 en Suiza, en una sucursal del Art College Center de California, que se abrirá en la localidad de Vevey. Los cursos del Art College tendrán una duración de cuatro años y entre las especialidades que se ofrecerán en Europa hay que destacar: diseño de automoción, diseño de producto, diseño de publicidad y diseño gráfico. Cada curso se dividirá en tres partes de catorce semanas de duración cada una y la matrícula para cada bloque tendrá un precio del orden de las cuatrocientas mil pesetas. El Art Center es un colegio de gran tradición y entre sus alumnos destacados más recientes hay que citar a Carl Olsen, jefe de los diseñadores de Citroën, y a Francisco Podadera, responsable de las páginas de diseño en MOTOR 16.

dores de Citroën, y a Francisco Podadera, responsable de las páginas de diseño en MOTOR 16.

SEAT-VOLKSWAGEN: TIRA Y AFLOJA

LAS conversaciones entre Volkswagen y las autoridades españolas para la adquisición de la empresa Seat están prácticamente estancadas. Parece, por otra parte, que en el actual estado de cosas, los dirigentes germanos prefieren más negociar con ministros responsables del ramo —léase Boyer y Solchaga— que con los representantes del INI. Incluso se especula con una entrevista con el presidente del Gobierno, Felipe González. La solución, en breve.

CIN OCTANOS

- José María Isardo Agüero, hasta ahora director general y consejero de Tudor, pasa a ocupar el puesto de consejero delegado de esta empresa, que, tras la marcha de la firma británica Chloride, ha renovado su consejo de administración.
- El ministro de Obras Públicas y Urbanismo, Julián Campo, ha inaugurado la Circunvalación Este de Logroño, obra integrada en el plan general de carreteras de La Rioja, que tiene un presupuesto de 7.000 millones de pesetas.
- Mazda ha comenzado a construir una nueva fábrica en Estados Unidos que proporcionará trabajo a 5.000 personas y fabricará, a partir de 1987, unos veinticinco mil coches anuales.
- American Motors, filial de Renault en Estados Unidos, cerrará dos de sus plantas de montaje el próximo año. No obstante, se anun-

cia que ambas compañías presentaron en breve un nuevo modelo fabricado en U.S.A.

● Fiat presentará en breve la versión del Uno que equipa el motor Fire 1.000, que reemplazará al viejo motor de 903 centímetros cúbicos que utilizaban las versiones más básicas.

● Existen en periodo de pruebas versiones de mayor cilindrada del motor Fire, que irán poco a poco reemplazando a los motores 1,3 y 1,5 actuales de las gamas Uno, Ritmo y Regata. Estos motores también serán empleados en los Lancia Delta —que tiene un restyling en puertas— y Prisma.

● Peugeot está reactualizando el viejo motor de origen Simca, todavía utilizado por los Horizon y por los 205 españoles. La idea es que este motor llegue a reemplazar al motor Douvrin, que sería abandonado.

Seat le da al pedal

Ciento cuarenta millones de pesetas se gastará Seat el próximo año y cuarenta millones esta temporada, patrocinando al Grupo Deportivo Orbea que lucirá el nombre de la empresa estatal en sus maillots. Las negociaciones, que han durado un año, se han formalizado recientemente con el acuerdo de la participación del equipo Seat-Orbea durante 1985 en las pruebas internacionales y su vinculación total en 1986. Con este acuerdo, Seat se introduce por primera vez en el mundo del ciclismo —como ya lo hiciera Renault hace años— en un momento de auge de este deporte y contando con un equipo prometedor que tiene en sus filas dos figuras populares: Perico Delgado y Pello Ruiz Cabestany. El debut internacional del Seat-Orbea será la vuelta a Colombia, para correr después el Tour de Francia.



EL NUEVO VIAJE A LA ALCARRIA CELA Y «OTELIÑA» EN MARCHA



COMO en el teatro, el «Nuevo viaje a la Alcarria» está a punto de celebrar su último ensayo general con todo. Viviana Gordon, la choferesa «Otelina», ya ha conocido al académico Camilo José Cela, el cual ha dado sobresaliente a la elección. Viviana le ha parecido la choferesa ideal. En un corto trayecto, condujo un Rolls Royce, llevando a Cela como pasajero «señorito». Paró cuando él se lo ordenó y la choferesa, cumpliendo con sus obligaciones bien aprendidas, bajó del coche y, con sus mejores dotes de pasear por la pasarela, rodeó la parte delantera del Rolls, mientras don Camilo esperaba impasible a que ella abriera la puerta. Un ensayo perfecto, como podrán comprobar en la foto de nuestra portada.

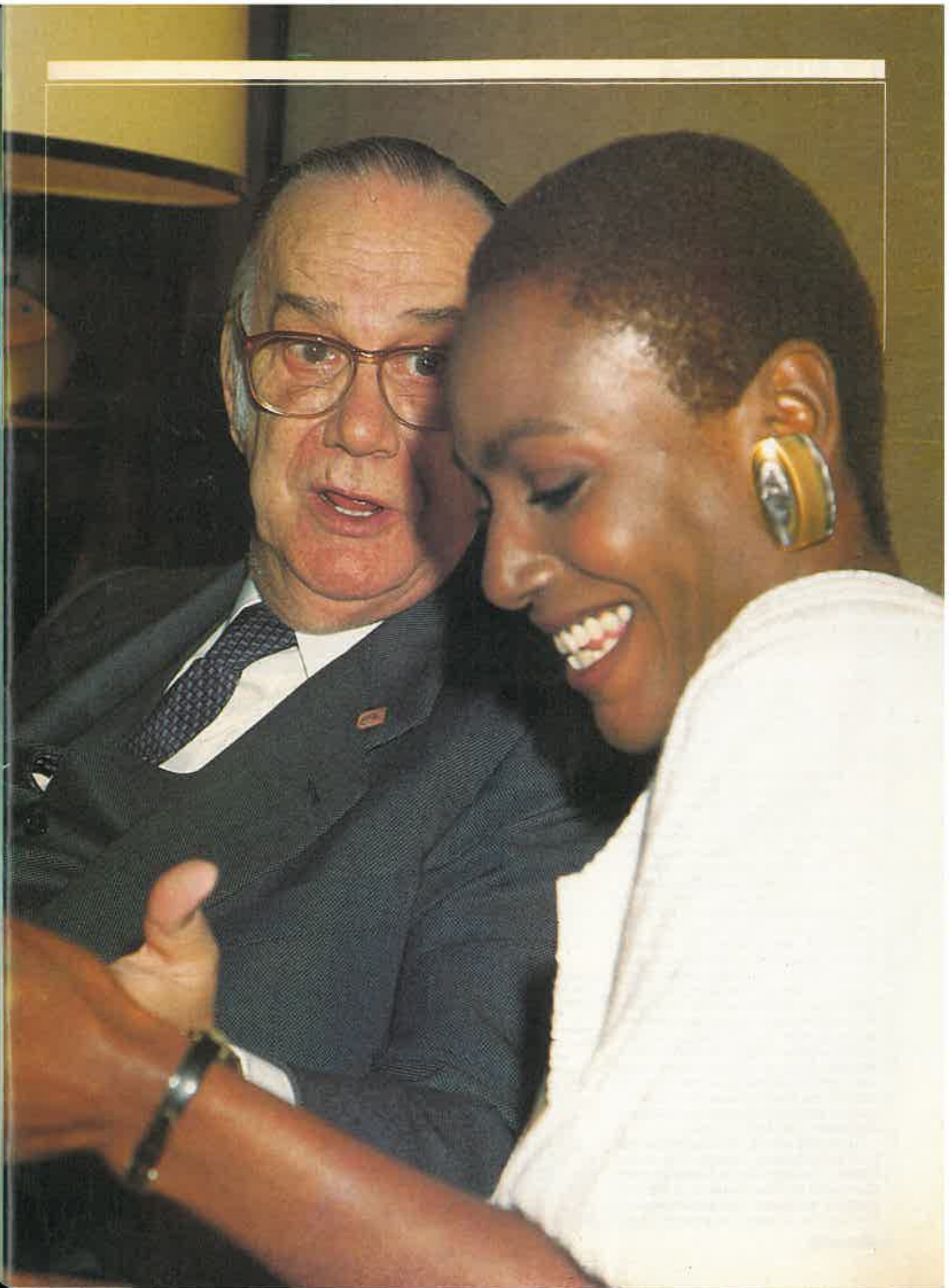
Viviana Gordon, que será la choferesa «Otelina» de Cela, ya ha conducido el Rolls que llevará a la Alcarria.



En las pocas horas de haberse hecho público el nombre de la choferesa de Cela, Viviana ha sido asediada, como una famosa actriz de cine, con multitud de peticiones de entrevistas, para revistas del corazón, diarios, agencias, televisión y emisoras de radio.

En todas las entrevistas el denominador común de las preguntas ha sido conocer la opinión de Viviana sobre la personalidad del ilustre académico. Según Viviana-Otelina, «lo que más me ha impresionado de don Camilo ha sido su poder, popularidad y, sobre todo, su humanidad».

Camilo José Cela y Viviana inauguraron, con una entrevista, el nuevo telediario, que esta semana comenzó en la Segunda Cadena, que fue dirigido por José Antonio Gurriarán. En el pro-



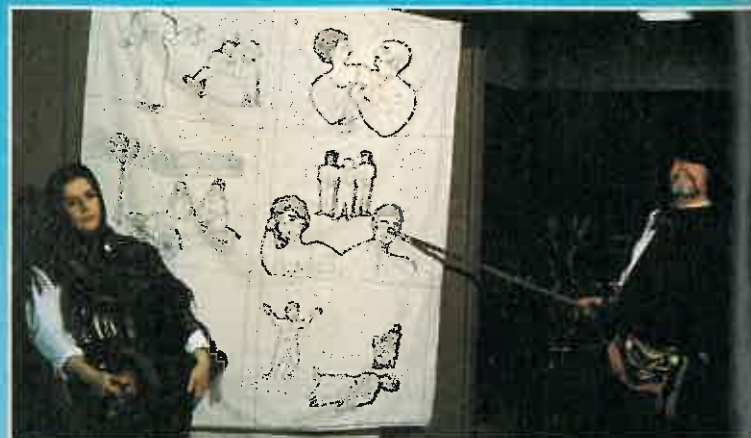


grama de tarde de Radio 1 «Directo, directo», la choferesa habló con Julio César Iglesias. Antena 3 también se interesó por el «Nuevo viaje a la Alcarria» y sus personajes, lo mismo que las revistas del corazón y agencias. Manuel Román entrevistó a Viviana para «Semana» en nuestra redacción. La agencia Efe ha distribuido las fotos del académico y su choferesa a Sudamérica y Estados Unidos, y Europa Press destacó a su jefe de fotografía, Antonio F. Navas, a nuestro estudio para realizar un reportaje con Viviana. Como no podía ser menos, el espacio que el programa de Luis del Olmo, «Protagonistas», reserva semanalmente a MOTOR16, para hablar de la actualidad del automóvil, se dedicó en exclusiva al viaje histórico, que comienza esta semana. Luis del Olmo habló con Viviana, interesándose por las aptitudes de «Otelita» como conductora, sus impresiones sobre el académico y anunció que la Cadena Cope y Radio Miramar seguirán día a día el viaje, destacando a la Alcarria a Marta Puértolas, que comentará en directo las incidencias del periplo que dará origen al nuevo libro de Camilo José Cela.

El pasado día 31, la Comunidad de Castilla-La Mancha celebró el Día de la Región, que este año se festejaba precisamente en Guadalajara, y lógicamente este «Nuevo viaje a la Alcarria» fue también protagonista a través de la

Camilo José Cela y Viviana fueron los primeros personajes entrevistados en el nuevo telediario de la Segunda Cadena. También pasaron por televisión los juglares Carmen Heimann y Servando Carballar.

En la primera prueba de Viviana, con el Rolls, demostró ser una experta conductora, atenta a todos los detalles. Ya ha realizado un recorrido completo por los pueblos de la Alcarria.



Así es el Rolls

EL Rolls Royce en que conducirá Otelita a don Camilo José Cela, el novelista e ilustre académico de la lengua —en su mejor edad para serlo— en su retorno a la Alcarria, es un Silver Spur. Un vehículo sin duda más confortable que el carro con el que llegó a Torija en su primera etapa del viaje de 1946.

El Rolls Royce Silver Spur es un

modelo que fue presentado en el Salón de París de 1980. Deriva del Silver Spirit, del que se diferencia por tener diez centímetros más de distancia entre ejes. El total mide 5,37 metros y pesa 2.380 kilos en la versión que lleva la mampara entre el conductor y el pasajero, que es precisamente la que va a ser utilizada en este retorno a la Alcarria de Camilo José Cela.

Bajo el capot y detrás del famoso y característico radiador de la marca, el motor es un V-8 de 6.750 centímetros cúbicos, alimentado por dos carburadores horizontales SU HIF.7, o bien un sistema de inyección Bosch K-Jetronic.



radio. La Cadena SER dedicó a esta celebración regional el programa «Cita a las cinco», que dirige Basilio Rogado, que entrevistó a la choferesa de Cela y contó con todo detalle los pormenores del viaje.

La última entrevista concedida por Viviana, justo la noche antes de comenzar el viaje, fue al programa más popular de la noche en las radios españolas. Viviana mantuvo una larga conversación con Jesús Quintero, el famoso «Loco de la Collina».

Esta sensibilidad de todos los medios de Prensa españoles, el interés demostrado por los detalles del «Nuevo viaje a la Alcarria» y los personajes del mismo, prueban el interés periodístico de esta nueva aventura literaria.

La próxima semana MOTOR16 publicará el primer reportaje de las cinco primeras etapas del viaje que el 5 de junio comenzará en Madrid y recorrerá Guadalajara, Torija, Brihuega, Cifuentes y Trillo, desde donde Cela cruzará las «tetas de Viana» a bordo de un globo, con Jesús González Green como piloto. En este reportaje se recogerán todas las incidencias de cada etapa, de la comitiva formada por el Rolls Royce Silver Spur que conducirá Viviana y llevará al ilustre académico y la autocaravana en la que viajarán y vivirán durante todo el recorrido los juglares Carmen Heimann y Servando Carballar.

EXCLUSIVA



El parecido de la nueva serie 80/90 con el actual 100 es sorprendente. Es 40 centímetros más corto, tiene un aspecto más compacto, la ventana trasera es más vertical y el montante posterior del techo más fino. El 90 llevará el motor cinco cilindros con culata de 20 válvulas y 175 caballos. Será un tiro.

**AUDI 80
NUEVA
GENERACION**



EN el otoño de 1986 o incluso en el verano, Audi lanzará una nueva generación de la serie 80/90, mucho más en la línea de su actual estilo. El Audi 80 es un modelo que data de 1982 y, aunque el verano pasado sufrió un lavado de cara, sus años se dejan sentir. Las líneas maestras del nuevo proyecto se basan en un cuidado estudio aerodinámico, y el coche parece un pequeño 100, como puede apreciarse en las fotos espía que les ofrecemos.

De 1983 a 1984, Audi ha visto reducida su tasa de penetración en el mercado alemán del 7 al 6 por 100. Está

claro que el empujón lo necesita por abajo, pues el 100 se vende correctamente y tiene un indudable prestigio por su cuidada tecnología. El futuro 80 se beneficiaría claramente de esta imagen, y gracias a refinamientos tales como tracción integral a las cuatro ruedas o motores con culatas de cuatro válvulas por cilindro, podría alzarse como un líder indiscutible en el sector de las berlinas de turismo rápido. Este es el objetivo de los directivos de la marca.

Este hermano pequeño del Audi 100 gozará de un coeficiente aerodinámico de penetración (Cx) nunca más alto de 0,30. Ello supondrá una indiscutible mejora, pues el actual 80 anda por 0,39. En lo que no habrá cambios será en las dimensiones básicas, con una longitud de 4,40 metros y una distancia entre ejes de 2,54.

Mecánicamente contará con dos novedades de interés, una caja de cambio de seis velocidades y un motor 2,2 litros cinco cilindros, dotado de una nueva culata de cuatro válvulas por cilindro, que será capaz de desarrollar una potencia de 175 caballos, sin necesidad de recurrir al turbocompresor. Los 230 kilómetros por hora están asegurados. Respecto al cambio de seis marchas, también se utilizará en los coupés que la marca tiene previstos para 1987 y que les presentamos en exclusiva en el número 81 de MOTOR16.



**VOLKSWAGEN
SUPER SCIROCCO**

El Super Scirocco llegará en 1987 y, según los últimos rumores, se estaría probando una versión dotada de un nuevo motor de seis cilindros en V, dispuesto transversalmente.



HORIZON EMELBA A LA CARGA

EN el Salón de Barcelona, Emelba presentó su Talbot Horizon comercial, un vehículo de reparto hecho sobre la base del Horizon Diesel. La capacidad de la caja es de 3,2 metros cúbicos, accesible por su parte trasera mediante una puerta de dos batientes, que permite la carga de cerca de media tonelada. Un portaequipajes en fibra y formas

aerodinámicas complementa el aspecto externo, y también en este material son el parachoques trasero y los forros y paneles interiores de la caja, en aras de un mínimo peso. Se fabrica en tres versiones: comercial, mixta e isoterma. Cuando se sirve la versión acristalada, también se suministra un asiento trasero completo capaz para tres plazas.



EL futuro Volkswagen Scirocco prosigue sus pruebas secretas de puesta a punto, que le permitirán estar en el mercado en los primeros meses de 1987 y recoger una imagen ahora algo devaluada en el mercado de los pequeños deportivos. El nuevo modelo, del que ya les ofrecimos las primeras fotografías en rigurosa exclusiva en nuestro número 62 del pasado 22 de diciembre, pretende ofrecerse en una variedad tal de versiones que abarque el mayor número posible de compradores.

Así, existirá una versión

económica con el motor 1.300 de 55 CV que equipa la versión básica del Golf, a la que seguirán el 1.600 de 75 CV; los 1.800, de 90 y 112 CV, y el 1.800, con culata de cuatro válvulas por cilindro, de 139 CV, que llevará el sistema ABS antibloqueo de frenos. El nuevo deportivo, que se basa en la plataforma del Golf, estará disponible asimismo en una versión de cuatro ruedas motrices, con unas soluciones prácticamente gemelas a las que se verán en el Golf Syncro 4x4.

Pero el último rumor llegado de Alemania, y que ca-

da vez cobra más fuerza, es que los responsables de Wolfsburg trabajan en un Super Scirocco que adoptaría un nuevo motor de seis cilindros. Se especula con la posibilidad de que sea un V-6 dispuesto transversalmente, dado que el espacio disponible en el vano motor difícilmente permitiría la integración de un seis cilindros en línea, aunque también se ha hablado de un seis cilindros horizontales opuestos tipo Porsche. Las filtraciones habidas hablan de velocidades máximas superiores a los 220 kilómetros por hora.



Francisco Podadera



Tracción a las cuatro ruedas, motor central y chasis tubular, caracterizan al todo terreno de MOTOR-16.

PROYECTO M-16

ANFIBIO Y TREPADOR

CON este número inauguramos una nueva faceta en nuestra sección. Son los diseños M16 que intentarán aportar su grano de arena a la automoción de nuestro país, no por su calidad de ejecución, sino por su intencionalidad de animar un panorama gris en cuanto a realizaciones fuera de serie. Los coches actuales fabricados con grandes medios por consorcios multinacionales siguen unos criterios de diseño mediatizados por los estudios de mercado, estudios que dejan aparte, como es lógico, sectores más o menos minoritarios de posibles usuarios que no encuentran la máquina que realmente les apetece y necesitan.

Por diversas circunstancias, y la administración es una de ellas, la realiza-

ción de automóviles fuera de serie no ha tenido aquí el desarrollo que en el resto de los países industrializados. En el número anterior de MOTOR16 hemos visto que han sido los americanos los que han tenido que resucitar el mito del Pegaso, porque aquí en España, sólo nos está permitido comprar —o más bien, soñar— con Porsches, Jaguars, Maseratis, etcétera, pero no diseñar y construir nuestros propios deportivos en pequeñas series.

Si la inercia que arrastramos continúa, cuando entremos en Europa, temo que hasta estos vehículos los tendremos que importar, con una disminución de aranceles que los convertirá en coches atractivos para el cliente español. Aquí tenemos un mercado po-

tencial importante de este tipo de vehículos, que no debieron descuidar aquellos pequeños empresarios que buscan un producto nuevo y rentable. Vehículos que van desde el sofisticado deportivo con mecánica excepcional hasta el útil y deseado coche urbano de parco consumo y fácil aparcamiento.

La prueba de los vehículos todo terreno que pueden ser adquiridos en nuestro país ha dado pie al tema que ocupa nuestra sección de éste número. Se trata de un vehículo salvaje para transitar por toda clase de terrenos y no precisamente a paso de tortuga.

Puede desplazarse a gran velocidad por caminos no preparados, tanto en

utilización normal como en competición, para lo cual cuenta con un motor central de 125 caballos, tracción a las cuatro ruedas, suspensiones independientes regulables en altura, chasis tubular y carrocería integral de plástico de muy bajo peso.

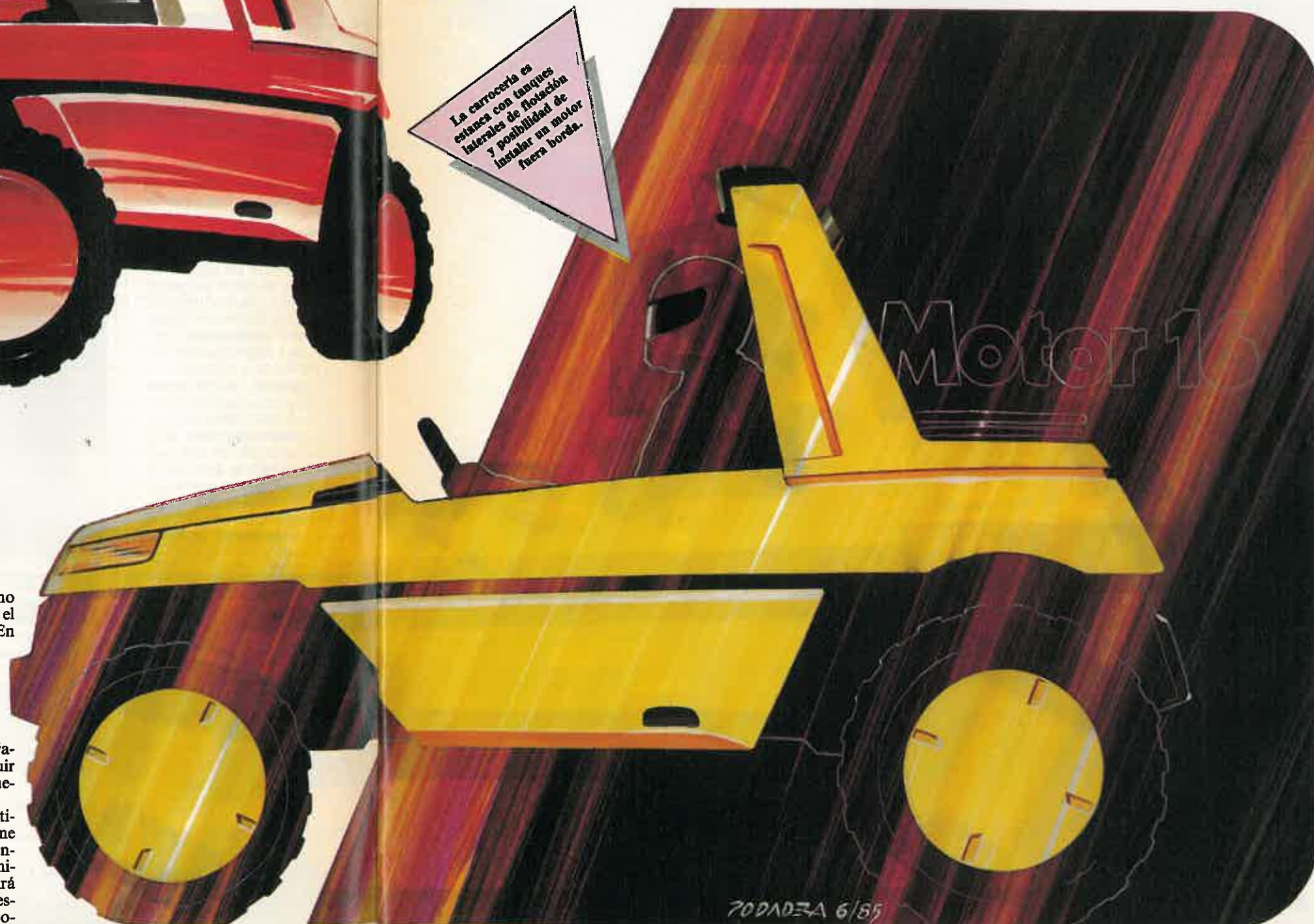
Para circular por terrenos escabrosos, a lo anterior se une la total ausencia de voladizos tanto anterior como posterior, reductora como es preceptivo, cabrestante eléctrico de gran potencia situado dentro del cofre delantero y que le permite trepar por paredes casi verticales.

