

LOS COCHES DE JULIO IGLESIAS

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

10 de agosto 1985 Núm. 94 • 175 ptas.



EL ESCORT TURBO LLEGO A ESPAÑA



**PRIMERA
PRUEBA**



A FONDO

**SPRINT, CAPRICHIO
DE ALFA ROMEO**

VIENEN EN SEPTIEMBRE

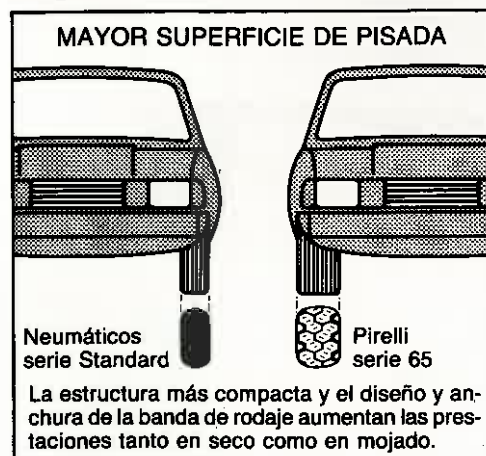
**NOVEDADES DE
MERCEDES, AUDI,
BMW Y VW**



Pirelli. Adelanta por tecnología.



Las huellas de los que van delante indican siempre los nuevos caminos que hay que seguir.



Pirelli, adelantándose tecnológicamente, abre con el P8 un nuevo camino para los usuarios que desean encontrar en un neumático de serie la excepcional experiencia adquirida por Pirelli en el

desarrollo de neumáticos de altas prestaciones. El perfil más bajo, el diseño de la banda de rodaje y la especial estructura interna proporcionan al P8 mayor precisión en la conducción, mejor confort y mayor agarre tanto en curvas como en frenadas. Siga las huellas de los que van delante. Siga a Pirelli.



Pirelli P8

PIRELLI

PARTICIPE
EN EL GRAN PREMIO DE
LOS 5.000.000 DE PTAS.
CONSULTE A SU CONCESIONARIO



Esta semana

La eclosión de julio

CON la llegada de la canícula veraniega, el sector de automoción se ha visto sorprendido por un agradable acontecimiento: las ventas de automóviles de turismo se han disparado materialmente en julio, algo que, a priori, se intuía, pero no en la cuantía lograda. Según los primeros datos oficiales que maneja el sector, esas ventas se sitúan en torno a las 65.500 unidades, cifras que en los últimos ocho años ni los más viejos del lugar recuerdan.

Históricamente, julio ha sido el mes líder del mercado de automóviles por razones archiconocidas. Con él, compartían la gloria los meses de mayo y junio y el final de año. Pero desde 1977 (65.377 matriculaciones en julio) no se había visto un volumen de ventas similar. Varias son las razones que fuentes del sector consultadas por esta revista manejan para dar una explicación a este fenómeno, que ha supuesto casi duplicar la cifra de vehículos vendidos en el pasado mes de junio.

Por un lado, el rumor anunciado a primeros de mes de una próxima subida de precios ha animado a más de uno a dar el salto definitivo para comprar su coche nuevo. Después, muchos concesionarios han removido sus stock a base de facilitar coches al precio antiguo, junto a una atractiva valoración del usado. A ello hay que unir la presencia en el mercado de modelos nuevos, que han atraído la atención de

los automovilistas. Y entre ellos se llevan la palma los modelos de cuatro y cinco puertas del Corsa, el Polo Classic, el Peugeot 205 Diesel y el Málaga. Se mezclan todos estos elementos en una coctelería y ya está servido el fulgurante «boom».

El resultado es que los fabricantes han hecho —valga la perogrullada— su agosto en julio. De hecho, y siempre según datos no oficiales, Citroën y Ford han duplicado sus cifras respecto a junio, y Renault ha vendido un 28 por 100 más. Los demás se mueven entre estas coordenadas.

Desgraciadamente, esta evolución es coyuntural. El mercado español es ultrasensible y se mueve a impulsos sin estacionalidad alguna. Es por eso que se vaticina un mes de agosto horroroso y un último cuatrimestre, antes de pisar el umbral de la CEE, donde la competencia más feroz hará su presencia ante los ojos de muchos usuarios que aún esperan el maná procedente del mercado europeo.



Sin embargo, si se puede obtener ya una lectura de este hecho aislado de julio: el aletargamiento del mercado español desaparece en cuanto se unen varias circunstancias que propician su despertar. De eso deben ser conscientes tanto los fabricantes como la propia Administración si no quieren ver desaparecer, a relativamente corto plazo, uno de los sectores más en punta de nuestra economía.

SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA M-16	33	CUENTENOS SU CASO
6	LO ULTIMO Mercedes a la última	34	AGENDA
8	BMW M-3, Audi 200 y Golf Synchro	38	COMPRAR Y VENDER
10	Pontiac Fiero Sport	43	GENTE SOBRE RUEDAS Los coches de Julio Iglesias
12	ACTUALIDAD La velocidad en autopista, amenazada	47	XAVIER DOMINGO Rutas del hambre
20	A FONDO Alfa Sprint Q.V.	48	OCIO Viaje en el salón
27	MERCADO Oferta de la semana	51	MOTOS Yamaha FZ 750 5V
28	Precios de coches nuevos	56	DEPORTE Españoles en Europa (II)
30	Precios de coches usados	64	Rallye de Madeira
31	Precios motos	66	JUAN BALLESTA Y CAPRICHOS

Pág.
14

Primera prueba A Fondo del Ford Escort RS Turbo, la versión más deportiva del popular Escort, que con 130 caballos de potencia alcanza los 200 kilómetros por hora.



Pág.
60

Victoria del primer piloto de Ferrari, Michele Alboreto, en el Gran Premio de Alemania de Fórmula 1, que le destaca en la clasificación del Mundial de Pilotos.





AQUI, AHORA, R-25 TURBO

RENAULT acaba de comercializar en el mercado nacional dos versiones del R-25, que vienen a completar lo más alto de su gama. Estos nuevos modelos, el V-6 Inyección y el V-6 Turbo Inyección, con equipamiento a tope y sistema ABS de serie, montan motores de seis cilindros en V de 2.664 y 2.458 centímetros cúbicos respectivamente, que arrojan potencias de 144 y 182 caballos. El fabricante anuncia velocidades máximas de 201 kilómetros por hora para el Inyección y 225 para el Turbo Inyección, con un consumo para ambos de 8,9 litros a 120 kilómetros por hora.

Los precios, gravados por los aranceles de importación, serán de 3.585.592 pesetas para el Inyección y 4.661.411 pesetas para el Turbo Inyección.

Menos humos en Madrid

El Ayuntamiento de la capital de España ha iniciado un plan de saneamiento atmosférico para disminuir el grado de contaminación en la ciudad. Para ello ha puesto en vigor una nueva Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano que contempla la obligatoriedad de que todos los vehículos diesel pasen una revisión anual de humos. La revisión podrá hacerse en los Centros Municipales de Control o en cualquier taller concertado en la campaña, en la que colabora ANFAC.



EL MOPU SE LO GASTA TODO

CON la llegada de octubre, el Ministerio de Obras Públicas habrá dado buena cuenta de los 75.579 millones de pesetas en inversiones previstas para este año. Hasta el 31 de julio último había dispuesto ya de 50.293 millones y había comprometido hasta los 71.262. Por otra parte, su nuevo titular, Sáenz de Cosculluela, está decidido a relanzar el plan de carreteras, agilizando los plazos y revisando al alza el programa de autovías.

NO QUIEREN PETRÓLEO BARATO

LO de nuestros administradores, a veces, es que no tiene nombre. Cuando la mayor parte de los productores de petróleo llevan sus precios a la baja porque el mercado no los demanda, la directora general de la Energía, Carmen Mestre, anuncia su temor ante esta política. O lo que es lo mismo, no la gusta nada una caída de los precios de los productos petrolíferos, gasolina incluida. ¿La razón? Un petróleo más barato supondría un peligro para el desarrollo y aumento del gas natural en España, gas que ahora hay que consumir a espaldas gracias al contrato desmesurado que tenemos suscrito con Argelia. Ver para creer...

Suzuki para los galos

A partir del mes de octubre los franceses tendrán un todo-terreno más para elegir: el Suzuki-Santana. Este coche, que fabrica en España Land Rover Santana, cuenta con un 75 por 100 de componentes europeos, en 1986 serán el 90 por 100, lo que le permite ser importado al vecino país al margen de la cuota asignada a las marcas japonesas, que supone un 3 por 100 de las matriculaciones. Los precios oscilarán entre los 59.000 y 72.000 francos —1.121.000 y 1.368.000 pesetas—, según las versiones, y se espera que en el primer año las ventas se sitúen entre los 2.000 y 2.500 vehículos, teniendo en cuenta que en Francia se venden 16.000 unidades de todo-terreno al año y que el precio del Suzuki será superior al del Lada Niva, su principal competidor.



Vigilancia en la ORA

El informe que el defensor del pueblo ha remitido al Ayuntamiento madrileño sobre la Ordenanza de Regulación del Aparcamiento (ORA) ratifica la vigencia de esta ordenanza y reconoce su legitimidad, pero añade que al Ayuntamiento le compete la custodia de los coches estacionados. Para Ruiz-Giménez la Corporación está obligada a responder ante el dueño del vehículo estacionado en zonas de ORA, igual que los propietarios de garajes y aparcamientos. De no hacerlo —se añade— habría que entender que se cobra una tasa no por prestar un servicio de vigilancia sino por la mera ocupación de la vía pública.