Para atravesar ríos y pantanos de cualquier profundidad, la carrocería es

totalmente estanca, disponiendo de tanques de flotación en sus laterales y anclajes en la parte trasera que le permite la instalación cuando sea necesario, de un motor fuera borda para su propulsión en el agua. Tanto la admisión como el escape se encuentran integrados en el arco antivuelco, manteniéndolos así alejados del agua.

Otras características de diseño son, parabrisas y techo abatibles y almacenables bajo el capó delantero, faros halógenos orientables situados sobre el arco, protección de piloto y copiloto de la carga, que es fijada en la parte trasera y ausencia de puertas en la carrocería para conseguir gran rigidez.

La carrocería es estanca con tanques laterales de flotación y posibilidad de instalar un motor fuera borda.



700AD3A 6/85

FRENTE A FRENTE

LOS TODO TERRENO DEL MERCADO ESPAÑOL PEÑAS ARRIBA

RECIENTEMENTE acaba de aparecer en el mercado un vehículo todo terreno, el Suzuki Santana, que está conociendo un enorme éxito de público. Ello nos da pie para ofrecer un panorama de la oferta de este tipo de automóviles en nuestro mercado. Hemos reunido a lo más representativo y no hay más que dos ausencias: el Aro, cuyos responsables no han podido facilitarnos ninguna unidad, ya que los nuevos modelos aún no están disponibles; y el Mercedes G, uno de los grandes, pero que apenas se vende en nuestro país.

Para esta ocasión hemos efectuado un interesante viaje a los Picos de Europa en el que se han puesto de manifiesto, tanto las cualidades ruterías de cada uno de los coches, como su comportamiento en una de las rutas más duras que podemos encontrar en nuestra Península. Sin querer establecer comparaciones entre vehículos tan dispares, ofrecemos este panorama que puede servir de guía a quienes tengan interés en estos atractivos automóviles.



NISSAN PATROL

LAND ROVER

LADA NIVA

RANGE ROVER



SUZUKI SANTANA



LADA NIVA

(1.370.555 ptas.)

El Niva es un coche de todo-terreno un tanto peculiar. Su tecnología difiere de lo que estamos acostumbrados a ver. Es el único de todos que no dispone de un bastidor independiente de la carrocería, sino que tiene una carrocería autoportante sobre la que están montadas las partes mecánicas. La suspensión delantera es independiente en vez del clásico eje rígido y los elementos elásticos de la suspensión, al igual que el Range Rover, son muelles en vez de ballestas. El resultado es un vehículo muy compacto y sumamente eficaz. Por contra tiene una serie de fallos que no están a la altura del resto del coche, tal y como son la dirección y el acabado.

Bajo el capó delantero encontramos una motorización que tiene mucho de Fiat. La culata es de nuevo diseño, pero la mayor parte de las piezas del motor y la caja de cambio son Fiat. Este motor de gasolina desarrolla 78 caballos, que son más que suficientes para el poco peso del vehículo, con lo que el Lada se convierte en el vehículo con mejor relación peso-potencia del grupo.

El aspecto que penaliza al vehículo es la dirección. El sistema empleado de tornillo se muestra sumamente duro y transmite demasiado las irregularidades del terreno a las manos del conductor. En las partes del recorrido en las que había que hacer maniobras, se echaba a faltar una dirección asistida.

El soviético Lada es un vehículo robusto y enormemente eficaz en su utilización fuera de la carretera; por si fuera poco, es relativamente barato.



COMPORTAMIENTO EN CARRETERA

Lada: Digno de Vatanen.
Land Rover: No desentona.
Patrol: Casi un turismo.
Range Rover: Deportivo de 2 toneladas.
Suzuki: Se queda corto.

Por otra parte hay que agradecer que lo compacto del coche hace que se pueda pasar por los sitios más angostos sin tener que hacer maniobras, mientras que los coches más anchos tenían que pasar con mucho cuidado.

La transmisión está muy bien adecuada al rendimiento del motor. Dado que la reductora es relativamente larga, realizamos la mayor parte del recorrido con ella engranada para poder retener mejor el coche en las bajadas muy prolongadas.

Es una pena que el acabado interior no esté a la altura del resto del coche. Los asientos no son incómodos, pero el respaldo resulta demasiado bajo. Las manillas de las puertas y los mandos

son los mismos que montaban los 124 y 127 de Seat, y están bastante pasados de moda. En definitiva el conjunto da un aspecto tristón.

En el Niva se pueden acomodar cuatro personas adultas cómodamente o cinco apretadas, ya que el asiento trasero es algo estrecho por culpa de los pasos de las ruedas.

El equipamiento es muy completo tanto en cuanto a mandos y controles como en lo que se refiere a equipo para realizar una excursión, aunque el gasto que lleva no es el más práctico para cambiar una rueda en medio del monte.

LAND ROVER 109 SUPER TURBO

(2.498.035 ptas.)

El más veterano de los concurrentes a nuestra aventura es el Land Rover, y aunque acusa esta veteranía en algunos aspectos, lo cierto es que superó todos los obstáculos que encontramos sin la más mínima dificultad.

El Land Rover es un ejemplo claro de un vehículo industrial que ha evolucionado para dirigirse al gran público. El resultado es un todo terreno sumamente robusto con gran capacidad para transportar tanto carga como personas. En cambio, el aspecto del confort queda relegado a un segundo lugar, porque, a pesar de los esfuerzos realizados por el fabricante, la antigüedad del diseño del Land Rover limita las po-

sibles mejoras que necesita el coche.

La versión probada está equipada con un motor diesel de cuatro cilindros en línea sobrealimentado mediante un turbocompresor, que sube la potencia hasta 75 caballos, lo que le permite circular con bastante soltura en cualquier tipo de tráfico, tanto de carretera como urbano.

Por campo, las limitaciones no las impone el motor, ya que éste es capaz de mover los 1.800 kilos por cualquier sitio, sino por las dimensiones del vehículo. La distancia entre ejes y el voladizo posterior limitan la capacidad para salvar obstáculos.

Por el tipo de pistas por las que hemos circulado en los Picos de Europa se podía rodar bien con las marchas largas y tan sólo engranábamos la reductora en los descensos hacia Beges y la Hermida y en los barrizales de la subi-

El Land Rover largo, con sus nueve plazas, ofrece unas posibilidades insospechadas como vehículo semi industrial, aunque lógicamente acuse su veteranía.



CONSUMO EN CARRETERA

Lada: Discreto, sin más.
Land Rover: A pagar entre nueve.
Patrol: Más de lo deseable.
Range Rover: No aspira a menos.
Suzuki: Mucho para lo que anda.

FRENTE A FRENTE

da después de Sotres. Los puntos más complicados para el Land Rover fueron los giros cerrados de la bajada hacia Beges, en los cuales había que realizar hasta tres maniobras para pasar. La poca capacidad de giro unida a las grandes dimensiones del coche obligan a estudiar minuciosamente cada giro para reducir al mínimo las maniobras en cada recodo del camino. Afortunadamente esta versión está equipada con una dirección asistida que se maneja con mucha facilidad.

En el apartado de frenos no hay nada que reprochar, el tacto es progresivo y la potencia más que suficiente para detener los 1.800 kilos en cualquier circunstancia.

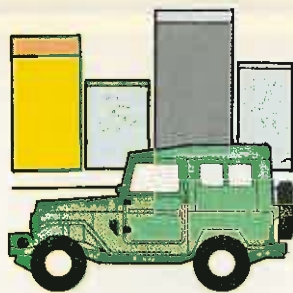
Por carretera, el comportamiento del Land Rover es muy sano y con la ayuda de los frenos y el buen manejo de la caja de cambio se puede circular por carretera con curvas a una velocidad muy interesante.

El único problema del Land Rover Super Turbo es que cuando aprieta un poco el calor, la temperatura del aceite sube alarmantemente y hay que levantar el pie durante unos minutos para dejar respirar el motor y que todo vuelva a la normalidad.

Su gran capacidad permite acomodar a nueve ocupantes, cinco de ellos cómodamente sentados y los otros cuatro no tanto, ya que los cuatro transportines traseros, cortos de banqueta y res-

paldo, no resultan muy cómodos para los pasajeros. Si se pliegan los transportines, queda un impresionante espacio para paquetes.

El equipamiento es muy elemental y el nivel de acabado deja bastante que desear. En definitiva, el Land Rover se ha mostrado como un vehículo austero, duro y capaz de circular sin problemas casi por cualquier sitio.



MANEJABILIDAD

Lada: Dirección muy dura.

Land Rover: Gira poco.

Patrol: Como un familiar.

Range Rover: Conducción panorámica.

Suzuki: Un juguetito divertido.

NISSAN PATROL

(2.230.577 ptas.)

Este vehículo, fabricado en España por Motor Ibérica, gracias a los acuerdos entre esta firma y la japonesa Nissan, ha recibido en los últimos meses varias modificaciones que afectan a su aspecto exterior y al motor.

En cuanto al aspecto exterior, lo más significativo son los faros, ahora rectangulares y algunos detalles de equipamiento, como el lavaparabrisas posterior. En cuanto al motor se ha modificado sustancialmente. Nada queda ya del veterano Perkins, ni siquiera el nombre, que ahora es el frío A4.28. Por incremento del diámetro de pistones se ha pasado a una cilindrada de 2.820 c.c., que han significado un incremento de potencia de 6 caballos (ahora 76 a 3.800 rpm.) y, sobre todo, se ha incrementado el par máximo en un 11 por 100, situándose ahora en 17,3 mkg. Con ello, aunque no se ha ganado mucho en velocidad punta, se ha ganado en progresividad del motor y en capacidad de aceleración.

Con el nuevo motor se mejora parcialmente la forma de andar del vehículo. Siempre excelente en carretera,

las antiguas versiones eran ligeramente perezosas. Ahora es ya más fácil mantener una velocidad de cruce de 120 km/h sin grandes problemas a la hora de los adelantamientos, y eso siempre dentro de una carrocería muy confortable y fácil de manejar. El cambio, preciso y de buen manejo, tienen la H invertida, con la primera hacia atrás, lo que ocasiona a los usuarios novatos no pocos problemas. Las tres primeras marchas son muy cortas, muy adecuadas a circular fuera de las pistas. Con la reductora se puede perfectamente arrancar en tercera.

Los frenos excelentes y la dirección, asistida, sólo peca de imprecisión en la parte central de su recorrido, lo que se pone más de manifiesto en carretera.

En comportamiento todo terreno, el Patrol es, además de enormemente robusto, cómodo y fácil de manejar. Sin llegar a las excelencias del Range (veamos los precios), el pasajero no se ve excesivamente zarandeado. Eficaz como el que más, tiene los problemas típicos de sus dimensiones (que son muy razonables para un coche de su categoría y sus aspiraciones) y sobre todo de su peso, que se traduce en unos consumos excesivos para ser un diesel. Esperemos que las futuras versiones diesel puedan reducir estos consumos y darle al Patrol una punta de velocidad suficiente para rodar en igualdad de circunstancias que cualquier automóvil de turismo. Mientras tanto, aún sigue siendo el Nissan una de las ofertas más razonables para una utilización mixta, por no decir la que más.

El Nissan Patrol, con el motor diesel, es una de las posibilidades más interesantes: se desenvuelve bien en carretera con el motor nuevo y en todo terreno no desentona



RANGE ROVER

(5.010.957 ptas.)

Here is the King! El rey de los todo terreno. Cuando hace ya casi quince años la British Leyland de entonces (hoy Austin Rover) se planteó el híbrido entre un todo-terreno como su Land y un turismo como su Rover, no se anduvo por las ramas. Hoy, el Range, no sólo ha evolucionado favorablemente, sino que se ha convertido en un auténtico mito inaccesible no sólo para la gran mayoría de los compradores, sino incluso muy difícil de igualar por cualquier otro constructor. Sólo Mercedes Benz (en Europa) se ha atrevido y no ha logrado igualar los niveles de confort y la estética del Range.



CONFORT

Lada: Se puede mejorar.
Land Rover: Como un industrial.
Patrol: Le sobra ruido.
Range Rover: Butaca de patio.
Suzuki: El baile de San Vito.

Movido por un generoso motor de 8 cilindros y 3,5 litros de cilindrada (126 caballos de potencia), las dos toneladas de coche se mueven con extraordinaria

59,5 cv.

SIENTE HERVIR TU SANGRE YAMAHA RD350LC



Dale a tu cuerpo la más pura y bella de la esencia motorista. Siente como hierve tu sangre, y se excitan todos tus sentidos. Mótate en YAMAHA RD350 y dale gas. Tu vida cobrará una nueva dimensión. YAMAHA RD350. Del circuito a la calle.



LA GARANTÍA DE UN GRAN SERVICIO

PFS 473.000 Ptas.

MOTUL

Sin discusión, el Range Rover es el más majestuoso, cómodo y eficaz en carretera de cuantos se construyen ahora en el mundo. Unos consumos excesivos y su precio le hacen inasequible



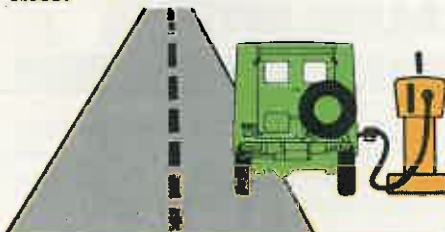
RAMÓN RODRÍGUEZ

facilidad en cualquier tipo de carretera, ayudado por una gran facilidad de conducción: dirección asistida, frenos de disco en las cuatro ruedas, caja de cambios de cinco velocidades y un puesto de conducción con una enorme visión en todos los sentidos, gracias a una línea de cintura muy baja y una gran superficie acristalada.

No es ninguna sorpresa que los consumos, tanto en carretera como en ciudad, son bastante elevados; muy elevados, para ser más precisos. Claro que, las prestaciones son dignas de una berlina, con más de 150 km/h. de velocidad punta. Es toda una experiencia circular por autopista a estas velocidades, siempre con el vehículo perfectamente bajo control.

Sus dimensiones son a menudo incómodas para circular fuera de carretera, sobre todo la anchura; porque en cuanto a la longitud, aunque obligue a menudo a maniobrar en alguna curva, la suavidad de la dirección y el cambio y la gran visibilidad no nos hace perezosas estas maniobras que en cualquier otro todo-terreno intentamos evitar. El coche balancea bastante llegando a marear, sobre todo en las plazas traseras. Pese a su aparatosidad, asciende y supera dificultades con asombrosa facilidad.

En fin, como resumen, el Range es, sin duda, un coche a recomendar para cualquier amante de circular fuera de las carreteras. Se llega en un suspiro a cualquier enclave y se viaja con una extraordinaria comodidad. Otra cosa es el precio que estemos dispuestos a pagar por esta comodidad; tanto el precio de adquisición (por encima de los cinco millones) y el precio de mantenimiento, con unos consumos de gasolina muy elevados. ¡Qué suerte tienen los ricos!



CONSUMO TODO TERRENO

Lada: Muy moderado.
Land Rover: Gasto amortizable.
Patrol: El gasoil es barato.
Range Rover: Proletarios, abstenerse.
Suzuki: Las apariencias engañan.



Contrapunto

UNA PRIMERA POTENCIA EN DIESEL

Si a la potencia de nuestra marca, le suma la potencia de nuestra gama Diesel, el resultado es de primera.

Siete versiones diferentes, desde los compactos 340 hasta los 760 Turbo Diesel.

Todos equipados con motores que alargan la vida de su vehículo, en vehículos que alargan la vida de sus conductores.

Por eso, si Vd. piensa en Diesel, no tiene más remedio que pensar en VOLVO.

VOLVO
SEGURO A TODO RIESGO



El más reciente de todos los todo-terreno es el Suzuki: un divertido automóvil que pasa por cualquier sitio, pero que acusa la falta de potencia cuando circula por carretera



COMPORTAMIENTO TODO TERRENO

Lada: Muy eficaz.
Land Rover: Bien para su tamaño.
Patrol: Grande pero eficaz.
Range Rover: Pasa por donde cualquiera.
Suzuki: Eficaz por concepto.

SUZUKI SJ 410

(1.005.012 ptas.)

Este es el benjamín del grupo, tanto por ser el más reciente como por ser el más pequeño. Por concepto, el Suzuki es un coche dirigido al ocio, ideal para realizar excursiones de este tipo, sin más propósito que llegar fácilmente donde un turismo no puede.

El Suzuki monta un pequeño motor de gasolina de 970 centímetros cúbicos que desarrolla 45 caballos. Este motor es una verdadera joya que esconde dos personalidades: una muy tranquila y

otra agresiva. Es decir, que admite perfectamente rodar tranquilamente a bajas revoluciones sin tirones ni ruidos raros, o bien apurar al máximo sus posibilidades subiendo de vueltas con alegría, ayudado por un cambio de marchas que se nos asemeja al de una moto: rápido y muy seguido. Desafortunadamente, los 45 caballos son escasos para rodar por autopista o por carreteras nacionales.

En cuanto a los frenos, sólo se le puede criticar que el tacto del pedal es un poco duro, pero son muy efectivos y resistentes a la fatiga. La dirección es bastante imprecisa para circular por carretera, pero en las pistas de los Picos de Europa se comportó bien, ya

que los continuos traqueteos disimulan la falta de precisión.

En el trayecto todo-terreno, el comportamiento fue irreprochable, y en particular en los pasos estrechos de la bajada a Beges pasaba fácilmente donde otros tenían que hacer maniobras para no dejar ningún recuerdo del lugar en la chapa del coche. Cualquier conductor que no haya tenido ningún contacto con un todo-terreno anteriormente se encontrará a gusto dentro del Suzuki, ya que dominará sus dimensiones sin problemas. En el trayecto por campo fue necesario utilizar la reductora casi en la totalidad del recorrido, ya que en los repechos había que meter la primera velocidad, con lo cual la

Sin palabras.



conducción se hacía muy antipática. En tercera y cuarta, con la reductora engranada se mantenían velocidades suficientes sin forzar el motor, y tan sólo en las zonas embarradas o en los pasos estrechos se recurrió a la segunda.

En carretera hay que distinguir entre las cántabras y asturianas y las castellanas. En los sinuosos recorridos del norte este pequeño juguete se muestra

muy ágil y divertido, mientras que al llegar a las rectas de Castilla, su conducción se convierte en una lucha con el acelerador, al cual se exprime intentando sacar algún que otro kilómetro por hora más de velocidad.

Interiormente resulta suficiente en las plazas delanteras y un poco angosto en las traseras. El confort general es aceptable, aunque en carreteras en mal

estado es un poco saltarín. El acabado es bueno, pero el equipamiento es bastante reducido, sobre todo pide a gritos un cuentarrevoluciones.

El Suzuki es el coche ideal para una utilización como segundo vehículo en los fines de semana y en época de vacaciones, pero con una utilización rutera limitada por su escasa potencia.

Equipo de Pruebas MOTOR16



CONSUMO

PRESTACIONES



	LADA NIVA	LAND ROVER	NISAN PATROL	RANGE ROVER	SUZUKI SANTANA
CONSUMOS					
En ciudad	12,2	15,9	12,5	21,8	10,7
Carretera	12,7	13,4	11,7	15,2	12,6
Autopista 110/120 km/h	13,7	15,0	11,1	16,1	10,2
Todo-terreno	18,4	21,1	20,0	25,8	19,6
Autonomía en carretera	280	640	650	490	270
Autonomía todo-terreno	180	390	360	270	150
PRESTACIONES					
Velocidad máxima	126,8	121,4	128,1	153,2	117,5
Aceleración: 400 m. salida parada	23,8	23,9	24,7	20,3	21,0
1.000 m. salida parada	45,6	45,7	40,0	38,0	40,2
Ruido a 90 km/h	78,6	82,1	—	75,8	77,8
Distancia de frenada a 90 km/h	31,3	31,4	29,3	37,8	24,3

FICHA TÉCNICA



	LADA NIVA	LAND ROVER	NISAN PATROL	RANGE ROVER	SUZUKI SANTANA
MOTOR					
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
N.º de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	8 en V	4 en línea
Cilindrada	1.570	2.286	2.820	3.532	970
Distrib. árbol de levas	En cabeza	Lateral	Lateral	Central	En cabeza
Alimentación	1 carburador doble	Inyección y turbodiesel	Inyección diesel	2 carburadores	1 carburador
Compresión/combustible	8,5/96 octanos	20,5/gasol	20,5/gasol	9,4/98 octanos	8,8/90 octanos
Potencia máx./régimen	78/5.400	76/4.000	76/3.800	126/4.000	45/5.500
Par máx./régimen	12,0/3.400	18,0/2.000	17,3/2.000	26,3/2.500	7,5/3.000
TRANSMISION					
Tracción	4 ruedas	Trasera + 4 ruedas	Trasera + 4 ruedas	4 ruedas	Trasera + 4 ruedas
N.º de marchas	4x2	5x2	5x2	5x2	4x2
Veloc. a 1.000 en 4.ª/5.ª	25,9/—	24,1/29,0	30,8/37,3	38,2/49,6	19,9/—
Veloc. a 1.000, 4.ª/5.ª reduc.	16,3/—	11,8/14,2	13,8/16,8	12,9/16,7	12,5/—
DIRECCION Y FRENS					
Tipo dirección	De tornillo	Círcul. de bolas, asistida	Círcul. de bolas, asistida	Círcul. de bolas, asistida	De tuerca esférica
Vueltas de volante	3,3	4,2	4,3	3,5	4,1
Diámetro de giro	11,6	15,0	11,0	11,2	9,8
Frenos delanteros/traseros	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/disco	Disco/tambor
SUSPENSION Y RUEDAS					
Suspensión delantera	Independiente	Eje rígido	Eje rígido	Eje rígido	Eje rígido
Suspensión trasera	Eje rígido	Eje rígido	Eje rígido	Eje rígido	Eje rígido
Llantas	Chapa 5x16	Chapa 5,5x16	Chapa 5,5x16	Alcación 7x16	Chapa 5,5x15
Neumáticos	175 R 16	7,5 R x16	205 SR 16 M + 5	205 R 16 M + 5	195 SR 15
PESOS Y CAPACIDADES					
Peso en orden de marcha	1.150	1.800	1.790	1.900	890
Volumen maletero	250	—	472	335	110
N.º de plazas	4	9	5	5	4
Peso máx. remolcable con freno	1.065	2.040	1.500	2.000	750
Depósito combustible	42	93	82	82	40
Distancia al suelo	22	19,8	23	19	23

Con palabras.

El Golf ha sido superado.

Después de haber sido, durante 10 años consecutivos, el coche más vendido en Alemania...

Después de que su gran demanda mundial ha justificado una fábrica para él solo en el complejo de Wolfsburg...

Después de haber vendido más de 7 millones de unidades...

Después de llegar a una producción de más de 3.500 coches diarios...

El Golf, el modelo a imitar por todos los modelos, ya ha sido superado. Por el nuevo Golf, claro.

Esto, dicho por otra marca que no fuese Volkswagen, sería difícil de creer.

Nuevo Golf.

La tecnología innovadora, incluso en diseño.

Nuevo tamaño exterior. Más largo. Más ancho. Con nuevo diseño frontal. Con nuevo diseño posterior. Con una mayor superficie acristalada, de visión total. Con una acentuada línea aerodinámica, capaz de superar y aprovechar la resistencia del viento.

Nuevo Golf. Vanguardista, incluso en confort.

Aunque parezca increíble, con el interior más cómodo y amplio. Con asientos de nuevo diseño, más anatómicos y envolventes. El del piloto, regulable en altura. Con un nuevo concepto de insonorización total. Incluso en el sistema de ventilación. Y con mayor, si cabe, estabilidad.

Con motores Volkswagen. Motores Golf. 75 CV, 112 CV, 54 CV Diesel y 70 CV Turbo Diesel.

Nuevo Golf.

Con una mejor aceleración. Con depósito de combustible de mayor autonomía.

Incluso, ejemplo de investigación Volkswagen, con características más ecológicas: las guarniciones de los frenos no tienen amianto. Y más, distintos, numerosos y nuevos extras. Volkswagen, por supuesto. Y en 5 versiones. Golf GT (2 y 4 puertas) en gasolina y diesel. Golf GTI Injection. Golf GTD Turbo Diesel. Y Golf Cabriolet.

Nuevo Volkswagen Golf.

Sin palabras.



Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.

CABESTRANTES ELECTRICOS
MULTIPLICADORAS RUEDAS LIBRES
ORGANOS MECANICOS - REPUESTOS PARTE DE MOTOR
CARROCERIA Y SUS ACCESORIOS

Y TODO LO DEMAS QUE VD. PUEDA NECESITAR PARA
SU TODO TERRENO



todo para el
en JEEP

Tel. (93) 253 20 00

CODREMA, S. A.

Oficina: Travesera de las Cortes, 46. Tel. (93) 333 47 50
HOSPITALET DE LLOBREGAT (Barcelona)

VENTAS: Provenza, 138. Tels. 253 20 00/08/09. BARCELONA-08029

FRENTE A FRENTE

INCIDENCIAS

¡LAGARTO, LAGARTO!

EN los más de mil kilómetros recorridos sufrimos algunos incidentes, todos ellos de escasa importancia, pero con la mala fortuna de que acaecían siempre a la hora de comer, con lo cual quienes más sufrían eran nuestros pobres estómagos. Cuando apenas llevábamos recorridos 120 kilómetros, en las proximidades de Olmedo, una piedrecita hacia puré el parabrisas del Patrol. Afortunadamente pudimos quitar el parabrisas con la ayuda de unas pegatinas y llegar hasta Valladolid, donde nos montaron una luna nueva. A pocos metros del fin de la travesía de los Picos, el Lada se hundía en una poza al apartarse para evitar la colisión con un vehículo



Ningún viaje está exento de incidentes: una rotura de parabrisas en el Patrol y el Niva, que se nos cayó en el hoyo



que subía en dirección contraria ocupando todo el camino. Afortunadamente, la comida tuvo que esperar poco, y bastó con un tirón del Range Rover para colocarlo de nuevo en tierra firme sin ningún daño. También sufrimos un pinchazo cuando nos dirigíamos a cenar, así que se nos abrió el apetito manejando las pesadas ruedas.

FRENTE A FRENTE

EN LOS PICOS DE EUROPA



Quien disponga de un todo terreno y no se acerque a los Picos está en pecado mortal. El camino que recomendamos arranca en Espinama y finaliza en La Hermida: tres horas de disfrutar del paisaje más abrupto de la Península.

Nuestro país está plagado de enclaves en los que practicar todo-terreno. Cualquiera de ellos es perfectamente válido para disfrutar de la conducción y, sobre todo, del contacto con la naturaleza. Hemos elegido la zona de los Picos de Europa porque, sin duda, entre todos los lugares posibles nos ofrecía, no sólo unos grandiosos panoramas, sino un grado de dificultad que hace aún más atractiva la excursión. A lo largo de las páginas que siguen, difícilmente podremos recoger la impresión que el macizo nos ha causado, pero al menos esperamos animar a muchos usuarios a practicar allí una actividad apasionante.

La zona de los Picos de Europa se encuentra enclavada entre las provincias de Santander, León y Oviedo. Fuente De, punto de origen del itinerario elegido, se encuentra a 430 kilómetros de Madrid, 280 kilómetros desde Oviedo, 180

León y 200 Burgos. Así pues, lo recomendable es salir el día anterior, con cierta calma y parándose, por ejemplo, en Potes, camino de Fuente De, una parada en Cosgaya para comer en el restaurante del Oso y, desde luego, antes de esta importante operación, una

visita al Monasterio de Santo Toribio de Liébana.

El itinerario que recomendamos arranca en Espinama. No es muy interesante salir demasiado temprano, ya que las nieblas matinales son frecuentes. Los primeros metros, entre los ca-

serios de Espinama, son angostos y empinados y ya a los pocos instantes comenzamos a ver los pequeños valles recoletos de La Regollá. En dos kilómetros hemos ascendido desde los 900 metros de la salida hasta 1.200 metros, apareciendo los primeros neveros. La ruta, que va hacia las minas de la Real Asturiana, es transitada y tienen incluso alguna señalización. Atravesamos Los Invernales de Igüedri y ya entramos en una zona de alta montaña. Hay ganado suelto y a lo lejos podremos ver algunos rebecos. Un profundo barranco limita el camino por la derecha.

En las Llávias, a pocos metros de un refugio a la izquierda, el camino se bifurca. Si seguimos por el principal, por la izquierda, llegamos pronto a la boca de la mina, donde normalmente encontraremos trabajadores y una pequeña cantina. Como un gigantesco parapeto de las instalaciones mineras (se extrae blenda), la mole de Peña Vieja y sus 2.600 metros nevados. Seremos muy afortunados si logramos ver despejada su cima, que nos oculta el Naranjo.

Hay que desandar el camino hasta la bifurcación de Las Llávias. En una cerrada curva, con un bidón de petróleo, tomamos a la izquierda para tomar La Lomba, un estrecho camino en la vertiente de una colina. A la izquierda, en la profundidad, el río Dujé, compañero inseparable en estos kilómetros; a la derecha, la recoleta ermita de la Virgen de las Nieves, en la falda del Pico

NO SOLO EL SALMON

NO se está dando bien este año el salmón; eso es al menos lo que nos dicen los entendidos. Pero, en esta parte del mundo, este soberbio ejemplar no es el único plato que merece la pena. Claro, hay buen queso y buenas truchas, y carnes de vacuno de primerísima calidad. De entre los buenos sitios que nos hemos encontrado, destacamos Paquín, en La Hermida. Por menos de seiscientos pesetas por personas comimos hasta hartar: fabes con berza, truchas y carne asada con pimientos, postres y vinos. Un comedor pequeño y acogedor, limpio y con buen servicio, atendido por Marisa, que nos recomendará lo mejor del día.

Se han especializado en preparar los pocos salmones que se pescan en el Deva. Lo preparan últimamente al horno, en papel de aluminio, pero siguen diciendo que es más sabroso el reo e incluso las truchas, pescadas pocos minutos antes.



Cortés. Esta parte de La Lomba, hasta Invernales de Cabao, es la más fácil de todo el itinerario. Apenas tienen desnivel y el piso está razonablemente bien. Incluso desde Espinama podríamos circular con un vehículo convencional, teniendo cuidado con los baches y con alguna piedra gruesa que podría dañar el coche. Con los todo terreno no es necesario utilizar la reductora.

A la salida del caserío de Cabao hay que atravesar un riachuelo, con una profundidad de 20 centímetros (en verano baja mucho menos agua), con lecho de cantos rodados, sin la menor dificultad. Escasamente trescientos metros después, llegamos al cruce con la carretera asfaltada. A la derecha seguimos, en una empinada cuesta, hasta Sotres. A la izquierda, a cinco kilómetros, iríamos a parar a Tielve, que presume de producir el mejor queso del mundo (¡Cabrales, off course!).

Es en Sotres, a 18 kilómetros de la salida, cuando comienzan las dificultades de este itinerario. El primer kilómetro, hasta la Caballar, es empinadísimo y está permanentemente embarrado. Es preciso utilizar la tracción total e incluso la reductora. Además, el camino es muy angosto y coches como en Land Rover largo o el Range Rover pasan muy justos.

Finalizada esta fuerte rampa llegamos al alto de la Majada del Hoyo del Tejo. Una explanada en zig-zag en la

que se cruzan varios caminos. A la derecha arranca hacia las minas de Andara, intransitable en invierno (estamos en la cota 1.300) y unos metros más adelante, a la izquierda, el camino que nos llevaría a Tresviso. Si tenemos tiempo, debemos acercarnos a este pueblín, famoso, como Plan, por la ausencia de mujeres casaderas.

Siguiendo por el camino hacia Beges y tras unos primeros metros de barro, entramos en seguida en una zona pedregosa, en bajada, en la que hay que maniobrar por la estrechez de algunas curvas. Tras esta bajada, de 800 metros, la pendiente se estabiliza y llegamos a la zona más espectacular de todo el recorrido. La senda, tallada sobre la pared rocosa, es angostísima; el barranco a la derecha quita el hipo y en todo momento, sin apartar los ojos del camino, tenemos la impresión de que no vamos a pasar.

Sin embargo, no sólo se pasa, sino que el paisaje es grandioso. Las hayas rodean al río Camarmeña y a lo lejos, el balcón de Valvediezno, en el que vemos algunas buitreras (¡no es una premonición!). Es sin duda la parte más difícil del recorrido, sobre todo, por lo sobrecogedor del barranco y la estrechez del camino. Son dos kilómetros que se hacen muy largos y conviene llevar la reductora para pisar el freno lo menos posible. En algunos momentos hay que apartar alguna piedra para que los coches más grandes pasen y se agra-

LOS HOMBRES DE LOS PICOS

ESTA aquella bendita tierra llena de personajes interesantes, abiertos a los amigos y buenos charladores. Todos, enamorados de sus paisajes y deseosos de que se conozcan.

Nos sirvió como guía, en la zona de Cabrales, nada menos que Pedro Antonio Ortega, más conocido como Ardilla, primero que subió a El Naranjo en una invernada por su cara oeste, acompañado por C. P. T. (cuya mención completa podría acarrearlos más de un problema). Menudo y ágil, El Ardilla está enamorado del Pico, del que no cesa de hablar. Profundo conocedor de los Picos de Europa, organiza excursiones a pie y en coche por el macizo. Se puede encontrar en el camping de Carreña. El precio de una excursión al Naranjo es de 1.800 pesetas, con comida en el camino incluida. Otro itinerario, por 800 pesetas es: Sotres, Pandebano (sin garantizar ver al pastor), Bulnes y Pancebo. Lo del pastor, nos dice El Ardilla, se explica por sus largos periodos

de abstinencia y su querencia hacia las turistas rezagadas.

Francisco Soberón es el farmacéutico de Potes. Profundo conocedor de los Picos, que recorre incansablemente en un Patrol, es el informador, porque le gusta y porque puede, preciso y puntual.



LA LEYENDA DEL NARANJO DE BULNES

DESDE que, en agosto de 1904, Pedro Pidal, marqués de Villaviciosa, acompañado por Gregorio «El Cainejo», escaló por vez primera el Naranjo de Bulnes, es este picacho de 2.516 metros la cumbre por excelencia de los Picos (aunque no la más alta) y la escalada técnicamente más difícil de nuestro país.

En los meses de invierno y por la cara oeste, no llegan a cinco los hombres que la han logrado. Anaranjada, como su propio nombre indica, se alza orgullosa y majestuosa en el centro del macizo.

Hasta hace unos pocos días, en que se ha abierto un sendero hasta el prado del Tío Villar, en Muniamio, no había sido posible aproximarse en coche. Estas son pues las primeras fotos de un vehículo con el Naranjo de Bulnes al fondo.

De forma piramidal y de estructura caliza, todas sus paredes son difíciles, pero destaca la cara oeste, con cerca de 600 metros extraplomados en su mayoría, que le hacen inabordable más que para escaladores de una técnica depuradísima.

Nuestro guía, El Ardilla, un experimentado escalador, fue el primero

en conseguir esta hazaña, que no quiere hoy repetir, como hace ya más de diez años, en invierno.

Tiene el Naranjo de Bulnes una lista de escaladores fallecidos muy larga y que se ha hecho célebre.



DORMIR NO ES PROBLEMA

TANTO en Potes como en Fuente De o en cualquier pueblo vecino podemos encontrar sin dificultad alojamiento. Al fin y al cabo, es una zona de importante afluencia turística. Si tenemos que inclinarnos por un alojamiento preferimos el pequeño y acogedor parador nacional Río Deva, en Fuente De (teléfono 942/73 00 01), con tres estrellas como categoría. Está instalado al pie del teleférico, por lo que se nos plantea de inmediato una apasionante experiencia: subir al mirador del Cable, a 2.000 metros de altura.

Una habitación doble cuesta entre 3.700 y 2.600 pesetas, según la temporada. Admiten tarjetas de crédito.

Tienen buena cocina, con el cocido labaniego como especialidad. Disponen de garaje y teléfono en todas las habitaciones. Un hermoso salón con gran chimenea nos sirve como atractivo lugar para sobremesas de charla.

En el propio parador nos facilitarán información sobre el estado general de los caminos de los Picos, disponiendo incluso de planos y mapas. Desde el parador podemos contratar servicios de guías para excursiones a pie o en vehículo todo terreno.



PROTEGER LA NATURALEZA

A CERCARSE a cualquier entorno natural, en un medio de transporte tan artificial como un automóvil, es pese a lo que puede creerse un acto de afirmación de

amor hacia el medio ambiente. Así lo entienden la mayoría de los ecologistas.

Queremos destacar la inestimable ayuda que en este viaje nos ha prestado la Asociación F.A.P.A.S., en la persona de su responsable, Roberto Hartasánchez.

Desde hace cuatro años, el Fondo en Asturias para la Protección de Animales Salvajes cuida con tesón la protección a animales en vías de extinción. El oso, el buitre o las aves insectívoras son, por ahora, los objetivos prioritarios de esta asociación naturalista asturiana.

En los Picos de Europa apenas quedan 200 buitres y 120 osos y eso por la atención que en los últimos años le están prestando los grupos naturalistas de la zona. Sin apenas ayuda oficial, estos hombres merecen todo nuestro apoyo.

Y una de las facetas de este tipo de viajes es, sin duda, el entrar en contacto, aunque sólo sea de una forma muy lejana, con las especies autóctonas y de belleza innegable, que están en vías de extinción.

dece conducir el Suzuki o el Lada por su estrechez.

Al fin llegamos a una zona más verde y terrosa, que comienza en una tosca fuente de agua fresca; a la izquierda, abajo, vemos el caserío de Majada de la Llana, al que desciende un sendero para caminantes. Durante un kilómetro, hasta llegar a las cuatro casas de El Doblillo, el paisaje es de un verde como sólo Asturias conoce. Con frecuencia encontramos pastores y ganado lanar y en el pueblín se inicia una fuerte bajada, con cuatro curvas difíciles, siempre viendo al fondo Beges y Barrio; este último merece la pena de contemplarse desde la bajada.

En Beges hay ya algo de civilización: alguna tasca y teléfono. Ya el camino que nos lleva a la Hermida no es difícil. Angosto y con barranco a la derecha, encajonado entre la sierra de Beges y el Cabajo del Puerto. Al fondo, el pintoresco pueblo de La Hermida, otrora famoso por su balneario y por la pesca de salmones en el río Deva.

Ha finalizado el recorrido. No llega a los cincuenta kilómetros, pero difícilmente se hace en menos de tres horas. Pero no hay que hacerlo con prisas. Hay que saborear cada lugar y cada recodo. Unos buenos prismáticos nos permitirán ver rebecos y buitres y, desde luego, una máquina de fotos para plasmar un paisaje que ya nunca olvidaremos.

ARO-10, el pequeño gran Todo Terreno



- Doble tracción y reductora.
- Velocidad crucero: 110 km/h.
- Suspensión independiente.
- Frenos de disco.
- Radio de giro: 5 m.
- Con más de 150 puntos de venta y asistencia técnica.

Consulte y pruebe su **ARO** en el Concesionario más cercano.



IMPORTADOR

REMARK, S. A.

Avda. de Barcelona, 137. Tels. (93) 668 37 12 - (93) 668 36 54
Telex 50.763 REM. MOLINS DE REI (Barcelona)

Mercado

VENTAS TOTALES HASTA ABRIL

	ABRIL		ENERO-ABRIL	
	Unidades	Penetración (%)	Unidades	Penetración (%)
1.º Renault	18.858	36,4	58.521	32,8
2.º Seat + VW + Audi	9.319	18,0	32.366	18,1
Seat	5.030	9,7	19.170	10,7
Volkswagen	4.221	8,1	12.834	7,2
Audi	68	0,1	352	0,2
3.º Ford	7.533	14,5	27.366	15,4
4.º Peugeot + Talbot	6.397	12,7	23.498	13,2
Peugeot	4.217	8,1	14.875	8,3
Talbot	2.380	4,6	8.623	4,8
5.º Opel	4.995	9,6	19.715	11,0
6.º Citroën	3.070	5,9	11.576	6,5
7.º Fiat + Lancia	360	0,7	1.571	0,9
Fiat	283	0,5	1.245	0,7
Lancia	53	0,1	176	0,1
Autobianchi	24		160	
8.º BMW	312	0,6	1.115	0,6
9.º Austin Rover	204	0,4	831	0,5
Austin	87		358	
Rover	81		375	
Triumph	36		98	
10.º Mercedes	165	0,3	538	0,3
11.º Volvo	108	0,2	540	
12.º Nissan	80		128	
13.º Skoda	47		131	
14.º Wartburg + Trab.	14		75	
Wartburg	13		61	
Trabant	1		14	
15.º Porsche + Saab	9		76	
Porsche	5		39	
Saab	4		37	
16.º Jaguar	5		14	
17.º Ferrari	4		9	
18.º Morgan	0		3	
TOTAL	51.830		178.634	

Desde luego, la progresión de las ventas de Renault está siendo en estos dos últimos meses espectacular. De seguir estas cifras, cuando aparezcan las nuevas versiones del Renault 5 se van a quedar con el mercado. Otros números que llaman la atención son: las ventas de Volkswagen, ya muy próximas a las de Seat; la estabilización de Peugeot, y el buen mes de los Nissan Cherry, cuya promoción parece que está dando buenos resultados.

Nota de la redacción: La semana pasada, en esta misma página, se indicaban las ventas totales por provincias cuando, por error, se titulaba ventas de automóviles de importación. Nuestros lectores sin duda habrán advertido el error de transcripción.

Oferta de la semana

BMW SIN ENTRADA

El concesionario madrileño de BMW Ibérica Sánchez Ferrero (Plaza Cristo Rey, 1), ofrece en exclusiva para los modelos BMW interesantes opciones de financiación, en las que se puede aplazar el ciento por ciento del precio del vehículo hasta cinco años sin entregar ninguna cantidad en concepto de entrada.



Mercado

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
KTM				
250 HX	250	45	145	490.000
250 SX	250	44	144	480.000
250 MC	250	46	146	495.000
LAMBRETTA				
125	125	8	87	172.577
150	148	9,8	87	178.355
200	198	12,7	107	189.120
LAVERDA				
RG8-1000	881	88	216	1.103.000
MONTESA				
Cota 242	233,3	—	—	272.280
Cota 348 Total	348,6	—	—	270.250
MORINI				
250 Sinter	233,9	28,8	138	341.100
350 Turismo	344,1	38,6	160	454.000
500 Sport	499,5	47	170	501.000
920 Camel	439,9	—	—	598.000
MOTO GUZZI				
V 50 III	490	47	170	606.548
V 50 Monza	490	46	175	642.473
V 50 Custom	490	47	165	657.170
V 65	643,4	52	185	663.680
V 65-SP	643,4	52	180	770.305
V 65-Custom*	643,4	52	184	747.874
850-TS*	844	67	188	1.001.728
Le Mans III	844	61	220	1.003.934
1000-SP-NT	948,8	71	200	988.665
1000-Convert	948,8	—	—	819.280
California II	948,8	—	—	1.076.845
OSSA				
250 TE	244,2	—	130	271.990
250 Criss	243,3	100	150	340.000
300 Tve	303,7	—	—	333.100
350 Tve-Yu	250,0	—	—	337.000
PUCH				
Cobra M 82-TT-80	73,3	12	86	222.000
Cobra M 82-Cross	73,3	14	70	109.900
Cobra M 82-TD	73,3	10	90	240.000
RIEJU				
Orinda	74	13,3	—	183.000
Marathon MF 80	75	14	—	204.500
Marathon Evolve	80	20	—	307.000
Marathon Cross	80	20	—	307.000
SUZUKI				
GSX 550 ES	573	65	195	791.194
GSX 750 ES*	747	87	210	950.123
VESPA				
PK 75 S Junior	74,0	4,0	90	167.215
PK 75 PKS	75,0	4,4	80	185.890
PK 75 S Elestart	75,0	4,4	80	202.290
125 CL	123,3	8,2	100	179.980
125 PK-S	123,3	8,2	100	189.580
125 Elestart	123,3	8,2	100	206.350
PK 150 E	149,6	8,2	100	175.706
PK 200 E	196,0	10,2	110	197.251
YAMAHA				
DT 80	—	—	—	217.550
SR 250	239	17,0	115	358.300
SR 250 Special	240	20,0	117	366.060
XZ 400	399	45,5	175	585.200
XZ 600	589	72,0	200	859.500
XZ 600	653	73,0	200	779.400
XJ 600*	653	97,0	219	1.175.000
FJ 1100	1.097	125,0	250	1.537.315

NOTICIAS DE EMPRESA



MINUSVALIDOS EN COCHE

ADAPTA (Servicio de Adaptación de la Conducción del Minusválido) ha nacido para ofrecer al discapacitado físico los servicios que precisa para su acceso a la conducción se realice en condiciones óptimas de seguridad, equiparándole al conductor no minusválido, sin que esta ins-

talación le suponga un gasto adicional.

Esta experiencia, la primera y única de su naturaleza en España y semejante a las de otros países europeos, es iniciativa del doctor José García Jiménez, director de un centro de reconocimiento de conductores en Barcelona.

IBIZA MALAGUEÑO

EL pasado 16 de mayo tuvo lugar el sorteo ante notario de un Ibiza Paco Rabanne en la Sede Central de Seat en Madrid, vehículo que ganó Milagros Poulet del Río, de Málaga. El premio había sido establecido por sorteo a los concursantes de Ibizagrama, que en número de 520.000 han

remitido a Seat el crucigrama resuelto sobre el Seat Ibiza que se insertó en la prensa nacional.