PEUGEOT C-28, TODO A PUNTO

EL futuro modelo de Peugeot, conocido bajo el nombre de código de C-28, ya tiene fecha definitiva para su presentación. Será en los primeros días del mes de septiembre (concretamente el 11 para la prensa española). La marca francesa tiene prevista una visita a la factoría de Poissy, que ha experimentado una notable transformación para iniciar la producción de este nuevo modelo, que ya se está fabricando.

El futuro modelo de Peugeot en Inglaterra se llamará Talbot en vez de Peugeot, mientras que en España su fabricación o no aún está pendiente de varios factores.

GASOLINA PARA TURISTAS

DESDE el pasado día 1 de agosto, Campsa ha puesto a la venta, durante la temporada de verano, gasolina sin plomo destinada a vehículos equipados con catalizador anticontaminante (como el de la fotografía, de un Audi), ya implantado en varios países de la CEE. Esa gasolina se expende en cuarenta estaciones de servicio repartidas por toda España, en las zonas de más tráfico turístico, y está principalmente destinada a los turistas germanos. Como ya explicaba con detalle MOTOR16 en su número 81, lo que se consigue con el catalizador es que se produzca una reacción química controlada para reducir los productos tóxicos que contienen los gases que emite el tubo de escape.



¿La M-30 autopista?

Las obras de remozamiento de la M-30 madrileña han deparado a los automovilistas una sorpresa frente a la cual no saben a qué atenerse: de repente, y como quien no quiere la cosa, han aparecido en sus laterales unas señales bien claras de «autopista». El agradable descubrimiento desaparece cuando unos pocos centenares de metros más adelante se anuncia, con otra inmensa señal, el «final de autopista». Y así en varios tramos. Los responsables de la señalización de la famosa autovía —o autopista, o vía rápida, o vaya usted a saber qué— desconocen quién ha ordenado ese desparrame de indicaciones y si son correctas o no. Mientras se resuelve la duda, las obras de pavimentación siguen su ritmo y el 30 de agosto quedarán completadas. Para el día 14 habrá concluido el aglomerado, luego se le dejará secar un poquito, a continuación se le darán los correspondientes brochazos... y como nueva.



CIEN OCTANOS

- El Ayuntamiento de Barcelona gastará durante el mes de agosto 380 millones de pesetas en el asfaltado y acondicionamiento de numerosas calles del casco urbano. Los trabajos, que comenzaron el pasado 1 de agosto, estarán acabados a finales de mes.
- La construcción del nuevo túnel para canalizar el tráfico entre la madrileña Ronda de Atocha y el paseo de la Infanta Isabel comenzó el día primero de agosto y se espera que finalice en septiembre de 1986. Las obras, que se han iniciado al mismo tiempo por las dos calles, costarán al Ayuntamiento trescientos diez millones de pesetas.
- Las actividades del grupo industrial Fiat ajenas al sector automovilístico están en pleno desarrollo. Giovanni Agnelli, presidente del grupo italiano, anunció el interés de su compañía por participar en el programa tecnológico europeo Eu-

reka y en la iniciativa de defensa estratégica estadounidense. Las actividades paraautomovilísticas de la Fiat suponen en la actualidad la mitad de las ventas anuales del grupo.

● En el segundo trimestre de 1985 American Motors registró unas pérdidas de 70,4 millones de dólares —12.145 millones de pesetas—, frente a un beneficio de 4,7 millones de dólares —776 millones de pesetas— que se obtuvieron en el mismo periodo del año anterior. Con estos resultados las pérdidas del primer semestre del año se elevan a 99,4 millones de dólares —16.301 millones de pesetas.

● General Motors ha subido un 3,5 por 100 el precio de los Opel Corsa, modelo que ha sido el más vendido de su segmento en el primer semestre del año. Los nuevos precios de los Corsa los encontrarán nuestros lectores en el próximo número.

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas Vicepresidente: César Pontvianne 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 Benet, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lía Levi (Argentina); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Diseño: Juan G. Asó Fotografía: Alex Fuyol, Ramón Rodríguez Documentación: María Isabel Valcárcel Secretaria de Dirección: Mariana Ohliger Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo Colaboradores: Juan Ballesta (Humor), Enrique Blanco (Pruebas), Gigi Corbetta (Motos), Xavier Domingo (Gastronomía), 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 Calista Rue. Plaza Gala Placidia, 1 y 3 Barcelona-08006 Tel. (93) 237 70 00 Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Monilla. Pol. Calonge Calle B. Parcela 24 Sevilla-41007 Tel. (954) 43 22 11

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

Director gerente: José Luis Virumbrales

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

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

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



Lo último

MERCEDES A LA ULTIMA

LAS NOVEDADES DE FRANCFORT



El Mercedes G-Wagen será el primer turismo 4x4 de la marca.

El próximo Salón de Frankfurt va a poner bajo los focos los resultados de la lucha fratricida que enfrenta a los constructores alemanes. Mercedes presentará durante los primeros días de septiembre la ligera renovación en la estética de sus «buques insignia», los modelos de la clase S, y también la esperada versión con carrocería de tipo ranchera de la serie W-124. Al mismo tiempo, se pondrá a la moda de las cuatro ruedas motrices con una versión especial provista de tracción total de estos modelos ranchera de la serie W-124.