ADIOS AL CANSANCIO

PARA combatir el cansancio, depresiones o ansiedad, y reforzar la energía física y mental, los La-

boratorios Leo han presentado en España el Ginseng con mayor índice de saporinas de acción activadora de los que existen en el mercado nacional.

El Ginseng Leo no es raíz molida, sino el más concentrado extracto de la raíz roja de Panax Ginseng C. A. Mayer de plantas de cuatro a seis años especialmente seleccionadas. Este producto que lanza B.C.K. Madrid, está a la venta sólo en farmacias.

ALEMANES SILENCIOSOS

SEGUN informa el Centro Español de Plásticos, BMW y Porsche han adaptado para sus modelos de la serie 5 y 944, respectivamente, paneles insonorizantes Symalit GM 30 PP para los bajos de sus vehículos. Estos paneles que recubren la parte inferior del vehículo encapsulando el motor y la caja de velocidades, mejorando el CX y el enfriamiento son de TRE, un material que resiste choques a baja temperatura y a alta velocidad, y posee una rigidez y resistencia a la fatiga apta para altas temperaturas. También resiste la acción de los líquidos como el de frenos, los carburantes o los ácidos de la batería, siendo otro factor decisivo su bajo peso.

TODO SOBRE EL MASTIN

LA Asociación Española del Mastín Español ofrece información a todos los interesados sobre las camadas disponibles, crianza de cachorros, trámites, etcétera, en los teléfonos: 232 38 57 y 261 16 26.



MERCEDES CON CERVEZA

EL pasado 25 de abril, Comercial Mercedes-Benz, S. A., presentó en sus instalaciones de la calle Don Ramón de la Cruz, número 105, la nueva gama de turismos Mercedes-Benz.

Al acto, que se denominó «Fiesta de la Cerveza», asistieron unos 900 invitados y fue amenizado por el famoso locutor Joaquín Prat.

Te lo ponemos a tiro: 561.300 ptas.f.f.*

Se levanta la veda del Bunny. Y te lo ponemos a tiro hecho.

Su precio, aunque parezca sacado de la chistera de un ilusionista, es una realidad. El Polo Bunny sólo cuesta 561.300 pesetas. f.f. y es el Volkswagen que siempre habías esperado. Joven. Divertido. Fiable.

Tan resistente como para seguir tu marcha sin una sola queja. Sin problemas ni averías. Las más duras carreteras

parecen su medio ambiente natural. Y también en la ciudad demuestra lo Volkswagen que es. A la hora de aparcar encuentra hueco en cualquier parte. Ya lo ves. El nuevo miembro de la familia Volkswagen parece hecho a tu medida. Hasta por la facilidad de pagarlo. Pregunta por la financiación de FISEAT. Te llevarás una agradable sorpresa.

Que no se te escape el Bunny. Dale caza.



*737.445 ptas. (F.F. + Impuestos)

1 año de garantía total 6 años de garantía anticorrosión. Más de 1.000 puntos de Asistencia Técnica.



FORD SCORPIO



DISEÑADO POR EL FUTURO

Por fin un coche de lujo entra decididamente en el futuro: Ford Scorpio. Fruto de la anticipación en prestaciones, economía y confort. Con el Scorpio nace el más audaz y refinado de los automóviles de prestigio.

CUANDO USTED PRUEBE el Ford Scorpio, descubrirá la precisión de una mecánica que responde exactamente a su voluntad.

Por el rápido reflejo de sus motores de inyección, con velocidad punta hasta 208 Km/h. y aceleración de 0 a 100 Km/h. desde 9.6 segundos.

Por su dirección Auto Servo de asistencia variable, con volante ajustable a su medida.

Por sus frenos ABS—Sistema Antibloqueo de Frenos— de serie, que impide que las ruedas se bloqueen y reduce hasta un 40% la distancia de

frenado. Por su suspensión independiente a las cuatro ruedas y sus avanzados motores 2.0 y 2.8 de inyección electrónica, con un consumo desde 6.6 l/100 Kms., con opción de transmisión automática con sobremarcha en 4ª velocidad.

CUANDO USTED ENTRE en el nuevo Ford Scorpio, le sorprenderá lo espacioso, cómodo y vanguardista de su interior. Un simple movimiento de su dedo regula eléctricamente la inclinación de los respaldos delanteros y traseros (Ghia), la altura de los delanteros, el elevavinas, los retrovisores y, en el modelo Ghia,



ABS—Sistema Antibloqueo de Frenos— de serie en todos los modelos.

el techo solar. En una palabra, Scorpio le ofrece el máximo confort.

Su moderno tablero ofrece toda la información necesaria sobre la seguridad y la mecánica del coche. Una consola multifuncional en el techo indica hora, día, duración del viaje y temperatura exterior. Opcionalmente, el Scorpio puede llevar incorporado un ordenador de a bordo.

El radiocassette estéreo, con amplificador y ecualizador opcionales, integra su antena en la luneta y se puede controlar y escuchar con auriculares desde los asientos posteriores.

Todos los modelos disponen de aire acondicionado y la calefacción distribuye su efecto independientemente a los sectores anterior y posterior del coche.

Los retrovisores, el parabrisas y la luneta trasera poseen un eficaz

sistema anti-vaho. El maletero puede ampliarse hasta 1.350 dm³ gracias al respaldo trasero abatible asimétricamente.

Además, el Ford Scorpio posee encendido electrónico, cerradura centralizada y muchos otros lujosos detalles que le invitamos a conocer en cualquiera de los 400 puntos de Venta y Servicio Ford.



Diseño y Calidad

Cuéntenos su caso



COMPARAR AL FIESTA XR2

LES ruego me faciliten información sobre el Ford Fiesta XR2, nuevo modelo y me indiquen alguna revista en que se hayan efectuado pruebas comparativas con otros modelos similares.

José Martín González
Valencia

Respuesta.—El Ford Fiesta XR2, en lo que usted llama nuevo modelo, pero que tiene ya más de un año de existencia, se probó en MOTOR16, comparado con el Talbot Samba Rallye en junio del pasado año, en el

número 33. Si nos envía un giro postal, a nombre de Información y Revistas, por valor de 185 pesetas, se lo hacemos llegar.

FUTURO DEPORTISTA

QUISIERA conocer el sitio donde puedo informarme para federarme como conductor de rallyes. ¿A quién debo dirigirme para informarme de los reglamentos de la Baja Montesblancos?

Diego y Christian
Ceuta

Respuesta.—Ceuta y Melilla corresponden a la Federación Andaluza de Automovilismo (calle Manuel Sandoval, 17, 7.º. Córdoba-8), donde pueden informarle sobre las licencias. En cuanto a la Baja Montesblancos, puede dirigirse a la Federación Aragonesa, calle doctor Casas, 5, en Zaragoza. Pero ya puede correr, porque las preinscripciones están cerradas.

ACHAQUES DE LA EDAD

SOY poseedor de un Seat 850 cuya matrícula indica que tiene más de quince años, pero se encuentra muy bien cuidado. Hasta hace aproximadamente un mes, todo ha funcionado correctamente, pero a partir de entonces, se ha empezado a calentar de forma alarmante. En el taller me dijeron que era un problema de poleas, pero no se ha solucionado el problema. La verdad es que no quisiera desprenderme de él, ya que siempre ha marchado muy bien y sólo tiene esta pega.

José A. Navarro
Madrid

Respuesta.—Cuando un coche alcanza ya esta vejez hay que ir pensando ya en venderlo. Pero si se encuentra en muy buen estado general de mecánica, tampoco es un exceso el reparar los problemas que puedan ir surgiendo. El so-

brecalentamiento en los 850 es un mal endémico que se ha solucionado generalmente montando las poleas de menor diámetro del 600. Con ello, el ventilador da más vueltas y, por tanto, se refrigera mejor; pero no se gana mucho porque normalmente se actúa cuando surge un problema más grave. Compruebe el estado de la junta de culata y el funcionamiento del termostato. Normalmente, los depósitos calcáreos hacen que los conductos se encuentren parcialmente obstruidos, por lo que le recomendamos una limpieza metódica de todo el circuito de refrigeración, con un buen desincrustante; no se olvide tampoco del circuito calefactor.

UN RUSO EN ASTURIAS

TRAS leer la prueba del Lada, publicada en el pasado número 81 de su revista, quisiera hacerles algunas preguntas, ya que dis-

Agenda DEL 4 AL 10 DE JUNIO

Automovilismo

- El domingo 4 de junio se celebrará el Rallye de Talavera de la Reina.
- El domingo 5 de junio se celebrará el Rallye de Talavera de la Reina.
- El domingo 6 de junio se celebrará el Rallye de Talavera de la Reina.
- El domingo 7 de junio se celebrará el Rallye de Talavera de la Reina.
- El domingo 8 de junio se celebrará el Rallye de Talavera de la Reina.
- El domingo 9 de junio se celebrará el Rallye de Talavera de la Reina.
- El domingo 10 de junio se celebrará el Rallye de Talavera de la Reina.

Veteranos

- El domingo 4 de junio se celebrará el Rallye de Talavera de la Reina.
- El domingo 5 de junio se celebrará el Rallye de Talavera de la Reina.
- El domingo 6 de junio se celebrará el Rallye de Talavera de la Reina.
- El domingo 7 de junio se celebrará el Rallye de Talavera de la Reina.
- El domingo 8 de junio se celebrará el Rallye de Talavera de la Reina.
- El domingo 9 de junio se celebrará el Rallye de Talavera de la Reina.
- El domingo 10 de junio se celebrará el Rallye de Talavera de la Reina.

Radiocontrol

- El domingo 4 de junio se celebrará el Rallye de Talavera de la Reina.
- El domingo 5 de junio se celebrará el Rallye de Talavera de la Reina.
- El domingo 6 de junio se celebrará el Rallye de Talavera de la Reina.
- El domingo 7 de junio se celebrará el Rallye de Talavera de la Reina.
- El domingo 8 de junio se celebrará el Rallye de Talavera de la Reina.
- El domingo 9 de junio se celebrará el Rallye de Talavera de la Reina.
- El domingo 10 de junio se celebrará el Rallye de Talavera de la Reina.

Motociclismo

- El domingo 4 de junio se celebrará el Rallye de Talavera de la Reina.
- El domingo 5 de junio se celebrará el Rallye de Talavera de la Reina.
- El domingo 6 de junio se celebrará el Rallye de Talavera de la Reina.
- El domingo 7 de junio se celebrará el Rallye de Talavera de la Reina.
- El domingo 8 de junio se celebrará el Rallye de Talavera de la Reina.
- El domingo 9 de junio se celebrará el Rallye de Talavera de la Reina.
- El domingo 10 de junio se celebrará el Rallye de Talavera de la Reina.

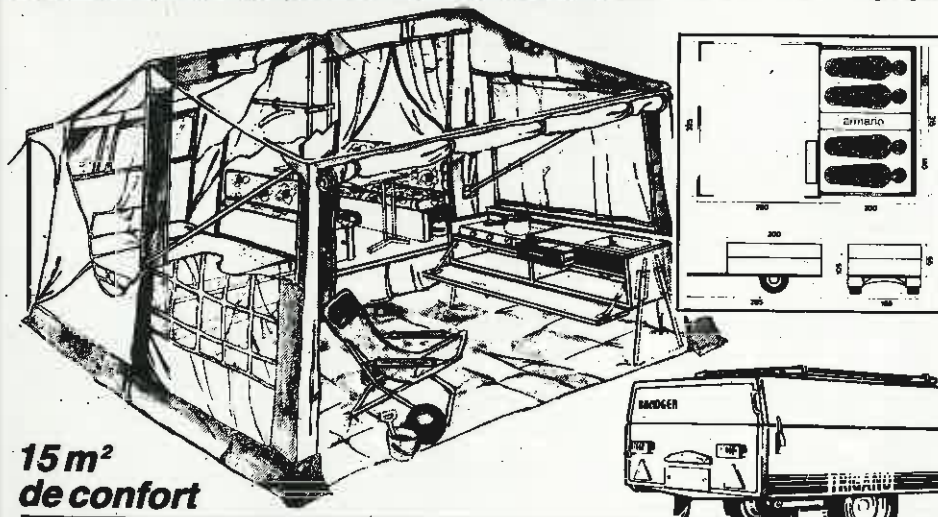
RANDGER EL REMOLQUE VIVIENDA QUE INVITA A VIAJAR

★★★★★ el cinco estrellas ALEMAN

Características Principales:

- Plazas: 4/5
- Peso: 345 kilos completo c/. cocina
- Freno automático (apto para 2 C.V.)
- Suspensión independiente
- Amortiguadores hidráulicos
- Ruedas 520 x 13 sin cámara

con la garantía AURUM



15 m² de confort

DISTRIBUIDORES OFICIALES

BARCELONA: BAZAR DEL REMOLQUE. Tfno. 230 69 58
VIC: ESPLAI NAUTIC. Tfno. 886 03 95
MADRID: JULIAN DIEZ SANZ. Tfno. 409 08 66
CASTELLON: TODO CAMPING. Tfno. 20 12 38
VALENCIA: CENTROVAL. Tfno. 347 86 25
ALICANTE: CYTRA, S. A. Tfno. 28 60 00
MOLINS DE REI: CARAVANING 4 CAMINS. Tfno. 656 12 81

VALLADOLID: COMERCIAL ALBE. Tfno. 47 49 12
ALBACETE: CAZANA. Tfno. 23 14 79
MÁLAGA: HNOS. SANCHEZ LAFUENTE. Tfno. 34 24 97
SANTANDER: DEPORTES LA BUENA FE. Tfno. 89 78 62
SAN SEBASTIAN: GOXOKI. Tfno. 64 21 42
ZARAGOZA: NAUTICA ORLY. Tfno. 35 70 88
PAMPLONA: DEPORTES IRABIA. Tfno. 24 52 00
GIRONA: EXPO-CAMPING. Tfno. 46 90 87

Importador Exclusivo para España: COMERCIAL LUMER, S. A. - Miser Rufet, 6 - Tel. (93) 890 22 39 - Vilafranca del Penedès (Barcelona)

pongo de un coche similar al probado. ¿Cuáles son los neumáticos que me recomiendan para circular por agua, nieve y hielo? ¿Cuál es la dirección del concesionario de Lada en Asturias? Por último, quería saber si las vibraciones que aprecio a partir de los 80 kilómetros por hora son normales en este vehículo.

Isabel Alvarez
Pola de Lena

Respuesta.—Si su coche sólo vibra a partir de 80 km/h puede considerarse afortunada, porque la verdad es que el Lada vibra notablemente a casi cualquier velocidad y no es fácil corregir esta peculiaridad. En cuanto a neumáticos, la verdad es que los que trae de origen (cuya marca nos es totalmente desconocida, ya que no figura en el propio neumático) son bastante mediocres. Pero no debe olvidar que una buena cubierta para hielo y nieve, con tacos profundos, no suele ir bien en mojado sobre asfalto. En nuestra experiencia,



nos gusta el comportamiento de los Michelin M+S y el nuevo Firestone ATX que equipan los Suzuki todoterreno, pero ignoramos si esta rueda se vende en las dimensiones (175-16) adecuadas a su vehículo.

En cuanto a los concesionarios asturianos, dispone de uno en Oviedo (Garajes Condal. Polígono Industrial Grande Colloto, nave 11. Carretera Oviedo-Santander), y otro en Gijón (Automóviles Huerta. Calle Aguado, 17).

ABRIENDO PASO AL SONIDO

Para que usted y su coche «vuelen» con la música. Con la máxima nitidez. Para escuchar bien y claro. Con mayor potencia. Para disfrutar como usted siempre quiso de la compañía del sonido. Altavoces Kindvox. Y ábrase paso.

KindvoX

Distribuido por RADIOVOX
Llusà, 3 • 08028 Barcelona
Tel. 330 33 59

Comprar y vender



FERNAN GONZALEZ, 39-TF. 274 00 66
ACACIAS, 20-TF. 488 32 44-MADRID

OFERTAS ESPECIALES DE ESTA SEMANA

- Lancia Coupé M-EZ poca entrada.
- Ford Orion, año 84.
- Peugeot 505 SR, año 83, aire, casi a estrenar.
- Ford Taunus 2.0 semi-nuevo. Pocos kms.
- Seat Ronda Crono. Negro. Pochísimos kms.
- Opel Corsa 1.200 TR. Año 84. Casi a estrenar.
- Ford Granada, precio super oferta.
- Seat Fura, año 83, 5 vel., precio super oferta.
- Citroën CX Diesel

**CREDITOS A 4 AÑOS
9,5 % INTERES
INFORMACION:
274 00 66**

**VISITENOS EN NUESTRAS
EXPOSICIONES
Fernán González, 39
Acacias, 20
NUESTRA MAYOR
CUALIDAD
«LA CALIDAD»**

CASTELLANAUTO
WARTBURG

ASISTENCIA Y REPUESTOS
EN MADRID Y PROVINCIAS
IMPORTADOS DE ALEMANIA
TEL. 219 58 70-733 07/8

PASEO DE LA CASTELLANA, 203
(PASANDO LA PLAZA CASTILLA)
28046 MADRID

RECAMBIOS ORIGINALES

PARA MODELOS ALFA
ROMEO ANTERIORES
A 1975

J. R. VALLE

Tel. (96) 369 48 08
369 49 62

R-12 RANCHERA

Buen estado
Duerme en garaje
230.000 pesetas

Tel. (91) 275 23 32
Noches

MINUSVALIDOS

Aparatos adaptables a todos
los vehículos nacionales e im-
portados. Remitimos a toda Es-
paña e instalamos en nuestros
talleres. Veintiocho años de
experiencia.

AUTOESCUELA

Sanz

Fuente del Berro, 18
28009 MADRID
Teléfono (91) 401 60 91

PORSCHE

928 S

Año 81

Impresionante.

Tel. 407 62 19



FERNAN GONZALEZ, 39-TF. 274 00 66
ACACIAS, 20-TF. 488 32 44-MADRID

USADOS NUEVOS OPERACIONES ESPECIALES

**CREDITOS A 4 AÑOS
CON 9,5 % INTERES
Tenemos toda la gama
de Automóviles últimos
modelos**

SIN ENTRADA

Elija entre: Ford Escort varios,
R-9 varios, Renault 5 varios,
Rondas, Pandas,
Supermirafioris, Peugeot,
Granada

**LIQUIDAMOS STOCK
CON MAS DE 5 AÑOS.
OFERTAS
INTERESANTES**

**LA CONFIANZA
DE NUESTROS
CLIENTES AVALA
NUESTRO
PRESTIGIO**

**¡¡LLAMENOS, LE
INFORMAREMOS!!
274 00 66 y 274 18 33**

JAGUAR XJ6 4.2, año
81. Todos los extras. Tel.
(91) 407 62 19.

BMW 733i. Todos los ex-
tras. Perfecto estado. Tel.
(91) 407 62 19.

OPEL Monza 3.0E. Negro.
M-EM. Aire, techo, muy
buen estado. Tel. (91)
407 62 19.

PARTICULAR vende o
cambia Renault 4-4, con
documentación. Perfecto
estado. Tel. (947)
50 20 91/50 21 73.

XR-3. Vende particular,
Z-N. Aire, extras.
1.000.000 ptas., sólo
contado. Toda prueba.
Tel. (93) 247 94 47.

COMPRO Alfa Romeo
Sprint Veloce. Siniestra-
do, para reparar. Tel.
(925) 80 30 56.

SE vende Triumph Spitfire
1.500 MK-4, año 80. Im-
pecable. Original. Tel.
(923) 24 62 26
21 43 45.

VENDO Fiesta XR-2 B-GK.
7.000 km. Prácticamente
nuevo. Tel. (93)
691 68 74.

VENDO Trabant descapo-

table, nuevo. 4.000 km.
Dos años. 300.000 ptas.
Tel. (976) 88 16 91. Apt-
do. 161, Calatayud.

OPEL Kapitán 2.800 S, a
matricular.

OPEL Conmodoro 2.500
GS, a matricular.

VOLKSWAGEN Passat
Coupé, a matricular. Zara-
goza. 41 24 43.

PEUGEOT 104. Tres
puertas.

PEUGEOT 104. Cinco
puertas.

VENDO Kit Carburación
Iresa. (923) 46 28 64.
Comidas-noches. 30.000
ptas.

VENDO BMW 728 inyec-
ción. Matrícula turística,
35.000 kms. Impecable.
Llamar mediodía. Tel. (93)
209 20 68.

VENDO Fura B-FG, CL.
Muchos extras. Tel. (93)
431 66 77.

VENDO chasis Kart con
ruedas y dirección.
20.000 ptas. Tel. (91)
734 59 39.

GOLF GTI. Llantas alea-
ción, techo abierto. Segu-
ro radio. Garaje. V-AU.
1.100.000.

SUSCRÍBASE A MOTOR 16



Motor 16
Apartado Nº 330 F.D.
MADRID



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



LA ESPAÑA DEL SEISCIENTOS 1962



Contubernio y tecnocracia



Antonio
de Sordillos

EN TRE los muchos
acontecimientos ocurridos
en el año 1962 voy a
hablar de tres de ellos
que elijo, que conste,
caprichosamente, pero no al azar,
que es lo que dicen los tontos
mentirosos.

En ese año de gracia de 1962

murió un ministro de Franco por el
disgusto de dejar de serlo, por
recibir la fatídica visita del temido
motorista. Ese ministro, Gabriel
Arias Salgado, encargado de vigilar
los cerebros, las conductas y el
alimento espiritual de los españoles
desde el púlpito de la información y
de la cultura, se hizo tristemente

famoso por su intransigencia y ensombreció, incluso, a quienes le sucedieron en su cargo, lo que no es moco de pavo, pues casi nadie se distinguió, precisamente, por su tolerancia. Ese hombre destruyó cientos de vocaciones creativas, ya fueran literarias, cinematográficas, pictóricas o de cualquier otra actividad artística. Su arcángelico nombre irá por siempre unido a las leyendas más ridículas del régimen, a las historias más kafkianas de la censura, a la suspensión, recorte y adulteración de espectáculos, a la mordaza de libros, periódicos, conferencias, reuniones. Y hasta a la prohibición de las palabras muslo, pechos, media, sostén o faja, por su alto contenido erótico, perverso, escandaloso y desmoralizador.

La cruzada por la castidad

entonces, con computadoras y eran más precisos en sus encuestas.

Pemán escribió más tarde, no sin ironía, que el pintoresco ministro había mejorado la balanza de pagos metafísicos triplicando nuestras exportaciones al cielo, a lo que, bien es cierto, no dejaba de ayudarle el general Franco con su poco apego a la vida del prójimo.

El deslumbrante individuo, aduanero del fielato del paraíso y creador en esta tierra de Televisión Española y su pudoroso chal, no pudo soportar su destitución y murió, efectivamente, como queda dicho, pocos días después de recibir la inesperada visita del motorista. Pero nos dejó en herencia una estela inolvidable capaz de desencadenar en la España de hoy un verdadero trauma de erotismo revanchista y de pornografía barata.

También murió, ¡ay!, Marilyn. Nuestro mito, sí, ¿y por qué caray no podemos creer en mitos, sobre todo si son tan inocentes como ése? Desmitificar es una grosería siempre, pero si no os importa cometerla o si pretendéis ser groseros, desmitificad a los santos, a los políticos, a los obispos, a los generales. Pero dejadnos a Marilyn y a nuestros sueños.

Sufrió mucho antes de suicidarse, y Norma Jane Baker, que era su verdadero nombre, había muerto ya mucho antes. Pero nosotros lo ignorábamos todo y amábamos apasionadamente a Marilyn. Era nuestra revancha y nos sentíamos compensados por nuestras lecturas en malas condiciones, por nuestros escritos en cualquier cacho de papel, por nuestras dificultades para encontrar libros sugestivos y, también, por nuestros ojos fatigados. Nosotros leímos a escondidas y a oscuras mientras otros daban patadas al balón. Pero llegó nuestra venganza: Marilyn fue nuestro desquite cuando amó a Arthur Miller y lo prefirió a un deportista, Joe



“**T**ENGAMOS respeto a esta mujer que sufrió mucho. Y meteros por donde os quepan aquellas horribles fotografías que ella se dejó hacer para poder comer caliente

Lo que dio de sí... 1962

■ A primeros de año, el titular de Exteriores, **Castiella**, pide a la CEE apertura de negociaciones. **López Rodó** es nombrado comisario del Plan de Desarrollo.

■ El 14 de mayo se celebra en Atenas la boda de **Don Juan Carlos** y **Doña Sofía**.

■ Graves conflictos laborales y estudiantiles en todo el país. Se decreta el **estado de excepción** en Asturias, Vizcaya y Guipúzcoa, y en junio se suspende en todo el país el artículo 14 del Fuero de los Españoles.

■ Se reúnen en Munich 118 delegados españoles del interior y del exilio, convocados por el movimiento europeo. El régimen lo denominó «**Contubernio de Munich**».

■ El 20 de junio, nuevo Gobierno: **Muñoz Grandes**, vicepresidente. Entran **Fraga Iribarne** y **López Bravo**.

■ Cartas de intelectuales, encabezadas por **Ramón Menéndez**

Pidal, protestando por la represión y exigiendo libertad de información.

■ Detenido en Madrid el dirigente comunista **Julián Grimau**. El cardenal **Montini**, futuro Pablo VI, pide clemencia para tres condenados por terrorismo, granjeándose la enemistad del régimen de Franco.

■ Fallecen, entre otros, **Indalecio Prieto**, **Raquel Meller** y **José Giral**. **Claudio Sánchez de Albornoz** es elegido presidente del Gobierno republicano en el exilio.

■ En cine, se estrenan «West side story» y «Atraco a las tres». **José María Gironella** publica «Un millón de muertos». En TVE triunfan «Bonanza», «Esta es su vida» y «Perry Mason».

■ De Gaulle proclama la independencia de Argelia y Estados Unidos levanta su bloqueo de Cuba una vez que la Unión Soviética se compromete a retirar sus misiles de la isla. Se inician los procesos por los llamados «**crímenes de la talidomida**».



GOGGOMOBIL 4 PLAZAS

EL COCHE SUPERUTILITARIO Y DEPORTIVO
BAJO LICENCIAS
HANS GLAS GMBH - Alemania



MODELO T 350 - Berlina - 53.000 pts.
MODELO C 250 - Comercial - 52.000 pts.

ECONOMICO
4,8 litros/100 kms.
4 PLAZAS

POTENTE
17 cv. a 5.000 r.p.m.
Veloc. máx. 90 km/h.
Capacidad de subida 35 por 100

SEGURO

FRENOS HIDRAULICOS 4 RUEDAS
SUP. FRENO, 405 CMF.
DIRECCION CRIBALLERA

¡DEPORTIVO!
EL COCHE QUE CAUSA SENSACION
EN CUANTAS PRUEBAS PARTICIPA

DISTRIBUIDORES: DIAMANT, S. A.
VITORIA-BILBAO
AGENTES EN TODAS LAS CIUDADES IMPORTANTES



VALLADOLID
II RAYLE SAN MATEO
12.10.62
40 INSCRIPCIONES
CLASIFICACION LOCAL
1.º VIRGILIO COLLANTES
2.º VIRGILIO COLLANTES
3.º VIRGILIO COLLANTES
CLASIFICACION GENERAL
9.º VIRGILIO COLLANTES

BURGOS
VI PRUEBA MOTORISTA
12.10.62
CLASIFICACION LOCAL
1.º CESAR SUAREZ
2.º VIRGILIO COLLANTES
3.º VIRGILIO COLLANTES

BILBAO
VI TROFEO ANDORRILLA
11.11.62
33 INSCRIPCIONES
SUBIDA AL MONTE UMBE
CATEGORIA MATH 750 CC.
1.º SR. LLORENTE
2.º SR. SABUGO
3.º SR. IRIARTE

SOBRE GOGGOMOBIL
PRUEBA REGULARIDAD
CLASIFICACION GENERAL
1.º SR. GUZMAN
2.º SR. GUZMAN
3.º SR. GUZMAN

siempre su mayor enemigo. En el momento de su lanzamiento costaba 52.000 pesetas, mientras que un 600 valía 65.000 (precisamente aquel año el popular Seat fue rebajado en 5.000 pesetas). Pero tuvo sus adeptos, usuarios que buscaban algo distinto y a los que cautivó esta «2 + 2», pues en realidad era un dos plazas con dos más de socorro en el asiento posterior.

Lo fabricó Munguia Industrial, en Bilbao, bajo licencia de Glas, marca que años después (en 1966) sería absorbida por BMW y los niveles de producción fueron bastante limitados, no superándose las 2.000 unidades/año más que en 1962. Con todo, el «Goggo» se vio con profusión en las carreteras españolas y fue muy utilizado en competiciones, de donde le vino una buena parte del relativo prestigio conseguido. Con sus correspondientes trucajes, lograban interesantes resultados. En el Trofeo Spantax de 1963, celebrado en el circuito de la Casa de Campo, Polito Villamil ganaba la clasificación al índice en la categoría turismo, por delante de los BMW 700, Fiat Abarth, Austin Cooper, etcétera, a una media de 70,8 kilómetros por hora. Como referencia, el dato de que el ganador absoluto del trofeo, Rodolfo Bay, con un Jaguar E, lo hacía a una media de 86,9 kilómetros por hora.

A. M.

El microcoche

El año 1962 ve la aparición del Goggomobil, un pequeño vehículo que despertó amplias expectativas, pero que nunca llegó a alcanzar unos niveles de producción importantes. Era algo así como el microcoche por excelencia, pero su precio resultó

di Maggio era su nombre. La bella amaba a un escritor feo y con gafas y por él abandonaba al atleta fuerte y musculoso. Aquellos días nosotros éramos Miller y nuestras noches tenían sabor a Marilyn, aunque pecáramos tan sólo —¡ay!— de pensamiento, si es que, según dicen, puede pecarse al pensar.

El hombre se identifica muy fácilmente a otro hombre. El hombre-espectador se transforma en el futbolista que chuta, en el torero que da muletazos, en el boxeador que golpea al adversario. La mujer-espectadora, no. Ello contribuye, con toda probabilidad, a que las competiciones femeninas movilicen mucho menos público que las masculinas. La capacidad de transformación, de introducirse en otro, de elegir modelos entre personas de la vida cotidiana, en la historia o en la leyenda, no es tan sólo privilegio del adolescente, pero sí lo es casi en exclusiva del sexo masculino. Su capacidad de travestismo es enorme, muy superior, sin duda, al de la mujer. ¿Quién no ha sido Humphrey Bogart alguna vez y no le ha pedido a un pianista: «Tócala, Sam; si la tocaste para ella, puedes tocarla también para mí»? Aquel hombre que nunca haya tenido «una ridícula expresión en el rostro porque estaba llorando por dentro», como Boggey, que tire la primera piedra.

A Marilyn nunca le dieron el Oscar, pero esto no nos importaba lo más mínimo. ¡Tanto Oscar fue a manos mediocres, mientras Garbo, Marlene, Welles, Chaplin, Cary Grant o Groucho Marx jamás lo poseyeron! En cambio, nos irritó mucho que Miller saliera rana y, muerta Marilyn, tuviera la desvergüenza de escribir «Después de la caída». «He leído en tus ojos que has sufrido mucho», dirá uno de sus personajes a una mujer que se parece de una manera indecente a Marilyn. Porque convirtieron a Marilyn en un símbolo sexual que encarnaba a todo el sexo al que ella pertenecía. Al terminar el rodaje con Marilyn de «Some like it hot», Billy Wilder confesó a un periodista que había necesitado muchas semanas para poder mirar a su mujer sin un irresistible deseo de abofetearla. En un estupendo libro, «The

Sadian Women», que algún día, es de esperar, será publicado aquí, ha escrito Angela Carter que la virtud es rubia y el vicio moreno. Pero ser rubia es un estado de gracia ambiguo, que toda mujer puede conseguir, si lo desea ardientemente. Marilyn no era una rubia auténtica. Ella misma explicó que se buscaba una rubia para un empleo de idéntica manera a como se pedía crudo o muy hecho un bistec para comer, y que ella entró en la rubiez como se entra en la santidad.

Marilyn es la imagen real y viva de la Justina de Sade. Ambas tienen unos ojos inmensos de enternecedora elocuencia; su piel, blanca y suave, queda señalada al menor golpe, por lo que los fascinantes estigmas de la violencia sexual se graban en ella mucho tiempo, añadiéndole un atractivo más: Por eso los hombres las prefieren rubias.

La mujer está en el campo de los débiles, de los explotados, de las víctimas. Una mujer sabe que si es bella, provoca inevitablemente la concupiscencia. En el fondo, no tiene más remedio que ser mala y, al serlo, es justo que sea castigada. Tiene que sufrir, y Marilyn sufrió hasta el punto de llegar al suicidio. Es claro que esa maldad en la mujer se aplica siempre a su actividad sexual. Se dice de una mujer que es de mala vida, mientras que en el hombre, la maldad se refiere a su falta de honradez económica, a su crueldad o a otras consideraciones morales. Un hombre no es malo, como lo es la mujer, por culpa del sexo. Antes al contrario, lo que en la mujer es infamante crea en el hombre una sugestiva aureola. Las proezas amorosas del género masculino son tan admiradas como las de un general en una campaña bélica. ¿Por qué no admirar, por pura consecuencia, también las gestas de una mujer en la cama?

Recordaremos siempre a Marilyn diciendo a Groucho Marx que no comprende por qué los hombres se empeñan en seguirla. Su inconsciencia del erotismo, que desprende a chorros, la hace ser una presa fácil y no sólo en la ficción, sino en la vida misma. Simone Signoret ha escrito, en «La nostalgie n'est plus ce qu'elle était», unas bellísimas páginas



La carencia de circuitos permanentes convertía muchas calles en pistas de carreras.

Se lo toman en serio

A principios de los años sesenta, el panorama automovilístico español empieza a serenarse. Los organizadores de las pruebas van logrando que los tramos de velocidad comiencen a cerrarse y, por el año 1962, esta norma está prácticamente generalizada. También se limpia el ambiente poco a poco, los resultados se respetan más y los jueces se hacen más serios, aunque la falta de un circuito permanente sigue siendo un auténtico problema y son muchos los intentos por lograrlo. Se habla de Madrid y Barcelona como lugares idóneos para construirlo, pero ninguno de los numerosos proyectos iniciados ve la luz.

En 1960 nace el karting español, especialidad hasta entonces desconocida en España, en la que destaca José María Guell, dos años más tarde se cobraría la primera víctima. José Pujols muere al estrellarse de frente contra Marino Postigo, cuando ambos participaban en la II Carrera Internacional de Karts, que se celebraba en el Retiro. En Barcelona tiene lugar el primer rallye femenino, mientras que en la zona centro obtiene gran resonancia el Campeonato Castellano de Gymkhanas-slaloms que, patrocinado por el diario «El Alcázar», organizó el Club 600.

También ese mismo año, los hermanos Baviera —Fernando y Luis— obtienen su primer gran resultado: ganar el trofeo del RACE con un 600 por delante de coches mucho más potentes, entre los que destacaban los BMW, que eran los coches punteros de la época. Esta hazaña ni Fernando ni Luis la creían posible. «Cuando nos dijeron que habíamos ganado a todos, no nos lo creíamos —recuerda el príncipe de Baviera—. Incluso

mi hermano y yo seguimos dudando cuando nos enseñaron las clasificaciones». Pero ahí quedaba registrado ese magnífico scracht en el tramo Torrelaguna-El Berrueco y el promedio realizado, que les valió el primer puesto de la general. Luego vendría el primer Porsche, al que siguieron siempre modelos de la misma marca hasta que Fernando de Baviera dejó su participación activa en carreras en 1966, presionado por la familia a raíz de la muerte de su hermano Luis.

M. * Jesús Benoit



Después de iniciarse con el 600, Fernando de Baviera pasaría a la marca Porsche con la que obtendría sustanciales triunfos.



Los ingenios de Ramón

En 1962, poca vida le queda ya a Ramón Gómez de la Serna, que muere un año más tarde. Como pequeño homenaje a su gran ingenio, completamos ahora la selección —forzosamente limitada— de greguerías publicada la semana pasada, cuya recopilación se debe al periodista y escritor Gonzalo Garcival.

médico que le ha recomendado una irrigación.

HAY neumáticos que ponen el festón de adorno a la larga pieza de tela de los caminos.

LOS patos fueron los primeros en tener bocina propia.

EL trolebús es un tranvía que ha robado los zapatos al automóvil.

ESE automóvil al que rellenan un neumático parece ser reanimado por medio de la respiración artificial.

EL panadero con un gran cesto en la cabeza fue el primer hombre con sidecar.

EL automóvil empolvado parece haber salido de las bodegas de la velocidad.

SE venden unas medias de seda con manchas de grasa bien distribuidas para señoritas automovilistas que quieren presumir de mecánica.

ESE aparato que despeja la turbiedad del parabrisas es el verdadero cepillo de dientes del automóvil.

DEBIA de haber unas pastillas de goma para las bocinas roncadas.

UN foco de automóvil proyectándose sobre nosotros nos convierte en película.

EL neumático hecho con piel de elefante es el más duradero.

CUANDO al automóvil se le enchufa la manga del distribuidor de gasolina, parece que se cumple con el mandato de un

EL que ve la hora en los relojes de los autos podía decir que la ha visto en los relojes de pulsera de la calle.

EL que los hocicos de automóvil sean feos o bonitos es para mí lo más importante en ellos. ¡Desgraciados los automóviles chatos!

AL guardia que para y mueve la circulación le va entrando, poco a poco, la locura de creerse el dios que suprime o crea la velocidad.

VIVIMOS gracias a un motor que llevamos dentro y que sólo oímos los días desdichados en que tenemos jaqueca.

LAS dos o tres barras níqueladas del tope automovilístico son como las líneas del pentagrama de los bocinazos.

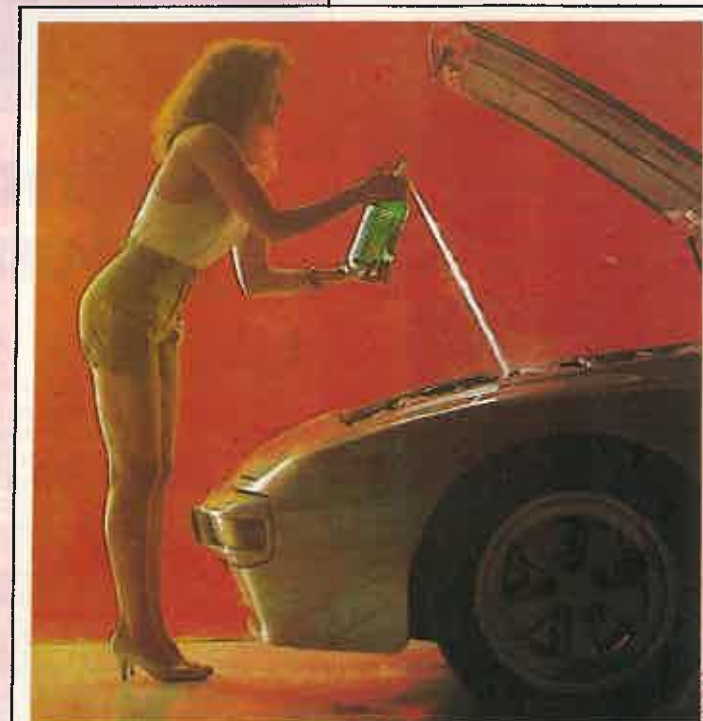
LOS parabrisas degüellan al transeúnte con centellas de sol.

LA bocina es un eterno niño que no acaba de aprender a hablar.

LO que hace más vital y recalca más la animalidad del automóvil es que hay que darle de beber de cuando en cuando.

LA motocicleta llena de burbujas de ruido la ciudad. Sólo al cabo de un rato se deshacen en el cielo.

EL gesto de asomarse al motor del automóvil es el mismo que el de abrir el



“Si a los radiadores se les diese agua de seltz, el auto iría mucho más deprisa”

baúl para revisar lo que se tiene ahorrado, lo que debe estar muy al fondo, lo que no se encuentra.

EL que da a la manivela del arranque parece un viejo tocador de armonium que ha perdido el tino y la paciencia.

sobre ella. Indefensa, angustiada, solitaria, Marilyn escucha historia tras historia y pide otras todavía, como un niño que retardara el momento de quedarse solo para estar obligado a dormir y apagar la luz.

Sí. Tengamos respeto a esa mujer hermosa que sufrió mucho. Y méteros por donde os quepan, hacedme el favor, aquellas horribles fotografías que ella se dejó hacer para comer caliente cuando no era Marilyn. Porque no son fotos de Marilyn.

Mi tercera, última y tan gratuita elección como las otras es el llamado «contuborio de Munich», pues fue un intento serio y arriesgado para precipitar

la entrada de España en la CEE, que, como se ve, ha tardado veinticinco años, lapso de tiempo enorme e irrecuperable, aunque el director de un periódico madrileño asegure con petulancia y letra de tango que veinticinco años no son nada.

Todo hay que decirlo. Muchos fuimos a Munich y exhibíamos un sospechoso fervor europeísta más que por convicciones europeas porque pretendíamos la

ayuda de las democracias europeas para echar al general de cuyo nombre no quiero acordarme. Gritábamos, no sin riesgo, aunque luego resultara no ser cierto, que las causas de nuestra no entrada en el Mercado Común eran solamente políticas, nunca económicas. Luego hemos podido comprobar que no era así y hemos padecido en nuestras carnes —y en nuestras leches— la falta de solidaridad de los países socialistas europeos más atentos a sus electores que a la CEE, y también hemos comprobado, ¡ay, ay, ay!, que existe un europeísmo que desprende un tenue, pero muy desagradable tufillo racista.

Volvamos a Munich, que para mí va asociado a Ridruejo. En mi casa organizamos el pase clandestino de Dionisio, Fernando Baeza, Suárez-Carreño, Antonio Villar Masó... Dionisio se fue, pero los muertos, si verdaderamente los amamos, existen en nuestro corazón y van envejeciendo al mismo tiempo que nosotros.

Antonio de Senillosa y Cros

Antonio de Senillosa y Cros tiene cincuenta y siete años. Ex diputado, ha sido profesor de Economía, Derecho y Ciencias Políticas. Su actividad se ha desarrollado en muchos campos, desde la fundación de grupos teatrales a «mero contemplador de la vida política española», como él mismo afirma. Es uno de los primeros articulistas del país.

La próxima semana El «Seat-appeal»

- Fernando Sánchez Dragó cuenta sus andanzas en 1963.
- El Seat 1500, un coche que marcó estilo.
- El túnel de Guadarrama y el acuerdo Barreiros-Chrysler.



Tecnócratas y ejemplares

El 23 de junio de 1962 —hace ahora veintitrés años—, las ventas de Seat del modelo 600 superan la mítica barrera de las cien mil unidades. La ascensión de la empresa es fulgurante: sigue el rápido incremento de la plantilla, paralelo a la instalación masiva de maquinaria para la fabricación del modelo 1500, una primera adaptación innovadora de Seat sobre la gama Fiat-Seat.

La labor social de la empresa, aspecto que se cuidaba muy mucho en el franquismo, es continua. Por estas fechas se han construido nuevos bloques de viviendas en Barcelona, creándose lo que en aquellos años se llamó la Supermanzana Seat. Se levantan colegios y centros de asistencia médica, formando todo ello

una pequeña ciudad en torno a la factoría. Dentro de la vida de la fábrica se forma el grupo de empresa, afiliado a Educación y Descanso, que reunirá diversas secciones y actividades deportivas y culturales. Al general Franco no le queda más remedio que conceder a Seat el título de Empresa Ejemplar. Y es que hasta el 600 salía ya preparado para que se le adaptaran los cinturones de seguridad.

Esos cambios, esas nuevas imágenes, llegan hasta el Gobierno. Cae la «vieja guardia», dando paso a los tecnócratas. En un año tenso y polémico, de duras confrontaciones. El general de El Pardo otorga al país dos personajes que no casan con el conjunto. Por un lado, Manuel Fraga Iribarne, que con su arrolladora forma de ser intenta conciliar libertad y censura, y Gregorio López-Bravo, un joven de misa diaria y modos distintos, alejado de maneras imperiales. El Opus gana terreno colocando a Laureano López Rodó en la Comisaría del Plan de Desarrollo. Es la penúltima esperanza de un relanzamiento de la economía española, que intentaba unirse, aunque fuera en el furgón de cola, a la ola de bienestar que «golpeaba» a la vieja Europa.

Raúl R. Sáez

El presidente de Seat, Ortiz Echagüe, recibiría de manos del general Franco, en 1962, el título de «Empresa ejemplar» concedido a su empresa

99

Coordinador: Raúl R. Sáez. Redacción: Alberto Mallo, M.ª Jesús Benoit y José Luis Aznar. Diseño: Olegario Torralba y Juan G. Aso. Documentación: Isabel Valcárcel, Mariana Ohliger y Lourdes Bravo. Fotografía: Equipo MOTOR16, Seat, archivo de Antonio de Senillosa, RACC.

GINSENG LEO

HOY LO NECESITAS MAS QUE NUNCA.

Ginseng significa vigor, energía física y mental. Su raíz es utilizada en Oriente desde hace miles de años. Los occidentales lo hemos descubierto ahora.

Justo cuando más lo necesitamos. Cuando cansancio, depresiones, alteraciones digestivas, insomnio, ansiedad y trastornos cardíacos reflejan el tipo de vida que llevamos.

El Ginseng parece pensado para defendernos de los problemas actuales.

Ginseng Leo es la más alta concentración y la mejor presentación del extracto de Ginseng rojo coreano.

Para que también nosotros estemos en plena forma.

Adios, estrés.



La experiencia lo demuestra una y otra vez.

El Ginseng actúa con toda eficacia contra ese conjunto de problemas que hemos dado en llamar estrés.

Y lo hace de la forma más natural. Sin contraindicaciones. Ni efectos secundarios.

Aumentando nuestra energía.

Dándonos el vigor que precisamos en cualquier tipo de actividad y trabajo.

Facilitando nuestra capacidad de concentración, reactivando nuestra memoria, incrementando nuestras reservas, permitiéndonos un mejor estado de ánimo y hasta ayudándonos a relajarnos, a dormir mejor.

El Ginseng refuerza nuestra energía mental. Y también nuestra energía física.



Lo que ayuda a los mejores atletas, también te puede ayudar a tí.

Los grandes deportistas de todo el mundo están descubriendo el Ginseng.

Porque colabora a conseguir la mejor forma física, pero no actúa como doping.

También tú tienes derecho a sus beneficios.

Para alcanzar el récord que la vida impone cada día.

Para sentirte en forma.

Para luchar contra los efectos del paso de los años.

En todos los campos. Desde la pérdida de reflejos a la disminución de la potencia sexual.