Los retoques de carrocería en la ya inminente nueva

serie S se centrarán en el frontal y en la parte posterior; serán modificaciones de los rasgos para dar más fluidez al conjunto, pero en cualquier caso serán retoques pequeños que reforzarán el parecido entre todos los Mercedes. Para buscar las verdaderas novedades de la próxima serie S tendrá que abrirse el capó delantero, bajo el que aparecerán los motores de gasolina con seis cilindros, tres litros de

cubicaje y ciento noventa caballos de potencia de la serie W-124, en lugar de los actuales de 2,8 litros de los 280 S, SE y SEL, así como los motores de ocho cilindros del 4,2 y 5,6 litros de cubicaje todavía inéditos que la marca de la estrella ha preparado no sólo para esta serie S, sino también



para los futuros descapotables del año 1986.

En cuanto se refiere a las versiones con carrocería de cinco puertas, el acontecimiento más importante será la adopción de las cuatro ruedas motrices; los modelos que incorporen tal mecanismo saldrán al mercado a lo largo del próximo año. El sistema de tracción total creado por Mercedes conectará el tren delantero de forma automática en cuanto las condiciones de la carretera hagan imposible viajar con seguridad si se utiliza tan sólo el tren trasero.

Los modelos ranchera de la serie W-124, que recibirán la sigla T, como ya es habitual en la marca, compondrán una gama con siete versiones, cuatro irán provistas de motores de gasolina y tres llevarán motores Diesel.



Los retoques introducidos en la serie S afectan tanto a la estética como al capítulo de motores. Los nuevos modelos de la serie S serán más aerodinámicos y sus motores más potentes y económicos. La tracción total será la guinda para los próximos familiares de la serie W-124.



RAZA DE CARRERAS

ESTA es la primera foto oficial del BMW M-3, la «bestia» de carreras que la marca de Munich ha puesto a punto para reverdecir sus laureles deportivos; el M-3 es la réplica de BMW al Mercedes 190 E 2,3 16, el coche más en boga entre la «jet-set» europea.

El BMW M-3 no se anda tampoco con chiquitas; aunque es un coche de calle, tiene todo el carácter exigible a un verdadero «matador» de las carreteras. El corazón de esta fiera es un cuatro cilindros de 2.302 centímetros cúbicos y cuatro válvulas por cilindro, que tiene los mismos rasgos distintivos del motor que Nelson Pi-

quet lleva ahora mismo en su Brabham de Fórmula 1. Da 195 caballos de potencia, empuje más que suficiente para que el último BMW logre una velocidad máxima de 238 kilómetros por hora y acelere de 0 a 100 kilómetros por hora en 6,9 segundos.

Los usuarios alemanes podrán disfrutar de este coche por algo menos de cuatro millones de pesetas, un precio competitivo si se tiene en cuenta la personalidad del M-3, un coche desarrollado para las prestaciones más violentas.

Las modificaciones de la carrocería introducidas en el M-3 han traído como consecuencia un incremento importante del apoyo cuando se rueda deprisa; los trenes delantero y trasero reciben una carga vertical que aumenta la estabilidad sin perjudicar la aerodinámica, ya que el coeficiente de resistencia a la penetración en el aire ha bajado desde 0,37, valor medio de la serie 3, hasta poco más de 0,33.

LAS NOVEDADES DE FRANCFORT

BMW M-3

MAS VALVULAS, MAS POTENCIA, MAS TRACCION



EL Audi 200 se presentará en Francfort con un motor retocado; su cinco cilindros en línea, de 2.226 centímetros cúbicos, que hasta ahora daba 138 caballos de potencia en la versión desprovista de turbocompresor, pasará a dar 180 caballos en su nueva versión, equipada con culata de cuatro válvulas por cilindro.

El futuro Audi 200 se distinguirá por las inscripciones 20 V, las siglas que recuerdan la presencia de 20 válvulas, 10 de admisión y 10 de escape.

Volkswagen tampoco ha permanecido insensible al extraño poder atractivo de

El Audi 200 20 V aportará más suavidad a un coche que llama la atención por sus prestaciones elevadísimas. Las cuatro válvulas por cilindro se ponen de moda tras la oleada de los turbo.



El Audi 200 todavía se pasea camuflado. La mención turbo dejará lugar a las siglas 20 V.



Las líneas generales del Golf Synchro coinciden con las del coche ya conocido.



la tracción total y después de los Passat Synchro va a lanzar en Francfort el Golf con cuatro ruedas motrices.

Los Golf Synchro saldrán al mercado en tres versiones diferentes: la más sencilla irá equipada con el motor de 1,8 litros de cubaje alimentado por carburador, un motor que da 90 caballos de potencia; la segunda ver-

sión llevará el mismo cuatro cilindros, pero con inyección electrónica y catalizador. Por último, la versión más deportiva será la GTI, con 112 caballos de potencia.