El Ginseng aumenta nuestro rendimiento físico, nuestra resistencia, acortando los tiempos de recuperación tras un esfuerzo especial.

Para solucionar los problemas de verdad hay que llegar hasta la raíz.

El Ginseng Leo te ofrece, además, otras claras ventajas.

No es sólo raíz molida, sino el más concentrado extracto de la raíz roja de Panax Ginseng C. A. Mayer de plantas de cuatro a seis años especialmente seleccionadas.

Porque en los Laboratorios Leo buscamos la máxima eficacia. Por eso te ofrecemos el Ginseng con mayor índice de saponinas de acción activadora.



Descubre el Ginseng Leo. Ya está en tu farmacia. Y hoy lo necesitas más que nunca.

TRATAMIENTO para 60 días cada envase.

Que no te falten sus ventajas.

Sólo en Farmacias

PRODUCTOS DIETETICOS DE LABORATORIOS LEO, S. A.

La naturaleza al servicio de la salud.



MOTONAUTICA

LOS PEQUEÑOS
CORREN MAS

Dos nombres de prestigio en el mundo de la motonáutica, Evinrude y Renato Molinari, han hecho posible la creación de un catamarán de competición, especialmente diseñado para jóvenes aficionados de dieciséis años, que hace gala de unas prestaciones de alto nivel.

La aparición de esta nueva embarcación realizada por Renato Molinari y motorizada por Evinrude se integra de lleno en la idea de la Federación de Motonáutica de potenciar las clases infantiles y juveniles de promoción. Pero tiene una peculiaridad importante, como es la de disponer de un motor *serio*, que desarrolla una potencia de 30 caballos.

Se trata de un catamarán de 3,67 me-

tros de eslora y 1,67 de manga, que viene a ser una réplica bastante exacta de los actuales prototipos fuerabordas de Fórmula 1 del afamado constructor y campeón italiano Renato Molinari.

El casco está construido en plástico reforzado con fibra de vidrio. Su diseño está pensado para que ofrezca las suficientes condiciones de seguridad y al mismo tiempo sea rápido y excitante en su funcionamiento. El objetivo es

que presente unas ciertas dificultades de puesta a punto y pilotaje. Resulta, por tanto, un magnífico barco de escuela para que los jóvenes vayan familiarizándose con las dificultades y los problemas técnicos que deberán afrontar en las categorías de alta competición. Al mismo tiempo, se han primado la sencillez y facilidad de mantenimiento.

Este pequeño catamarán viene a ser

El nuevo catamarán construido por Renato Molinari para jóvenes de dieciséis años es una réplica de los Fórmula 1 del fabricante italiano.



un escalón superior a las categorías SJ y SA, para chavales de entre doce y quince años, que utilizan motores fueraborda de 9 y 12 caballos, respectivamente, y están reguladas por la Fe-

deración Española de Motonáutica. El motor del modelo que nos ocupa es un bicilíndrico de dos tiempos. Su configuración de serie no puede ser alterada y únicamente se pueden tocar el

encendido y la hélice, que es libre. El equipo del barco se compone solamente de asiento para el piloto, mando de gas del motor, dirección y cortacorrientes amarrado al piloto para casos de emergencia.

En la presentación de este catamarán juvenil intervinieron diversos pilotos de prestigio, que lo elogiaron y navegaron junto a él, como puede apreciarse en la fotografía grande, en la que se ve también un catamarán de la clase OE.

Texto y fotos: José Luis de la Viña

DE UN PASO AVANTE



CON UN EVINRUDE

SABEMOS LO QUE USTED ESPERA DE UN FUERABORDA

Por mucho que sepa uno de vela, viene bien a veces una pequeña ayuda en situaciones críticas.

Por eso, para darle empuje cuando le haga falta, hemos desarrollado la gama Evinrude de motores auxiliares "Yachtwin 4", "Yachtwin 6", "Yachtwin 8" y "Yachtwin 9.9".

Podrá contar con una enérgica Marcha Atrás, la de nuestro cambio de Marchas completo Avante/Punto muerto/Atrás. Podrá confiar en un arranque inmediato, gracias a nuestro encendido electrónico Firepower® (excepto en el "Yachtwin 4"). Y también podrá beneficiarse de un funcionamiento económico y de alto rendimiento con la mezcla de gasolina y aceite 100:1 que recomendamos.

Además, incluso cuando van provistos de ejes extralargos (Modelos 8 y 9.9), los Yachtwin de Evinrude se montan fácilmente —y se guardan igual de fácil cuando no se necesitan.

Muchas y buenas razones para Dar Un Paso Avante Con Un Evinrude.

EVINRUDE
FUERABORDAS

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

MOTORMASO

Autovía de Castelldefels, Km. 9 - Cruce Ctra. de Viladecans - Apartado 53 SANT BOI (Barcelona) - Tel. 93/661 41 00 - Telex 50754 JMMV-E

Tarjetas Postales

HONG Kong es como Galerías Preciados, sólo que rodeado de agua por todas partes menos por una, que da a China.

Si se llega a Hong-Kong por aire y de día, la primera impresión es aterrizadora. El avión, que, claro, suele ser de los grandes, se precipita desde el mar a la ciudad y penetra en ella a cuchillo por un pista de aterrizaje que es como una calle más, y no de las más anchas. Antes de que el aparato tome tierra, desde la ventanilla, uno puede observar, por las ventanas abiertas de los edificios, la vida cotidiana de los chinos en sus domicilios. Damas cocinando o lavando la ropa, niños en el orinal, caballeros afeitándose y otros mil detalles íntimos y familiares de los que hacen las delicias de un costumbrista o de un antropólogo.

La aglomeración de personal en espacios reducidísimos es impresionante. Pero ésa es una de las peculiaridades de esa ciudad que los partidarios del liberalismo económico salvaje consideran un paraíso. Es lo que me convence menos en los seguidores de Milton Friedman. Que sólo tienen en cuenta, en el factor humano, la rentabilidad. Claro que los estatistas suelen ser aún menos considerados.

Para visitar Hong-Kong, lo mejor es ponerse de acuerdo con otros viajeros y alquilar uno de esos minibuses japoneses para ocho personas. Se contrata con un guía chino que hable la lengua que usted desee. Lo cierto es que el paseo carece totalmente de interés y, por tanto, da igual el idioma en el que se exprese el guía. Casas y más casas, buildings y más buildings, a cual más feo y más anodino.

Lo más espectacular que os enseñan es un Rolls Royce aparcado en el interior de una villa. Pertenece, os dicen, a un millonario chino, productor de las películas de Kung Fu. El guía lo dice con un tono de respetuosa admiración, no se sabe si dirigido a la calidad artística que pueda atribuir a los espantosos films o al símbolo (un tanto hortera a estas alturas, todo hay que decirlo) de altura social representado por el automóvil.

Al paso, también os señalarán un minúsculo y horroroso jardín budista,



Xavier Domingo

Hong-Kong, sino en todas partes. No es oro todo lo que reluce, pero lo que reluce a menudo se paga más caro que el mismo oro de ley.

Por la noche, Hong-Kong se viste de neón, de puticlubs, de peppermint, de damas envainadas en estrechas indumentarias de raso y de seda, llenas de dragones y con la falda rajada, luciendo la pantorrilla e incluso parte del muslo. Indagando, se encuentran fumaderos de opio y lúgubres lupanares para marinos borrachos y éste es uno de los raros atractivos reales y positivos de Hong-Kong, aunque no exento de peligros, no tanto morales como físicos y aun sanitarios.

Lo más pintoresco de la península es el puerto de pescadores, abigarrada aglomeración de sampans, ciudad flotante en donde, por cierto, hay varios enormes restaurantes instalados en barcas de tres o cuatro pisos, con lujosos comedores. Lujosos con ese chino chillón, rojo y dorado, lleno de espejos y de furias flambeantes, violento y fumanchuesco. Lo importante es que en esos lugares, multitudinariamente frecuentados, se come bastante bien, lo que hace

olvidar la imagen, desesperada entre todas, de esos pobres perrillos pekinenses ciegos que no se sabe por qué diablos tienen atados en la proa de todos los juncos y sampans.

En Hong-Kong, y éste es otro de sus escasos méritos, se pueden degustar todas las cocinas de China, que son numerosas, aunque lo que más abunda es la cocina cantonesa, condimentada y a menudo picante.

Pero los estilos culinarios son abundantes en China y muy diferentes entre sí, de modo que los chinos nunca hablan de cocina china. Sería tan poco exacto como hablar de cocina europea. Piénsese que tan sólo en Pekín coexisten tres cocinas perfectamente diferenciadas entre sí.

Claro que en Hong-Kong, el colmo del esnobismo consiste en desdeñar la cocina china para ir a alguno de los numerosos y nefandos restaurantes que la colonia europea exige. Los hay para todos los gustos y ninguno es bueno. En

cambio, todos son muy enconpetados y, en alguno, por la noche, sólo se admite a clientela vestida de noche, smoking y traje largo. La bobada británica.

Visita a Hong Kong

única zona verde de la urbe, quintaesencia de lo kitch en chino y, en chino, casi todo es muy kitch.

De quien es realmente el paraíso Hong-Kong es del amante del consumo. Lo puede comprar prácticamente todo o si no, imitaciones de todo lo que desee comprar. Lo auténtico y lo falso se mezclan en una orgía exhibicionista



y no son precisamente los precios los mejores indicativos de la autenticidad o de la falsedad. Lo cual ocurre también entre las personas, y no sólo en

CON NEUMATICOS DE SERIE FIRESTONE

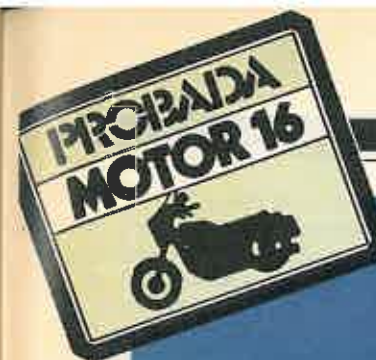
La nueva fórmula de promoción INTER-IBIZA, ha seleccionado los neumáticos de serie FIRESTONE para el desarrollo de su Campeonato.

Neumáticos FIRESTONE, igual que los de su automóvil.

Neumáticos FIRESTONE que, por seguridad y más agarre, han demostrado su fiabilidad, tanto en las más duras pruebas deportivas como en una conducción normal.



¡ Se ha demostrado !. FIRESTONE llega más lejos ...



**HONDA CS-125
MUCHO NOMBRE Y
POCAS NUECES**

LA CS-125 figura en la gama de Honda como uno de los modelos más económicos. En realidad se trata de la versión remodelada de la primitiva CB-125, que en los años 1975-78 ostentó el récord de ventas en su cilindrada.

Al igual que su hermana, la CS-125 se fabrica en la factoría Honda Italia, con el fin de poder abaratar al máximo los costos de producción y también de transporte. En su construcción se emplean piezas originales japonesas, que se ensamblan con otras servidas por la industria auxiliar italiana. El resultado es satisfactorio.

La CS-125 es la moto ideal para desenvolverse con agilidad en el tráfico urbano, con un consumo de carburante ridículo, una escasa manutención mecánica, buena estabilidad y sobre todo, un gran confort de marcha tanto para el piloto como para el pasajero.

La línea estética es de lo más tradicional, así como la parte mecánica y ciclística, el inconveniente más importante consiste en el precio que en nuestro país, una vez importada alcanza las 259.900 pesetas. Una cifra exorbitante para un vehículo cuyo fin es el desplazamiento urbano y la economía de uso.

MECANICA-COMPORTAMIENTO

Como ya se ha comprobado, la resistencia mecánica y la baja manutención de una moto han de tener como base la simpleza mecánica. Por esta razón, Honda ha equipado la CS-125 con el mismo propulsor de la CB, experimentado con éxito a lo largo de varios años. Este motor es de cuatro tiempos,

Ante todo, simpleza mecánica
El propulsor es el mismo que equipaba la CB



y se compone de un solo cilindro vertical.

El pistón tiene un diámetro por carrera de 56,5 x 49,5 milímetros, y cubica 124,1 centímetros cúbicos. Es capaz de desarrollar 8,4 caballos de potencia a 8.900 revoluciones por minuto, y la distribución se compone de un árbol de levas en culata en cuyo extremo izquierdo está colocado el sistema del encendido, que es de contactos.

Está alimentado por un carburador Dell'Orto de 24 milímetros de diámetro, desprovisto de la bomba para la aceleración.

Como se puede comprobar, todo este conjunto está compuesto por elementos y soluciones técnicas de lo más tradicional. A primera vista, los 8,4 caballos de potencia disponibles pueden parecer pocos; sin embargo, es una cota razonable para un motor de cuatro tiempos enfocado hacia el uso rutinario. Hay que tener en cuenta también las ventajas de un motor de cuatro tiempos en cuanto a duración y a la facilidad con que éste se ajusta a las normas de contaminación vigentes en países como Suiza y Suecia.

El conjunto cambio-embrague parece estar sobredimensionado para la po-

FICHA TECNICA



HONDA CS-125

MOTOR Monocilíndrico. Cuatro tiempos. Refrigeración por aire. Cilindrada total: 124,1 c.c. Diámetro por carrera: 56,5 x 49,5 mm. Relación de compresión: 9,4:1. Potencia máxima: 8,4 CV a 8.900 rpm. Par máximo: 0,69 mkg. a 8.600 rpm.

ALIMENTACION Un carburador Dell'Orto de 24 mm. de diámetro. Encendido por contactos. Batería 6 v. 3 ah.

TRANSMISION Primaria, por engranajes. Secundaria, por cadena. Embrague: Discos múltiples en baño de aceite. Cambio: Cinco velocidades.

BASTIDOR Cuna simple abierta mixto-chapa-tubular. Basculante de sección cuadrangular. Suspensión delantera, horquilla hidráulica telescópica; trasera, dos amortiguadores hidráulicos regulables. Frenos delanteros, un disco de 240 mm. con accionamiento mecánico. Posterior, de tambor con leva simple.

DIMENSIONES Distancia entre ejes: 1.320 mm. Longitud total: 1.520 mm. Altura del asiento: 740 mm. Peso en seco: 118 ilos. Capacidad del depósito: 13,5 litros.

tencia que pasa a través suyo. El primero se compone de cinco marchas, que engranan con suma facilidad, y con un corto recorrido de la palanca.

La parte ciclística está formada por el habitual chasis de cuna simple abierta. La parte superior es de chapas estampadas y soldadas entre sí, mientras la parte de la cuna es tubular. Esta solución se utiliza sólo por razón de economías, pero no por esto el resultado deja de ser positivo, y en este caso ofrece la rigidez necesaria que precisa la moto. A este apartado contribuye también el basculante hecho en tubo de sección rectangular, que aparentemente parece de aluminio.

La suspensión posterior que lo com-

Precio en la calle:
259.900 ptas.

Importador: Montesa Honda, S. A. Cornellá del Llobregat, 35-37. Barcelona.

Garantía: Seis meses.

Fecha de presentación: Enero de 1985.

Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Consumo muy bajo.
- Buena estabilidad.
- Confort de marcha.

DEFECTOS

- Frenada poco eficaz.
- Acabado espartano.
- Precio elevado.

CONSUMO

Muy bajo

CIUDAD

En primera, segunda y tercera

CARRETERA

A 100 km/h. de cruceo

l./100 km.	
2,7	
2,4	

Particularmente cómodo el asiento para piloto y pasajero, los reposapiés están justo en su lugar. El equipamiento se ha reducido a lo más imprescindible.



pleta está formada por dos amortiguadores hidráulicos regulables. La horquilla delantera es telescópica con funcionamiento hidráulico, y está realizada por la casa Paioli.

En la versión CS-125 se ha prestado un particular interés a la comodidad tanto del conductor como del pasajero. El sillín está bien mullido, y es de sección ancha, cosa insólita en motos de esta categoría. Todo esto se completa con los reposapiés, que se encuentran colocados en el justo lugar. Como resultado se obtiene una postura de conducción muy cómoda y relajada. Quizá el manillar es un poco alto y algo ancho, pero este detalle está a la merced del gusto personal de cada conductor.

El manejo de todos los mandos es fácil y cómodo. Especialmente el acelerador y el embrague se accionan con gran suavidad, y no precisan el más mínimo esfuerzo. No ocurre lo mismo con el freno delantero, que al ser mecánico necesita mucha presión sobre la leva para conseguir frenar. De todos modos, nunca se logra una frenada brillante ni progresiva.

No contar con arranque eléctrico en una moto destinada a callejear es un inconveniente, especialmente para el sector motorista femenino, que encuentra cierta dificultad en el arranque a pedal. Al margen de esto, la puesta en marcha de la CS-125 es sencilla, y a la primera «patada» suele arrancar, incluso sin recurrir al mando del aire.

Después de recorrer algunos kilómetros en el tráfico urbano, esta Honda muestra gran agilidad de manejo y sobre todo resulta muy ligera. Se agradecería un mayor giro de la dirección, cosa que facilitaría sortear los coches con más decisión. Incluso llevando el pasajero, esta característica sigue presente.

Con las primeras tres marchas, la CS-125 tiene dos formas diferentes de comportamiento:

Hasta alcanzar las 6.000 revoluciones por minuto el funcionamiento es silencioso, casi sin vibraciones y sumamente fácil.

Pero, si se desea algo más de nervio para los adelantamientos o las maniobras inmediatas, es necesario hacer girar el motor casi a las máximas revoluciones, en cuyo caso aparecen vibraciones muy molestas, que se aprecian en el manillar y en el depósito del combustible.

Una vez abandonada la ciudad, es en carretera donde la CS-125 empieza a decepcionar. Al estirar las primeras tres marchas hasta las 9.000 revoluciones por minuto, se consigue un funcionamiento con cierta aceleración y facilidad de recuperación, pero al engranar la cuarta velocidad el motor reduce de inmediato su régimen, quedándose en las 6.000 revoluciones por minuto; a partir de ahí le cuesta muchísimo alcanzar otra vez el régimen brioso. Todo es-



La postura de conducción es cómoda y relajada, a pesar del manillar, un poco alto y ancho. La frenada, poco progresiva, es uno de sus grandes defectos.

ACABADO-EQUIPAMIENTO

En este apartado se puede aplicar el conocido refrán «La avaricia rompe el saco». Honda ha querido abaratar tanto este modelo, que su acabado deja bastante que desear, y el equipamiento se reduce a lo más indispensable.

Los mandos eléctricos y los relojes del panel de mandos son japoneses, funcionales, pero estéticamente antiguos. Los intermitentes y el piloto trasero son de mejor calidad.

El acabado de la pintura y su calidad se diferencian mucho de otros modelos de la marca, que nos tienen acostumbrados a mejores terminaciones. Sin embargo, el motor ofrece buen aspecto tanto en el mecanizado de las piezas como en su terminación.

VALOR-PRECIO

El precio de la Honda CS-125 está fijado en 259.900 pesetas, con todos los impuestos pagados. Si se compara con el de otras motos de la misma cilindrada, presentes en nuestro mercado, se ve claramente que la CS-125 es cara. Está claro, que en este modelo se paga también el nombre del fabricante, y además de ser un modelo caro, sus características de acabado y calidad no se corresponden a lo que un fabricante como Honda puede llegar a ofrecer. En contraposición a este punto negativo, reúne características de fiabilidad mecánica, buena estabilidad, y un manejo de lo más agradable. Además, el consumo de combustible es tan bajo que la sitúa en un lugar aventajado frente a otras competidoras de la misma cilindrada.

Gigi Corbetta
Motor 16/61

NEUMATICOS

METZELER



ESPANSA

PRESTACIONES



Discretas

VELOCIDAD MAXIMA

Con un solo piloto (km/h) 110
Con dos personas (km/h) 75

ACELERACION (seg.)

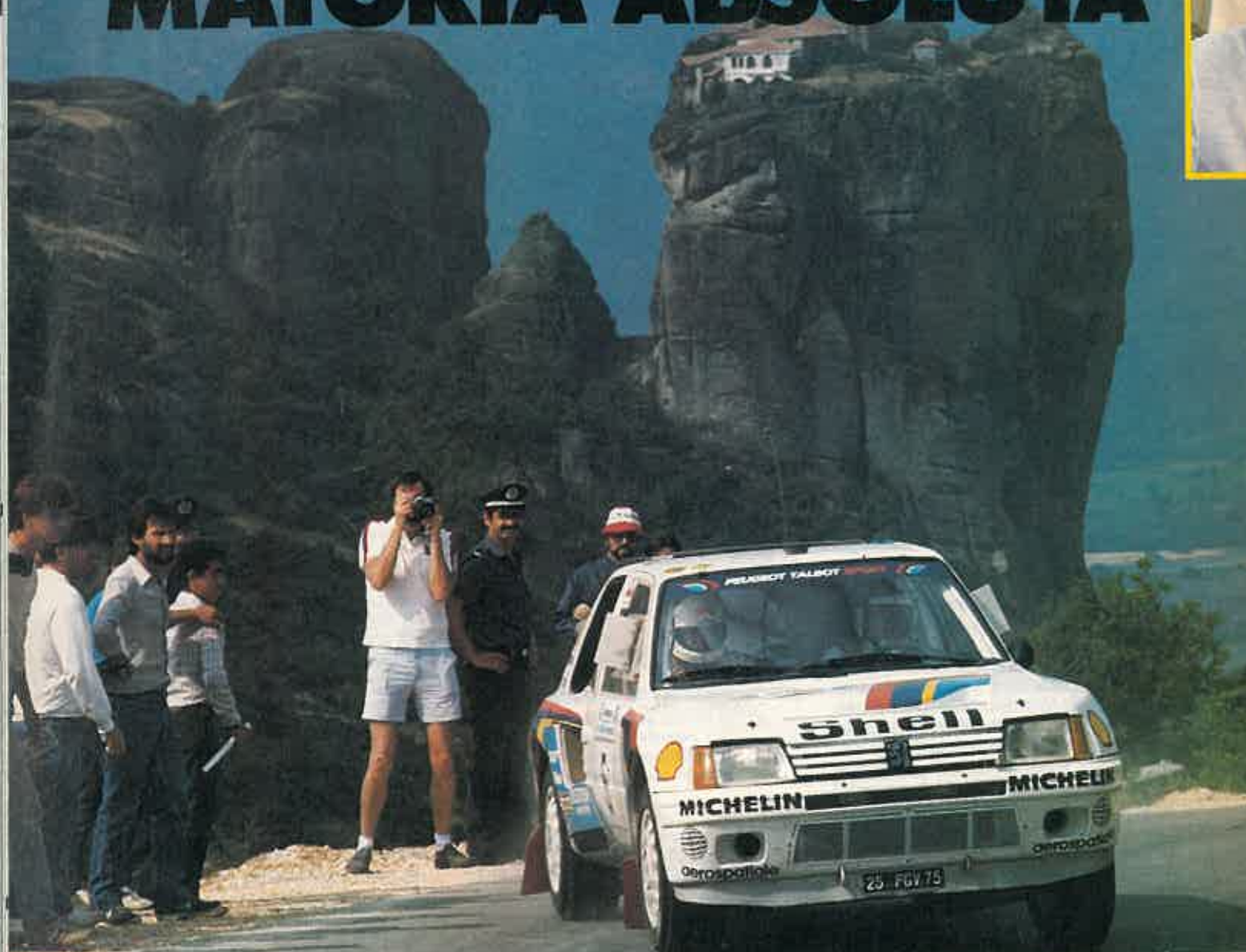
De 0 a 400 metros 27

RALLYE ACROPOLIS

TIMO SALONEN POR MAYORIA ABSOLUTA



Timo Salonen ha dado al Peugeot 205 Turbo 16 su séptima victoria en una prueba del mundial de Rallyes, de las nueve que ha disputado en este y el pasado año. Salonen, que ganó también este año en Portugal, se ha convertido en el «atletismo» del equipo francés.