AUDI-VOLKSWAGEN



El Fiero Sport prueba soluciones en los desiertos americanos. La quinta rueda está poniendo de relieve unas prestaciones bastante elevadas.

PONTIAC FIERO SPORT CASI UNA FIERA

EL Pontiac Fiero está siendo una sorpresa incluso para la propia General Motors, marca que tenía previsto vender setenta y cinco mil unidades al año y ha conseguido superar el listón de las cien mil unidades en el mercado. Para reforzar tal éxito se está preparando un super Fiero, el Fiero Sport, para mediados del año que viene, será un coche de mayor potencia y con

un estilo mucho más deportivo, será el coche que actuará como la guinda de una gama cada vez más amplia.

La carrocería del Fiero Sport va a recibir algunas modificaciones en la parte posterior; no será tan cortada y abrupta como en los modelos actuales, sino que llevará una cubierta en el estilo de coches ya desaparecidos como los BMW M-1, los De Lorean DMC 12 y los

Lancia Montecarlo. El Fiero Sport adoptará también el frontal más agresivo incluido ya en las versiones GT a principios de 1985, un frontal que tuvo luego su máximo lucimiento en el modelo que sirvió como «coche de paz», «pacecar», de las últimas quinientas millas de Indianápolis.

La base del Fiero Sport será el motor de seis cilindros en V y 2,8 litros de cubaje,

con inyección electrónica de carburante, que ofrecerá más potencia que los actuales cuatro cilindros en línea de 2,5 litros de cubaje. Con algo más de ciento cuarenta caballos a sus espaldas el coche tendrá ya un carácter deportivo que se reforzará con una suspensión especial mucho más dura y adaptada a las velocidades elevadas, así como unos neumáticos menos convencionales.

La estética del Fiero Sport es muy diferente a la de los actuales modelos. El frontal es el mismo de los Fiero GT, pero la parte posterior es totalmente nueva.



HANS G. LEHMANN

SI VA A CAMBIAR EL SILLON DE SU OFICINA POR UNA HAMACA EN LAS ISLAS BALEARES,



NO OLVIDE ALLI SU CITA CON DIARIO DE MALLORCA

Un diario veraz e independiente. Con toda la información nacional e internacional que Usted está acostumbrado a recibir. Con todas las noticias locales que quiere conocer. Con entretenidos suplementos de fin de semana. Y una amplia guía de playas, restaurantes y espectáculos para que sepa, en Baleares, donde pasarlo bien o cenar estupendamente. Sin dar uellas.

Diario de Mallorca

Así es "Diario de Mallorca",
su diario de vacaciones.
Pídalo en cualquier kiosko de las islas.

LA VELOCIDAD EN AUTOPISTA, AMENAZADA

DEJA TU COCHE Y CORRE

El último paraíso de la velocidad, Alemania, está amenazado. La contaminación de los bosques ha puesto en pie una campaña que se iniciará en octubre para conseguir limitar la velocidad en autopista a 100 kilómetros por hora y en carretera a 80.

UNA sirena de alarma ha sonado en Europa, para limitar la velocidad máxima de los automóviles. En esta ocasión no es la seguridad vial o la escasez de petróleo el motivo de alarma. Ahora son los montes a quien hay que proteger del peligro de los automóviles, y no es que los coches arrollen a los árboles. El peligro es más sutil y proviene del tubo de escape, a través del plomo de la gasolina. Según un informe de la revista alemana «Stern», en la próxima cumbre comunitaria, a finales del presente año o a principios del próximo, puede tomarse una decisión que limite drásticamente la velocidad en la Europa comunitaria.

A partir del próximo mes de octubre, los verdes alemanes amenazan con una agresiva campaña para obtener la limitación de la velocidad. El diputado ver-

de Stefan Schulte ha dicho que pretende conseguir una velocidad máxima de 100 kilómetros por hora en las autopistas y 80 en las carreteras. Pero no son los verdes los únicos que están dispuestos a emprender esta campaña en Alemania, que por cierto, es el país que aún puede considerarse como el paraíso de los velocistas. El SPD también ha anunciado, a través de su diputado experto en medio ambiente, que están dispuestos a apoyar las propuestas de limitación de la velocidad.

La revista «Stern» cita al profesor Heinz Faulstich, del Instituto Max-

Planck, que asegura que el plomo que contiene la gasolina es el causante de la muerte del monte. Una investigación del citado instituto en la Selva Negra ha dado como resultado la siguiente conclusión: el plomo tetraetilo que se mezcla en la gasolina para aumentar su poder antidetonante se transforma bajo la influencia del sol y el oxígeno en plomo trietilo, altamente venenoso. Este plomo forma agujas, que con la humedad se depositan en la parte superior de las hojas, penetran en el tejido y las mata.

Hasta el momento, los departamen-

tos de medio ambiente de los Gobiernos europeos se habían conformado con la adopción de sistemas de catalización en los escapes de los automóviles para eliminar los residuos contaminantes y la supresión total del plomo en las gasolinas. Pero mientras se cumplen los plazos para que en todos los países europeos se adopten estas medidas, los sectores más intransigentes quieren reforzar la defensa del monte con la limitación de velocidad.

La réplica a estas medidas ya la ha dado la Asociación de la Industria del Automóvil en Alemania. «Estamos preparando una contraoferta —dice un portavoz de la asociación—, con un panorama menos sombrío.» Según los fabricantes, un límite de velocidad en los automóviles traería consigo un desperdicio de sus cualidades técnicas, un peligro para la exportación y la pérdida de puestos de trabajo. Los enemigos de limitar la velocidad manifiestan, por su parte, que esto es una amenaza más del estado policial, como una sutil manera de represión.

Con plomo o sin plomo, con catalizadores o sin catalizadores, la Comisión de Medio Ambiente del Mercado Común tiene previsto elaborar un nuevo ciclo de medición de gases para las autopistas que puede estar listo para 1987. La Comisión de Ministros establece un sistema de tres clases: coches de hasta 1,4 litros de cilindrada, que se les permitirá expulsar 45 gramos de monóxido de carbono (CO) y 15 gramos de óxido de nitrógeno (NO) e hidrocarburos (HC), valores que pueden alcanzarse sin necesidad de catalizador. Coches con motores de 1,4 a 2,0 litros, a los que se les permitirá 30 gramos de CO y ocho gramos de NO y HC, que precisarán de catalizadores, lo mismo que la tercera clase, de cilindrada superior a los dos litros, con valores límites de 25 gramos de CO y 6,5 de NO y HC.

Ante estas perspectivas, los fabrican-



Las autoridades de la CEE, decididas a reducir los límites de velocidad. La amenaza estriba en limitar la velocidad en autopistas alemanas a los 120, como en otros países.

tes se enfrentan con un difícil reto para, por un lado, mantener el singular atractivo del automóvil y no salirse de los estrictos márgenes de emisión de gases, sin necesidad de recurrir a costosos sistemas de depuración.

Según «Stern», los fabricantes japoneses van por buen camino y ponen como ejemplo el Honda Civic GT, que con un motor de 1,5 litros, inyección electrónica y tres válvulas por cilindro, expulsa sólo 29,7 gramos de CO y 8,5 gramos de NO y HC. Antes estos resultados, hasta el doctor Dusan Gruden, director del departamento de Investigación de Porsche, ha manifestado que este motor de Honda representa una nueva generación, que va por delante de los europeos.

Pero no sólo los fabricantes han de ser los únicos en tomar medidas y soluciones, también los usuarios tendrán que concienciarse ante la agresión al medio ambiente, si quieren evitar que las carreteras y autopistas se pueblen de radares y sensores de captación de gases.



A FONDO



VIRTUDES DEFECTOS

<u>Prestaciones</u>	<u>Conducción delicada</u>
<u>Calidad de acabados</u>	<u>Frenos escasos</u>
<u>Equipamiento completo</u>	<u>Confort mejorable</u>

HASTA hace muy poco tiempo, las versiones deportivas de los coches de tipo medio se contentaban con anunciar algo más de 100 caballos de potencia máxima y alcanzar los 180 kilómetros por hora. Pero la escalada de potencias y prestaciones ha llegado a tal nivel que hoy el que no supere los 200 kilómetros por hora y disponga de al menos 125 caballos poco tiene que hacer. Y mientras no se demuestre lo contrario, esta escalada está siendo protagonizada por los tres grandes constructores alema-

nes: General Motors, Ford y Volkswagen, cada uno de los cuales ofrece un representante en la categoría de los cuatro metros con estas características: al remozado Golf GTi le sucedió el Kadett GSi, frente a los cuales Ford acaba de presentar en el mercado español el Escort RS Turbo.

Mientras que el Kadett y el Golf (el actualmente comercializado, no el 16 válvulas) se contentan con 115 y 112 caballos, respectivamente, el Escort da un paso más y anuncia nada menos que 130, con lo que se sitúa en el nivel a

que habían llegado ya los coches italianos hace un año y que compensaban con su potencia los atractivos de la fiabilidad mecánica y robustez tradicional germanica.

Para que el Escort alcance esta potencia, Ford recurre por vez primera en un coche de serie a la utilización de un turbocompresor. Pero que no se hagan ilusiones los poseedores del actual XR3i, pensando en que les basta incorporar el turbo para incrementar la potencia, porque las modificaciones en el motor son más que notables.

El turbo ofrece nada menos que

130 caballos

Se alcanza la mítica

cifra de los 200 km/h.