GRACIA ha vivido estos días dos grandes acontecimientos que sus habitantes han sabido combinar acertadamente. De un lado, las elecciones al Parlamento helénico y por otro, la XXXII edición del Rallye Acropolis, una de las pruebas más duras y tradicionales de cuantas componen el Campeonato del Mundo de Rallyes.

Ari Vatanen y su Peugeot 205 Turbo 16 emperaban a experimentar problemas de dirección y frenos ya en el primer tramo, para acabar saliéndose en el segundo, golpeando fuertemente contra

un árbol. En Audi las cosas no rodaban mejor. Walter Rohrl sufría la rotura de la suspensión delantera y seguía el mismo camino que su rival. Así pues, tanto Audi como Peugeot se quedaban con una sola carta tras los dos primeros tramos: Stig Blomqvist, vencedor de la última edición, Timo Salonen. El finlandés llevaría la mejor parte en la primera etapa, entre Atenas y Kalam-baka, aunque sin poder distanciarse mucho del Audi Quattro del piloto sueco. En la llegada a Kalam-baka, la diferencia entre ambos era de un minuto nueve segundos, y no había todavía na-

da decidido. Sin embargo, la segunda etapa, de regreso a la capital griega, iba a resultar nefasta para Stig Blomqvist en sus aspiraciones de repetir victoria. Primero, una sustitución de la caja de cambio le valdría un minuto de penalización, y más tarde, un pinchazo y una misteriosa avería en el complicado sistema Motronic, que controla el encendido y el turbocompresor del Audi Quattro, le supondrían perder 4-17 con respecto a Salonen en el penúltimo tramo de la etapa. Ello dejaba el rallye prácticamente decidido a favor de Salonen, cuyos únicos problemas



El sueco Blomqvist no pudo repetir el triunfo del 84. Pero hizo segundo, y sigue a Salonen en el mundial.



Magnífico resultado de los Mazda a motor rotativo. Ingvar Carlsson logró el tercer puesto.



Los Nissan 240 RS, irrompibles, se clasificaron entre los diez primeros. Mehta fue el mejor (4.º), por delante de Kirkland, Moschous (en la foto) y «Stratissimo».

● La semana anterior al rallye Acropolis, Bruno Saby, el piloto que sustituye a Zanini en el equipo Peugeot-Talbot, estuvo probando neumáticos y suspensiones con el Peugeot 205 Turbo-evolución 2. El francés probó no menos de 30 tipos diferentes de suspensiones, así como un nuevo sistema para extraer el calor de los frenos y llevar aire fresco hasta los amortiguadores.

● El domingo 26, antes de tomar la salida, Walter Rohrl firmó contrato con Audi para 1986 ante la presencia de Ferdinand Piech, desmintiendo de esta forma los rumores que daban casi como seguro su paso al equipo Lancia.

● La tradicional guerra de helicópteros de asistencia que se desarrolla en el aire en cada tramo estuvo a punto de convertirse en tragedia cuando el piloto del helicóptero Audi intentó aterrizar en lugar de difícil acceso y rompió un brazo de rotor. Igualmen-

te, el helicóptero de Lancia sufrió un incidente similar en Lidoriki al tocar tierra con la parte posterior y efectuar un amago de capotar. Afortunadamente estos incidentes se quedaron en sustos.

Rohrl abandonó en el segundo tramo y quedó inédito.



se habían limitado, hasta entonces, a una dirección bastante dura, cuyo brusco retorno había formado grandes ampollas en sus manos necesitan-

do la asistencia de sus médicos. Paralelamente al duelo Audi-Peugeot, Nissan, con un fuerte equipo oficial, compuesto por los keniatas Shek-

har Mehta, Mike Kirkland y Jayant Shah, y los locales George Moshous y «Stratissino»; Mazda, con el sueco Ingvar Carlsson y el propio manager del equipo, el alemán Achim Warmbold; la escudería Tre Gazzelle-West, con dos Lancia Rally, para Mauro Pregliasco y Andrea Zanussi, y el campeón de rallies de Oriente Medio, Saced al Hajri, con su Porsche 911 Rothmans, constituían lo que se ha dado en llamar la «clase turista» o vehículos de dos ruedas motrices. Aquejados por innumerales problemas, los Lancia, principales favoritos de este terceto, se verían pronto superados por el Mazda RX 7 del sueco Ingvar Carlsson, cuyos tiempos no dejaban duda de la competitividad del modelo japonés. Movidos por un motor rotativo y con más de 300 CV de potencia para 960 kg de peso, los Mazda RX7 son los vehículos con motor atmosférico más potente de cuantos han entrado en la escena mundial de los rallies.

Por su parte, en Nissan su resistencia mecánica no se veía complementada con una competitividad mecánica, quedando el cinco veces vencedor del Safari, el keniatá Shekhar Mehta, a la expectativa como primer clasificado del equipo.

Con una diferencia de 6 minutos 54 segundos a favor de Salonen, los hombres de Jean Todt tan sólo debían concentrarse en llevar la carrera del finlandés, a la espera de que no surgiese ningún problema mecánico. En Audi, por el contrario, Blomqvist se veía obligado a atacar para presionar a su rival. De esta forma el sueco se hacía con todos los mejores tiempos en la tercera y última etapa en la península del Peloponeso, pero con Salonen físicamente recuperado y con toda la atención de los mecánicos de Peugeot en su vehículo, la suerte estaba echada.

Esa noche del miércoles, de tanta efervescencia en años anteriores, tan sólo significaba esta vez el abandono de Pregliasco, cuando aspiraba a la tercera posición, al quedar bloqueados los frenos traseros de su Lancia Rally, saliendo de la carretera.

Texto y fotos: **Esteban Delgado**

Clasificación final

1. Salonen-Harjanne (Peugeot 205 Turbo 16, gr. B), 10 horas 20 minutos 19 segundos; 2. Blomqvist-Cederberg (Audi Quattro Sport), a 4-15; 3. Carlsson-Melander (Mazda RX 7), a 48-06; 4. Mehta-Mehta (Nissan 240 RS), a 50-27; 5. Al Hajri-Spiller (Porsche 911 SC RS), a 1-01-31.

Campeonato del Mundo

Marcas
1.º Peugeot, 94 puntos; 2.º Audi, 62; 3.º Nissan, 30; 4.º Toyota, 28.

Pilotos
1.º Salonen, 68 puntos; 2.º Blomqvist, 50; 3.º Vatanen, 40; 4.º Rohrl, 27; 5.º Saby, 23; 6.º Kankkunen y Ragnotti, 20.

FORD RS 200: TEST EN PORTUGAL

DURANTE la semana pasada, un equipo de hombres de Ford Inglaterra, capitaneado por Peter Ashcroft, ha estado haciendo ensayos en Portugal sobre el nuevo Ford RS 200, que en breve aparecerá en el escenario de los rallies del Mundial.

En compañía de Peter Ashcroft se hallaban algunos ingenieros responsables del proyecto, y el piloto Malcom

Wilson, que se ocupará, al parecer, de uno de los coches oficiales. Se han estado probando suspensiones y varios motores (uno de 380 CV y otro de 410 CV). Pirelli desplazaba un furgón con neumáticos, de los que también se ensayaban distintos tipos y compuestos de goma.

Algunas roturas de los brazos de suspensión inferiores (delanteros) en su zona de anclaje con la rótula entorpecieron momentáneamente los ensayos, pero en pocas horas la gente de Ford resolvía el problema y continuaba con los test.

Se ha estado utilizando preferentemente el tramo cronometrado de San Lourenço —de piso muy malo y devastador—, y que resulta ser una excelente pista de ensayo para la fiabilidad de las suspensiones, aunque en los días de lluvia se utilizó igualmente la parte de asfalto del tramo de Gávea.

El RS 200 se dispone a salir del «horno».

Rafa Cid

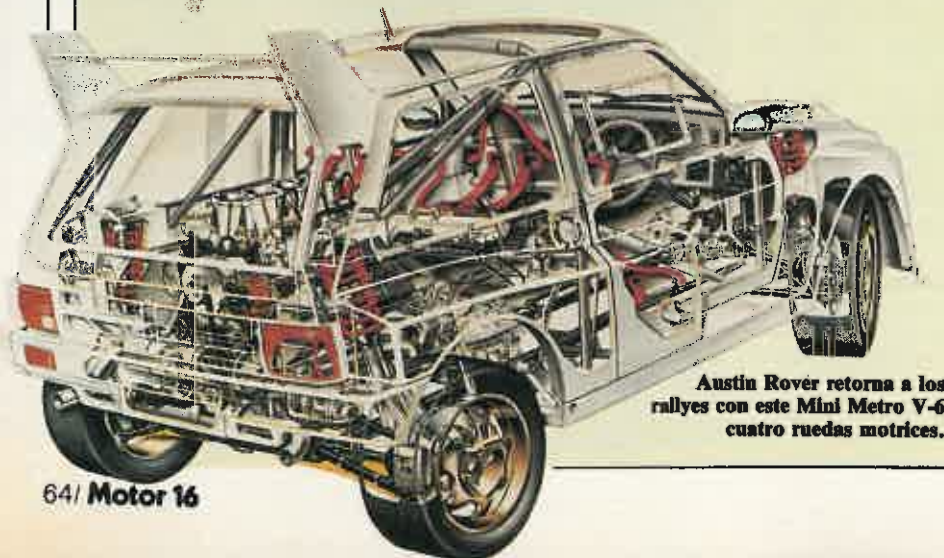
EL MINI METRO DE CARRERAS

UN año después de que Austin Rover presentara el primer prototipo, he aquí el Mini Metro 6R4 Gr.B con el que la marca británica pretende reverdecir los laureles que otrora lograron los Mini Cooper en los rallies internacionales.

El coche, que mantiene el aspecto de un Mini Metro pese a sus imponentes pasos de rueda y los grandes radiadores de aceite. El motor, colocado en posición central longitudinal, es un V-6 a 90° de 2.991 centímetros

con culata de cuatro válvulas por cilindro. La transmisión es a las cuatro ruedas con caja de cambio de cinco marchas. Se ofrece en dos versiones, una para amateurs, denominada Clubman, que tendrá una potencia de 250 caballos; y otra, denominada International, que variará entre los 380 y los 410 caballos.

El nuevo coche debutará en competición con ocasión del próximo Rally del RAC, la última prueba del presente Mundial.



Austin Rover retorna a los rallies con este Mini Metro V-6 cuatro ruedas motrices.

64/ Motor 16



Frente a una competencia disminuida y con el mejor coche, Bruno Saby no tuvo grandes problemas para adjudicarse el Rallye Villa de Llanes.

RALLYE VILLA DE LLANES

SABY LO TUVO FACIL

BRUNO Saby ha conseguido hacer triunfar al Peugeot 205 Turbo 16 de Automóviles Talbot de España. Pero lo ha hecho en una prueba en la que la única oposición que ha tenido ha sido la del valeroso «Beni» Fernández, con el Opel Manta 400, un robusto coche, pero claramente inferior.

La ausencia de Serviá, que prefirió abstenerse de participar en Asturias pa-

ra poder preparar mejor el Rallye El Corte Inglés, y la falta de puesta a punto de Maxi Turbo de Carlos Sainz, le dejaron el camino casi completamente aplanado. Habrá que esperar a ver qué ocurre en El Corte Inglés, con Serviá y Zanini en la carrera.

Por otra parte, hay que hacer notar que el Peugeot venía con nuevos frenos —algo que Zanini había pedido constantemente— y que Saby dispuso para

entrenar de un 205 Turbo 16 de 200 caballos, con el que el piloto español sólo había podido repasar algunos tramos en las pruebas que disputó. Estaba claro que la actitud francesa de cara al coche de la filial española había cambiado por completo, dando mayores posibilidades a Saby, pese a que conoce bien el coche por ser piloto de pruebas de la marca. La otra novedad fue el ya mencionado debut del Maxi Turbo. Un

Motor 16/65

debut un poco apresurado y que ha impedido a la marca desarrollarlo convenientemente.

El coche, traído directamente de Francia, montaba el motor de reserva de Ragnotti, que para esta ocasión cedió el equipo francés. Cuando Carlos Sainz tomó la salida del rallye apenas había rodado 150 kilómetros con su nueva montura, a la que había sido imposible hacer los reglajes idóneos de suspensión. A pesar de ello, en los ocho primeros tramos el piloto madrileño dio un recital de conducción a los mandos de un coche, que ni por motor ni por suspensiones estaba a la altura que se esperaba.

El dominio de Bruno Saby se perfiló a partir de la media carrera, adjudicándose 11 de los 20 tramos, empatando con «Beny» Fernández y Carlos Sainz en otros tres. Por su parte, Beny hizo el mejor tiempo en cinco pruebas y Sainz se anotó tres, mientras estuvo en carrera.

El continuo acoso de los dos pilotos españoles impidió que Saby se pasease, como algunos pensaban que iba a ha-



Beny logró otro buen resultado —segundo— con el Opel Manta oficial y se permitió acosar a Saby al final de la prueba.

Puras tuvo que luchar durante con Martorell y Moratal para conseguir el tercer puesto con su R-5 Turbo.



Carlos Sainz marcó tres «scratch» mientras estuvo en carrera con el Maxi Turbo, un coche aún falto de puesta a punto.

Nuevo triunfo en grupo N de Bassas, aunque esta vez tuvo menos competencia.

tercero en la clasificación general, tuvo que abandonar. Puras y Moratal siguieron muy combativos hasta el final del rallye, quedando el piloto del Renault veintidós segundos por delante de Moratal, que se adjudicó el Grupo A. El catalán Josep Bassas se adjudicó en solitario el Grupo N, a los mandos de un Renault II Turbo.

De los campeonatos de promoción el que más interés despertó fue el Trofeo Opel Corsa. Con el nivel de preparación que llevan estos coches se pueden dar sorpresas como la que dio Alfonso Loza en la primera prueba, marcando el quinto mejor tiempo, a tan sólo trece segundos del primer clasificado. Sin embargo, estos coches son muy sensibles al tipo de preparación, por lo que las diferencias entre los punteros y los modestos son considerables. Loza fue el vencedor, tras una lucha con Saiz, Rubio y Otero. Este último acabó su carrera en la cuneta del decimotercer tramo. Del desafío Peugeot 205 sólo concurren a este rallye Pradera y Zorrilla, ya que Hevia, que estaba inscrito, no pudo tomar la salida. Estos

ESCRIBE
ZANINI

Ferraris

Mientras que Saby entrenaba el Rallye Villa de Llanes, Zanini se encontraba en Italia, arreglando su participación en el Rallye Corte Inglés con un Ferrari 308 GTB de cuatro válvulas. Estos son sus proyectos:

TERMINADA la prueba del RACE, en Lugo, viajé a Italia para organizar la mitad de temporada que todavía resta y, cómo no, enterarme de cómo va el futuro Ferrari GTO evolución.

Al entrar en el taller de Michelotto lo primero que me llamó la atención es un Ferrari Daytona, terminándose de restaurar; a la izquierda, un 308 azul Francia, con grandes ruedas; más a la izquierda, un chasis desnudo de un antiguo GTO, esperando su reconstrucción; a la derecha, un 308 con publicidad de Valentino; al fondo, un BB (Berlín a Boxe), o sea, el universo de los Ferraris.

Michelotto, con su habitual mono de trabajo, me enseña el coche que ha desarrollado para el 85, el 308 azul Francia (ay es desgracia). Ha sufrido una serie de modificaciones respecto al pasado año, ganando en frenada, potencia en baja y también mejor motricidad, utilizando ruedas más grandes respecto al pasado año, tanto delante como detrás.

Terminada la planificación de nuestro primer rallye, El Corte Inglés, en Gran Canaria, y horrorizados al terminar de hacer las sumas, salimos en busca de un alma caritativa (véase sponsor) italia-

na para completar nuestro presupuesto de tan lejana aventura.

Después de una serie de visitas volví al taller de Michelotto para comentarle lo divertido que podría ser participar en una carrera que se organiza en España, mal llamada la Baja Montes Blancos, con un Ferrari. Resultó que la tenía apuntada en un calendario internacional y aceptó entrar en la discusión. Total que eran las tres y todavía no habíamos comido. Bocadillos, y seguimos hablando de la Baja. A las siete Michelotto se rinde, pide una aspirina, y me promete montarme en un aparato en condiciones para la aventura y se retira a meditar.

Conseguido mi objetivo, subí de

nuevo a mi Fiesta y me traslado a visitar al Mago Cucurucho, el preparador del Ferrari 2 válvulas del año pasado, que me informa de la mala fortuna del Peugeot 205 Turbo 16 italiano en la isla de Elba, la sede de Peugeot Italia, había abandonado por rotura de bomba de agua, pero que la verdad es que el coche no se veía desde lo alto del precipicio por el que había caído.

Como el avión no salía hasta las doce de la mañana, aproveché para acercarme a Maranello, la sede de Ferrari, donde me encontré con el señor Florini, alma de las carreras en carretera de marca. Me dio un buen disgusto al informarme que el desarrollo del GTO irá dirigido a la utilización en circuito, pues piensa que para los rallyes del mundial, la tracción a las cuatro ruedas es imprescindible. De todas formas nuestra ilusión por conseguir uno de los veinte sigue.

(Continuará.)

Sto L



cer, teniendo que emplearse a fondo para ganar el rallye. En la segunda pasada por el tramo de La Borbolla, Carlos Sainz se salió de la carretera, dañando su flamante montura hasta el punto que no pudo continuar en carrera. Más tarde el piloto de Renault comentó que el bajo rendimiento del coche le obligaba a ir haciendo malabarismos en cada curva, hasta que sobrevino el percance. Una vez que Sainz quedó fuera, Beny fue el encargado de acosar directamente a Saby, dentro de las posibilidades de su coche. Aunque el piloto gallego se empleó a fondo y dio un verdadero espectáculo que hizo las delicias del público, a la neutralización de mitad de carrera llegó con cincuenta y ocho segundos de diferencia. En la segunda etapa, Beny exprimió al máximo las posibilidades de su Opel Manta oficial para ir limando segundo a segundo la diferencia con el líder que, a su vez, se limitó a controlar que su ventaja no disminuyese demasiado deprisa, cruzando la línea de llegada con veintitún segundos a su favor. El quedar tan sólo a veintitún segundos del Peugeot 205 Turbo 16, que es actualmente el coche a batir en el Campeonato del Mundo de Rallyes, es un auténtico éxito para el equipo Opel.

Por detrás de los hombres de cabeza la lucha estaba centrada entre Puras, Moratal y Martorell. El R-5 Turbo de Puras era en teoría superior al Peugeot 205 GTI de Moratal y al Samba Rallye de Martorell, pero en la práctica la igualdad de estos tres pilotos ha sido tal que en muchos tramos han marcado los mismos tiempos. Esta lucha perdió uno de sus protagonistas en la segunda pasada por La Estrella, ya en la última etapa, donde Martorell, que iba

Parque cerrado

● Los aficionados presentes en la llegada dispensaron a Bruno Saby un inmerecido frío recibimiento. El piloto francés en unas declaraciones posteriores recordó su condición de piloto profesional que corre temporalmente donde sus jefes le mandan y manifestó su deseo de que su puesto sea ocupado pronto por un piloto español.

● Pitada con rabia de los «tifosi» asturianos al piloto local Bernardino Cardín. Su actuación sobre un Lancia 037 fue decepcionante de principio a fin.

● Fue muy comentado el cambio de actitud de Jean-Pierre Nicolás —director deportivo del equipo Peugeot Francia. Mientras Antonio Zanini corría en el equipo se comportaba como un mero observador, pero en Llanes estuvo en todo momento pendiente de las peticiones de Saby encargándose personalmente de que se cumplieran.

● Los problemas para poner a punto el Renault 5 Maxi-turbo llegaron hasta el extremo de que Bernard Tramon se vio obligado a llamar el viernes, a las tres de la madrugada, a un técnico francés, para que se personase en Llanes desde París, con el utilaje necesario para intentar solucionar el mal funcionamiento de la inyección.

● Bien por los chicos de la Escuela Villa de Llanes, que con su esfuerzo han conseguido una buena organización general de la prueba. Una vez

más el equipo creado por Clemente Rodríguez realizó un buen trabajo.

● Se esperaba con gran interés la primera carrera de los Ibiza. El resultado ha sido un tanto desalentador puesto que los tiempos no han estado a la altura de lo que se esperaba y desde los primeros tramos ocuparon los últimos puestos de la clasificación. Según los pilotos participantes, el coche resulta difícil de conducir y las reacciones del eje trasero son imprevisibles. José Juan Pérez de Vargas, responsable de competición de Seat, escuchó detenidamente los comentarios de los participantes para solucionar en próximas pruebas los problemas que han aparecido. En general la actuación de los pilotos inscritos en este trofeo decepcionó al público, exceptuando a Graña y Holke que montaron el número en cada curva por lo que se salvó el espectáculo.



A TODO GAS



● Ducados ha creado el «Junior Team», ofreciendo el apoyo a jóvenes del automovilismo, que algún día puedan despuntar. Por ahora, el equipo está formado por Eduardo de Aysa, en la Copa Renault 5, y por Tomás Saldaña, en la Fórmula Fiesta.

● Mal fin de semana para los españoles en Monza, en el Campeonato italiano de Fórmula 3. Pérez Sala se clasificó quinto en su manga, por lo que tomó la salida en décima posición en la final. Al ir a remontar, se vio envuelto en un encontronazo múltiple, por lo que tuvo que abandonar, al igual que Villamil, en su manga de clasificación. La carrera fue ganada por Barbazza, que encabeza el Campeonato en el que Pérez Sala ha descendido hasta la cuarta posición.

● Adrián Campos ha finalizado en segunda posición en la carrera de Zeltweg, puntuable para el alemán de Fórmula 3. Tras este resultado, Adrián se instala en la segunda posición del torneo, en el que Weidler, con esta última victoria, ocupa la cabeza.

● Un solo equipo español en la salida del Rally del Atlas, y un solo equipo español en la llegada. Tras mil y un problemas y casi por los pelos, Eugenio Casas y Rosendo Touriñán se clasificaron en la 23.ª posición, siendo el único equipo, con Lada, que finalizó la prueba. Tras este éxito, encabezan la Challenge Lada.



GRACILIANO HERNÁNDEZ MARCOS

En el Rallye Villa de Llanes falleció en un accidente Graciliano Hernández Marcos, jefe de prensa de Peugeot-Talbot. Estas 20 palabras encierran una de las noticias más tristes que haya recibido la prensa del motor en general y nosotros en particular.

Aunque somos una empresa joven, quienes la formamos llevamos ya bastantes años en este ambiente, en el que Graciliano ha destacado de un modo muy especial. Podíamos recitar ahora la retahíla tradicional a los amigos fallecidos, pero apenas queremos decir que era un profesional como la copa de un pino y un hombre que se hacía querer como muy pocos. El dolor de sus hijos, nuestros compañeros y de su familia es inmenso. En nuestra memoria permanecerá imborrable su recuerdo. En esta casa, como en tantas otras, hoy estamos todos de luto.



dos pilotos mantuvieron un interesante duelo durante la primera etapa, hasta que el coche de Zorrilla empezó a acusar el esfuerzo, lo que fue aprovechado por su contrincante que acabó con una ventaja de más de cinco minutos. Poco más numerosa fue la participación en el desafío Samba con tan sólo tres coches en la salida, que en el primer tramo se redujeron a dos. Piñera fue el Samba más rápido, hasta que en la tercera pasada por El Fito el motor le comenzó a fallar, llegando con muchas dificultades a la meta por detrás de su rival Fuertes, aunque al concluir la prueba ambos fueron descalificados tras una verificación de los comisarios técnicos. El recién nacido Trofeo Inter-Ibiza tiene su primer líder en José Luis Graña, quien, junto con Roland Holke, ha sido el máximo animador de este nuevo campeonato.

Texto: Víctor Piccione
Fotos: Ramón Rodríguez

Clasificación final

1.º Saby-Jean F. (Peugeot 205 T-16). 2.º «Beni»-Orozco (Opel Manta 400), a 21 segundos. 3.º Puras-Arrate (R-5 Turbo), a 13 minutos 58 segundos. 4.º Moratal-Rodríguez (Peugeot 205 GTI), a 14-20. (1.º Grupo) 5.º Cardin-Foncueva (Lancia 037), a 17-36. 6.º Arqué-Aluma (Opel Manta GTE), a 18-43. 7.º Bassas-Mas (R-11 Turbo), a 19-49. (1.º Grupo N) 8.º Loza-Larrate (Opel Corsa), a 21-37. 9.º Pino-Marcos (Ford Fiesta XR2), a 22-03. 10.º Pradera-Olaizola (Peugeot 205 GTI), a 22-09... Hasta 28 clasificados.

Campeonato de España

1.º Salvador Serviá, 992 puntos. 2.º Carlos Sainz, 754 puntos. 3.º Josep Arqué, 664 puntos. 4.º Rizo Muñoz, 492 puntos. 5.º Carlos Pradera, 488 puntos.

Moratal ganó el grupo A con el 205 GTI



Loza ganó la competida Copa Corsa

¡Se ha demostrado!

En Neumáticos para Automóviles...

POR SEGURIDAD - POR KILOMETRAJE - POR GAMA - POR MAS AGARRE

¡FIRESTONE llega más lejos!

S-211

HS-1

S-660



Firestone



En huellas Normal Ancha y Superancha.



José María Casanovas

Circuito habemus

HA sido algo así como un parto maratoniano que ha durado nueve largos años. Porque desde el mismo día en que la sangre mortal vetó Montjuich en 1975, Catalunya entera ha sido un clamor en torno a la necesidad de construir un circuito permanente. El proyecto tiene ya luz verde definitiva y los planes no pueden ser más ambiciosos. Dentro de ocho meses comienzan las obras y la primera carrera se vislumbra en otoño de 1987.

En los últimos años una fuerte polémica marcó los acontecimientos. Primero, los ecologistas y después, el mismísimo Ayuntamiento de Caldes de Malavella, echaron el freno. Las máquinas excavadoras de Salvador Serviá abrieron un trazado, pero no se pasó de aquí. Por si fuera poco, unos estudios de rentabilidad económica del futuro circuito comenzaron a cuestionar seriamente la alternativa de Girona hasta el punto de que se comenzaron a estudiar otras opciones. Finalmente, una finca de 150 hectáreas ubicada a solamente 20 kilómetros de Barcelona, a pie de autopista y a tiro de piedra de la fábrica Derbi de Mollet, se llevó el gato al agua.

Todo está perfilado, decidido y aprobado. La finca ha costado 500 millones y el presupuesto de las obras ronda los mil. Hay capital suizo interesado en invertir y el propio Niki Lauda ha colaborado con el arquitecto catalán Jaume Nogué en el diseño de un trazado que tendrá 4.750 metros de longitud. La anchura de la pista será de once metros y la recta de tribunas tiene una longitud de 1.100 metros. Según estudios realizados por computadora, los monoplazas de Fórmula 1 alcanzarán promedios superiores a los 170 kilómetros por hora.

En el proyecto diseñado, cabe la posibilidad de desglosar el trazado en dos circuitos, uno reservado para escuela de pilotos y otro, para

competiciones nacionales de promoción. Hay que destacar que por la orografía de la finca, el circuito tendrá unos desniveles que permitirán desde cualquier posición dividirse el 80 por 100 de la pista. También parece decidido que lleve el nombre de Salvador Fábregas en memoria del inolvidable presidente del RACC que se fue a la tumba sin ver cumplido su gran sueño.

Larga ha sido la espera, tan desesperante que más de una vez temimos que quedara enterrada en el baúl de los recuerdos. Pero al final, con la ayuda de la Generalitat, creamos que se ha acertado en la elección. A solamente 20 kilómetros de Barcelona, en plena comarca del Vallés, el circuito puede alcanzar el doble objetivo cual es el éxito de espectadores y la rentabilidad económica.

Por licencias y número de competiciones, Catalunya es la avanzada de nuestro deporte motorístico y este circuito le debe dar alas hacia una proyección hipotecada por falta de instalaciones y limitada hasta la fecha a un Calafat que se ha convertido en un problema de tribunales.

Circuito habemus. ¡Ya era hora!, exclaman los impacientes. ¡Bienvenido!, proclaman los jóvenes.

La experiencia del Jarama no debe caer en saco roto y está muy claro que con las televisiones privadas a la vuelta de la esquina, incluso puede ser un buen negocio.

De momento, dos multinacionales ya están en lista de espera y las marcas españolas tienen en perspectiva un buen banco de pruebas.

Y aunque sea de coletilla, anunciar la vuelta de Antonio Zanini a la marca del Caballito Rampante. Estuvo en Maranello, llegó a un acuerdo con Michelotto y estará en la salida del Rallye El Corte Inglés con un GTB de cuatro válvulas con el inconfesable deseo de demostrarle a Bruno Saby y más concretamente a Peugeot-Francia quién es el número uno de España. El duelo está asegurado.



GRAN PREMIO DE BELGICA

LA FORMULA 1 EN PARO

NO hubo Gran Premio de Bélgica en el circuito de Spa-Francorchamps. Los propietarios del mismo, queriendo hacer las cosas demasiado bien, habían asfaltado completamente todo el trazado con un compuesto muy adherente —tenía una alta proporción de grava—. Este compuesto conglomerado asfáltico hubiera sido perfecto si la lluvia, tan frecuente en la región de las Ardenas, hubiera hecho su aparición. Pero esta vez el sol apretó con fuerza sobre Spa, y el asfalto, excesivamente nuevo, no aguantó el paso de los monoplazas de Fórmula 1, con sus anchos neumáticos a través de los cuales transmiten más de setecientos caballos. Eran pedazos enteros de pavimento los que saltaban pegados a los neumáticos. Al final de la primera tanda de entrenamientos el viernes, con 18 grados de temperatura ambiente —unos treinta y

ocho a nivel de pista—, los coches se veían ya en la necesidad de apartarse de la trayectoria ideal para evitar los chinarros de grava sueltos. Al término de la segunda, en algunas curvas había ya surcos.

Fue Niki Lauda quien dio la voz de alarma. Como miembro de la comisión de pilotos en la Federación Internacional, reunió a sus colegas para hacerles ver que en aquellas condiciones no se podía seguir corriendo. Posteriormente se reunió con el presidente Balestre y con Bernie Ecclestone, con los que se procedió a una inspección de la pista.

En primera instancia, se acordó reasfaltar las curvas más dañadas con una capa más rica en resinas, anulándose los entrenamientos de los Fórmula 1 del sábado, lo que hubiera supuesto dar por definitivos los del viernes. Durante esa noche y la mañana del día siguiente se trabajó de firme en Spa, pero

cuando salieron a pista los Alpine de la Copa Renault Europa y los Fórmula 3.000, pese a su menor potencia y adherencia de los neumáticos, el problema se reprodujo.

Al final, los aficionados belgas se tuvieron que conformar con la carrera de Fórmula 3.000 y la de la Copa Renault, lo que para la mayoría de ellos no fue suficiente programa, pues las tribunas quedaron medio vacías.

El más decepcionado de todos los pilotos por este aplazamiento fue Michele Alboreto, que con su Ferrari había sido el más rápido en los entrenamientos del viernes. El italiano había sido señalado por Prost en una declaración que éste había hecho como el favorito de la prueba. Una vez se supo que no habría carrera, el italiano declaró: «Por primera vez desde que comenzó el campeonato tengo un coche perfecto en estabilidad. Las aceleraciones tanto



El asfalto reciente del circuito de Spa no aguantó los más de 700 caballos de los Fórmula 1, por lo que la carrera se ha aplazado hasta el próximo septiembre.

en recta como a la salida de las curvas son perfectas. Creo que hubiera podido ganar aquí.» Por otra parte, en Ferrari se sentían muy seguros de poder terminar la carrera sin problemas en cuanto al consumo, pese a que en Spa, como en Imola, se esperaba una lucha cerrada. De todas formas, para esta carrera habían traído un medidor de consumo que informa a los pilotos de la cantidad de combustible que queda en el depósito, para que puedan controlar su carrera.

Si Alboreto era el más decepcionado, para todos, Prost se salvó de bu-

na al no disputarse la prueba. Aunque durante la tanda no oficial de los entrenamientos del viernes, en pocas vueltas había conseguido pulverizar todos los récords, haciendo gala de una gran facilidad, se vio afectado posteriormente por un misterioso problema de motores. En esa misma tanda, después de haber marcado un tiempo de 1,58 en la vuelta que hasta aquel momento era el mejor, rompió el motor de su coche. Lauda le cedió entonces el coche de reserva, que en esta carrera le tocaba utilizarlo a él, pero en dos vueltas más también explotó. Los mecánicos hicieron el esfuerzo de ponerle el motor nuevo para la tanda oficial de entrenamientos, pero Prost no pudo ni tan siquiera dar una vuelta antes de que también este motor se rompiera.

Niki Lauda, que en los primeros momentos tuvo que soportar ciertas críticas de sus compañeros, que le tacharon



de exagerado y pusilánime cuando reclamó por el estado del pavimento, no tuvo esas averías de motor, pero se quejaba de que el motor no rendía.

En cuanto a los Lotus, autores del segundo y el tercer mejor tiempo, sus pilotos no estaban demasiado convencidos de la estabilidad de sus coches en las curvas rápidas. Además seguían con los continuos problemas de frenos traseros. Cuando les llegó la noticia de la suspensión de la carrera, De Angelis se lamentó de que esto hubiera pasado en un circuito permanente y no en uno urbano, que no le complacen demasiado.

Al final, pese a todas las dificultades de la pista, hubo carreras de Fórmula 3.000 y de la Copa Renault. La primera la ganó el australiano Mike Thackwell, con el Ralt. Tercer tiempo en los entrenamientos detrás de los dos hermanos Ferté —Michel fue más rápido que Alain, que estrenaba un March—, en tres vueltas pasó del cuarto puesto a la cabeza de carrera que ya no abandonó. Hay que decir que se vio ayudado por la rotura de motor de Michel Ferté y por los problemas de Pirro, que también terminó por abandonar. Alain Ferté fue largo tiempo segundo, hasta que un trompo le hizo ceder esta posición a Nielsen y Tarchini, que luchaban entre ellos. Al final Nielsen abandonó por un problema eléctrico mientras que Tarchini, también con problemas —fallaba el limitador de régimen—, perdió terreno, terminando cuarto. Segundo fue finalmente Alain Ferté y tercero Christian Danner.

En cuanto a la Copa Renault, Larrauri y Lammers lucharon durante el primer tercio de la carrera por la victoria. Después, Lammers rompió el motor. Larrauri se quedó solo, imponiéndose sin problemas.

Al final, un fin de semana muy pobre en comparación de lo que un circuito como el de Spa nos había hecho esperar.

Gigi Corbetta



Oscar Larrauri, por el interior, supera al suizo Isler, en los primeros compases de una aburrida carrera de la Copa Renault Europa.

Resultados

Entrenos Fórmula 1

Alboreto (Ferrari), 1-56-4; De Angelis (Lotus-Renault), 1-56-27; Senna (Lotus-Renault), 1-56-47; Tambay (Renault), 1-56-58; Johanson (Ferrari), 1-57-50; Rosberg (Williams-Honda), 1-57-70; Piquet (Brabham-BMW), 1-58-12; De Cesaris (Ligier-Renault), 1-58-30; Berger (Arrows-BMW), 1-58-34; Lauda (McLaren-TAG-Porsche), 1-58-37; Mansell (Williams-Honda), 1-58-65; Boutsen (Arrows-BMW), 1-58-87; Warwick (Renault), 1-59-12; Fabi (Toleman-Mart), 2-0-59; Laffite (Ligier-Renault), 2-0-72; Cheever (Alfa Romeo), 2-0-78; Patrese (Alfa Romeo), 2-1-39; Surer (Brabham-BMW), 2-1-55; Palmer (Zakspeed), 2-4-99; Bellof (Tyrrell-Cosworth), 2-5-7; Ghinzani (Osella), 2-5-8; Brundle (Tyrrell-Cosworth), 2-57-8; Winkelhof (Ram-Hort), 2-6-77; Martini (Minardi-MM), 2-12-27; Prost (McLaren-TAG Porsche) y Allot (Ram-Hart), sin tiempos.

Fórmula 3.000

1.º Thackwell (Ralt), a 167,8 km/h. de media; 2.º Ferte (Lola), a 50 seg.; 3.º Danner (March), a 58,6 seg.; 4.º Tarquini (March), a 1 min. 1 seg.; 5.º Dacco (March), a 1 min. 40 seg.

Copa Renault Europa

1.º Larrauri, a 141,4 km/h. de media; 2.º Gartzzen, a 16 seg.; 3.º Goubier, a 41,3 seg.; 4.º Schuzt, a 57 seg.; 5.º Isler, a 1 min. 6 seg., hasta 16 clasificados.

Confidencial Spa

● Días antes de la carrera, François Hesnault renunció al puesto de segundo piloto de Brabham. La causa es el mal comportamiento del coche que, unido a la brusquedad del motor BMW, le ha hecho hacer un trompo tras otro. Además, los problemas del coche han tenido como consecuencia que todos los técnicos del equipo se hayan centrado en Piquet, olvidándose de él. Hesnault intentará encontrar un hueco en la Fórmula 3.000.

● Su puesto lo ha ocupado Marc Surer, que retorna de este modo a la Fórmula 1 sin necesidad de aportar un patrocinador. Pese a que el motor del coche se paraba, que no frenaba y que casi se incendió, Surer dijo que era un coche «muy bien equilibrado». A caballo regalado...

● Mansour Ojeh, el propietario de TAG, la empresa que encargó a Porsche la construcción del motor de los McLaren, es el socio mayoritario de McLaren Internacional. Este invierno había comprado a John Bernard, el ingeniero, el 16 por 100 de las acciones. Ahora ha adquirido el 50 por 100 a Ron Dennis. Ojeh pretende comprar ahora el circuito de Brands Hatch para construir al lado una factoría nueva para motores y coches.

● Hablando de compras y ventas, Ethel Chapman, la viuda de Colin Chapman, ha desmentido que vaya a vender Lotus a un multimillonario norteamericano, que sería socio de Bernie Ecclestone.

● No aparecieron los Tyrrell Renault en Spa. Pero serán probados durante esta semana en el Paul Ricard. El coche debutará en la prueba francesa. En Detroit y Montreal correrán todavía los de motor Ford, que pueden ser competitivos.



GRAN PREMIO DE AUSTRIA SUPERSPENCER

EL superyanqui Freddie Spencer de nuevo ha realizado un doblete de triunfos en 250 y 500 en el Gran Premio de Austria, sobre el circuito de Salzburgring, uno de los más rápidos del Campeonato. A estas alturas de la competición, cuando casi todas las motos han mejorado sus rendimientos, es difícil saber si es el piloto o la máquina el factor decisivo de la superioridad que están demostrando. El equipo que evidentemente no ha mejorado la montura es por desgracia el de nuestro querido piloto Sito Pons. La Suzuki sigue siendo claramente inferior a la de los hombres de cabeza y en Austria debió de conformarse con ver la rueda trasera de los demás. Incluso parar dos veces en boxes. Por fortuna, este año el color español no se centra en un solo piloto y es raro el Gran Premio que algún compatriota no nos conceda alguna alegría. En el último ha sido Juan Garriga, que hizo séptimo en 250 centímetros cúbicos.

En la cilindrada inferior de la jornada, la de 125, Fausto Gresini dio la primera satisfacción de la temporada al equipo Garelli, que logró el triunfo después de una continua lucha, con su compañero de equipo Gianola y el austriaco Auinger, hasta la entrada en meta, que casi hubo de resolverse con fotografía. En esta carrera el mejor espa-

ñol clasificado fue Andrés Sánchez Marín, en el puesto quince. Andrés corrió con la muñeca izquierda fracturada y teniendo en cuenta que su moto MBA no estaba a la altura de las punteras, su actuación es doblemente destacable.

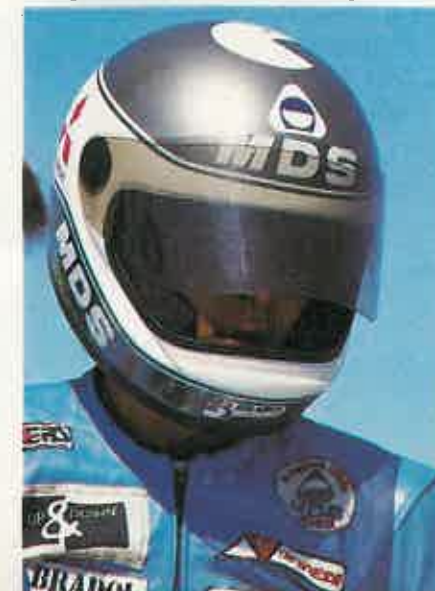
En los entrentamientos del sábado, en 250, Carlos Cardús hizo el quinto mejor tiempo, a pesar de tener inútil la pierna izquierda. Para salir en carrera, los mecánicos trasladaron el cambio de marchas a la parte derecha, con lo que

el freno trasero quedaba casi inútil. Esto, en principio, es muy loable, pero no deja de ser una enorme locura, que aún no sabemos como lo permitieron los comisarios y el director de carrera, por mucho que se presentara a la revisión médica sin muletas y aguantando el dolor. Las hazañas irresponsables suelen terminar trágicamente.

En esta carrera, Juan Garriga sorprendió a todos rodando entre Wimmer y Lavado, casi codo a codo, por la cuarta posición, que consiguió en algunos momentos. Al final, en una entrada apretadísima y tras una maniobra poco clara del austriaco Lindner, le dejó en séptima posición.

Freddie Spencer ganó en dos y medio, despegándose en última instancia de Anton Mang. La de 500 se disputó por causa de la lluvia en dos mangas. En la primera se impuso Spencer por una diferencia de dos segundos y dieciocho décimas. En la segunda, el actual campeón del mundo, Eddie Lawson, fue primero, pero con una diferencia de tres décimas menos, lo que dio la victoria a Freddie. Sito, como ya hemos dicho, nada pudo hacer con la Suzuki, que fallaba constantemente, obligándole a parar. Los responsables del equipo han prometido que en Yugoslavia tendrá a punto una nueva máquina, que ahora será competitiva.

Juan Garriga, el mejor español
Se lo puso difícil a Wimmer y Mang



Motor 16/73

Lo que sabe de coches es un juego trivial

No hay nada más emocionante que correr con sus conocimientos del automóvil.

Todo lo que se sabe, pero que no está en ninguna parte, es el juego escrito por MOTOR16 e ideado por Educa. Con preguntas como, ¿sabe cuántas personas han podido entrar en un «mini»? o, ¿qué marca de automóviles ha fabricado dos vehículos con piscina?, hacen avanzar y dejar en la cuneta a los especialistas más entendidos.

Trivial es de campeonato y sirve para ganar a los amigos mientras se divierten.

De venta en su comercio habitual





BALLESTA



JUAN BALLESTA

Realiza: María Eugenia Ruiz
Fotos: Alex Payol

Caprichos

1
Bolsa, maleta y neceser a juego, cuestan 11.000, 16.605 y 6.900 pesetas, respectivamente.

2
Todo un juego de carteras de distintos tamaños para elegir. Desde la más grande portadocumentos, 6.100 pesetas, hasta las cuadradas (1.700), apaisadas (2.500) o billeteras clásicas (3.400), pasando por las de carnet de conducir (4.300). El llavero (2.500) y la funda de gafas (1.900) completan el conjunto.

3
Bolsa de aseo (7.400), en combinación con la bandolera masculina con portadocumentos (18.000) y con un cinturón (3.400).

4
Los bolsos de viaje (33.000) se pueden encontrar con todo lo anterior en Salvador Bachiller, c/ Alcalá, 104, Madrid.



Una invitación a vivir la leyenda

Un nombre que, ante todo, es el de un hombre cuyo genio y pasión han hecho hoy de él el símbolo de la tecnología y de la belleza. El dominio de los materiales y de las líneas que permiten asociar la palabra Arte al automóvil.

Un equipo de diseñadores y técnicos, conjuntamente con los ingenieros de Ferrari, ha desarrollado una línea de productos a la vez seductores y nuevos en la estética y el material.

Los relojes Ferrari

Los nuevos relojes Ferrari presentan hoy un conjunto de elementos exclusivos que aportan una renovación total en el terreno del reloj deportivo y desahogado: una esfera redonda sobre una caja asimétrica, y un fondo exclusivo "gris fórmula" particularmente elegante.

La colección se compone de tres fórmulas, cada una con su propia personalidad.

• La línea City

La correa es de cuero impermeable. Esta línea existe también en oro inactivo con correa de cuero.

• La línea Marine

Caracterizada por su correa de goma vulcanizada (nuevo material para correa) con eslabones intermedios descoloridos de colores rojos o amarillos.

• La línea Sport

La correa de acero color "gris fórmula" con eslabones intermedios dorados. Existe también en oro inactivo con la caja oro inactivo.

Un abanico de esferas con espinas innovadoras, contribuye a darle al reloj Ferrari su carácter deportivo y "coraza".

Todos los modelos tienen movimiento de cuarzo y son herméticos hasta 30 m. (3 ATM).

La inspiración es y estará directamente ligada a la historia de las formas y de los colores de la marca, en todas las creaciones Ferrari Fórmula.

¡Para que viva la leyenda!

Ferrari

POR **Ferrari Formula**



Los milagros del nuevo sonido
de la avanzada tecnología de Fujitsu Ten



La experiencia de muchos años y la continua investigación de **FUJITSU TEN** garantizan que sus productos están siempre a la cabeza del avance tecnológico. Por ejemplo, eche usted una mirada a estos radio-cassettes ETB, **SERIE H**. Sus circuitos integrados IC son altamente compactos. El producto del saber electrónico de **FUJITSU TEN** que le asegura un excelente sonido y alta fiabilidad a un coste reducido. Además, para garantizar el confort y seguridad del conductor, los modelos de la **SERIE H** están diseñados con un frontal plano que permite el fácil acceso a todos los mandos y posee unos

botones especiales **PRE-SET** de alta sensibilidad que responden con un «click» para confirmar la entrada de información. El exclusivo **LCD** (display de cristal líquido) de amplia visibilidad, es posible a través del uso del micro-computador extraplano, proporciona una amplia extensión de visibilidad y el **OPTI-MI** (indicador de modo óptico) le informa por el color del display si está funcionando la radio o el cassette. Todo ello añade, a las noticias excitantes para el oyente en el coche, otro ejemplo más de la alta tecnología de **FUJITSU TEN**, como los nuevos milagros del nuevo sonido.

MUSICOM sa
Car Audio



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

8 de junio 1985

Núm. 85 • 175 ptas.

CELA SE VA A LA ALCARRIA

UN VIAJE
HISTORICO



Prueba todo terreno
**ESTO ES LO
QUE HAY**