FORD ESCORT RS TURBO TURBISIMO EN BLANCO





MECANICA



Partiendo de la base del motor 1.600 CVH, con distribución hidráulica, se han modificado pistones, ejes del pistón, bielas, válvulas de escape en aleación especial y conductos de admisión y escape. Se ha utilizado un turbocompresor Garret T-3, con intercambiador de calor (el famoso *intercooler*) aire-aire y un sistema de inyección mecánica del tipo Bosch KE-Jetronic, con sistema de detección de *picado de bielas*, que actúa no sobre el encendido, sino sobre la válvula de descompresión del turbo. En efecto, cuando se alcanza el umbral del *picado*, desciende la presión del turbo desde el máximo de 0,5 bares hasta 0,25 bares.

Con una relación de compresión muy baja (8,5:1), la verdad es que la progresividad de este motor es escasa. Por debajo de 3.000 revoluciones por minuto apenas empuja igual que el 1.600 inyección del XR3i, y sólo a partir de 3.500

revoluciones por minuto se nota la entrada en función del turbo, que lo hace de forma notablemente violenta.

Se trata, pues, de un motor muy brillante, pero que obliga siempre a llevarlo muy alto de vueltas y que exige una conducción técnicamente depurada si queremos extraer del nuevo Escort su *quintaesencia*..., porque para ir tranquilamente rodando a 130 kilómetros

por hora por la carretera nos conformamos con la buena versión XR3i y asunto concluido.

Desde el punto de vista mecánico, en el Escort Turbo se han introducido algunos otros cambios que conforman un vehículo bastante singular y notablemente distinto de lo anteriormente conocido. En el apartado de la transmisión se utiliza un diferencial autobloqueante, de acoplamiento viscoso, tarado al 25 por 100.

Las relaciones de cambio respecto a los Escort se mantienen invariables, pero se ha acortado el grupo final, con lo que ahora las marchas son algo más cortas que en el XR3i, pese a que el Turbo pasa a una mayor dimensión de rueda, que ahora es de 15 pulgadas de diámetro. En definitiva, ofrece una cuarta velocidad de 26,3 kilómetros por hora a 1.000 revoluciones por minuto y una quinta de 32,9 kilómetros por hora que nos parecen bastante razonables. La velocidad máxima, justo de 200 kilómetros por hora, se obtiene en quinta a 6.000 revoluciones por minu-

FICHA TÉCNICA



Ford Escort RS turbo

MOTOR Disposición: Delantera transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.597 c.c. (80 x 79,5 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Árbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección mecánica y turbocompresor Garret con válvula de descarga e *intercooler*. Compresión: 8,3 a 1. Presión máxima de sobrealimentación: 0,5 bares. Tipo de carburante: Gasolina super. Capacidad del depósito: 48 litros. Potencia máxima: 130 CV a 6.000 rpm. Par máximo: 18,4 mkg. a 3.000 rpm.

TRANSMISIÓN Tracción: A las ruedas delanteras, autobloqueante al 25 por 100. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 7,9 km/h.; 2.ª, 13,1 km/h.; 3.ª, 19,7 km/h.; 4.ª, 26,3 km/h.; 5.ª, 32,9 km/h.

DIRECCIÓN Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 11 metros.

FRENOS Sistema: Discos ventilados delanteros y tambores traseros. Servo.

SUSPENSIÓN Tipo: Independiente en ambos ejes.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6 x 15 pulgadas. Neumáticos: 190/50 VR 15.

PESO En orden de marcha: 1.005 kg.

CONSUMO



CIUDAD	l./100 km.
A 31,0 km/h. de media	10,3
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	6,8
En conducción rápida	12,6
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	9,1
A fondo	11,9
AUTONOMÍA MEDIA	
Consumo medio ponderado	9,1
Recorrido (kilómetros)	480

A FONDO

Siempre en blanco absoluto, tienen un aspecto agresivo y atractivo. El volante, grueso y algo pequeño, que hace dura la dirección. Sobre los pilotos traseros, las siglas distintivas.



Los asientos delanteros son Recaro, de excelente diseño. Los traseros, abatibles en dos secciones.

to, lo que se sitúa justo en el régimen de potencia máxima. El corte de inyección se efectúa a 6.250 revoluciones por minuto, por lo que aún tenemos algo de régimen para superar los 200 con terreno favorable, si bien ya con la válvula de descarga del turbo plenamente abierta y, por tanto, difícil de realizar, salvo con un largo lanzamiento.

El equipo frenante es el mismo que en el XR3i, con discos ventilados delante y tambores traseros, lo que nos ha sorprendido y que se ha traducido en unas cifras de distancia de frenado más bien mediocres. Con los 1.005 kilos de peso (que son 1.150 con el conductor y el depósito lleno), la verdad es que el Turbo acusa muy pronto fatiga en este apartado.

La dirección no se ha modificado, pero unos neumáticos de 195/50 se encargan de endurecerla notablemente en parado e incluso a baja velocidad. El volante, de generoso grosor, lo hemos encontrado ligeramente pequeño.

COMPORTAMIENTO



Nunca se ha caracterizado el Escort por un comportamiento excepcional. Y pese a las mejoras introducidas, los vicios de las versiones anteriores no pueden corregirse definitivamente. A su vez, la incorporación de nuevos elementos le confieren algunas características específicas.

La suspensión delantera incorpora dos nuevos tirantes, muy paralelos a la estabilizadora, mientras que el eje posterior recibe también una estabilizadora y ambos, delantero y trasero, un endurecimiento general que va en detrimento del confort: ahora el Turbo es francamente duro.

Con el autobloqueante y los generosos neumáticos, el Turbo gira como una tabla, sin el menor balanceo y con una inaudible motricidad. Pero tiene violentas reacciones muy difíciles de controlar, con tendencia a irse de morro. La

violencia de la entrada de la potencia también ayuda a sujetarlo sobre el asfalto..., y cuando el piso es rugoso, todo se complica hasta el extremo de que cualquier conductor acaba por levantar el pie si no quiere hacer alguna incursión por los arcones. Es, pues, un coche que, en el límite, se convierte en un modelo exclusivo de competición o de carreteras cerradas al tráfico. Los frenos no ayudan demasiado a controlarlo en conducción límite y sólo su buena capacidad de aceleración nos permite obtener unas medias horarias destacadas.

FRENOS



DISTANCIA DE FRENADO (en metros)	
A 60 km/h.	14,4
A 100 km/h.	40,2
A 120 km/h.	61,0

SONORIDAD



Al ralentí	55,5
A 60 km/h.	60,4
A 90 km/h.	68,1
A 120 km/h.	73,0
A 140 km/h.	78,4
A tope	85,2

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

carrocería y sus elementos adicionales, el RS Turbo apenas se diferencia del conocido XR3i. Los anagramas característicos y dos faros adicionales de largo alcance, que van a ser la pesadilla de las compañías de seguros, porque tienen toda la pinta de durar menos que un caramelo a la puerta de un colegio, completan la personalización.

Como es tradicional en la marca, el equipamiento es muy completo (elevadores eléctricos y cierres centralizados, techo practicable y unos excelentes asientos Recaro) y de notable buen gusto, así como de notable calidad de terminación. El confort, ya lo hemos mencionado, ha bajado bastantes enteros, pero en honor a la verdad hay que decir que, gracias a los asientos Recaro, el conductor no se fatiga.

FRENTE A SUS RIVALES

Aún no se conoce el precio al que se venderá el RS Turbo, por lo que en el enjuiciamiento frente a sus rivales nos queda por conocer lo más importante. En todo caso, y hasta que llegue el VW Golf GTi 16 válvulas, el Escort es, junto con el Kadett, el único que en verdad alcanza los 200 kilómetros por ho-

La incorporación del Turbo supone la introducción de muchísimas modificaciones respecto al 1600 CVH ya conocido en el XR3i. El turbo va situado justo delante del motor, bajo la canalización del aire que va al sistema de inyección.



ra, lo que siempre es un atractivo. Frente a cualquiera de ellos, excepto el Kadett, ofrece mucho equipamiento y buen acabado, mientras que en consumos se sitúa por debajo de los dos alemanes y por delante de los italianos. En definitiva, será muy competitivo si su precio se sitúa por debajo de 1.850.000

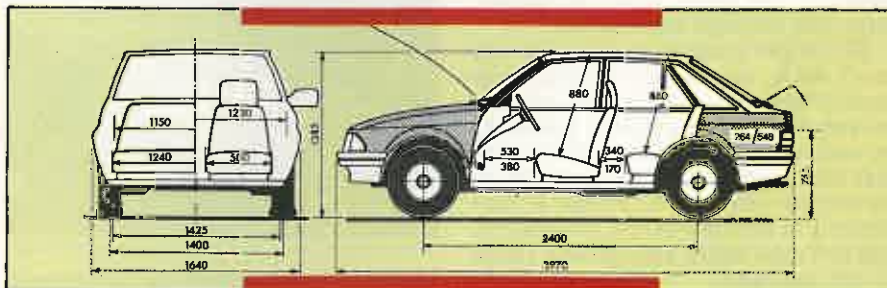
pesetas, que parecería el precio lógico para lo que ofrece; a partir de ahí, ya la elección no parece tan clara, sobre todo por el excelente precio del GSi, que no debe inquietarse demasiado en ver peligrar sus excelentes ventas.

José M. Cernuda
Fotos: Alex Puyol

EQUIPAMIENTO

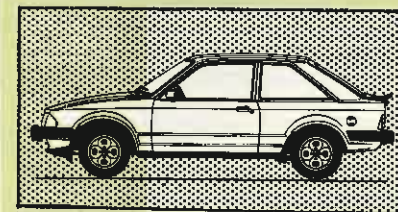


Cuentar revoluciones	SI
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro de agua	SI
Manómetro presión de aceite	NO
Reloj	SI
Ordenador de viaje	NO
Testigo de reserva carburante	SI
Testigo de freno de mano	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI
Parabrisas laminado	SI
Faros antiniebla	NO
Piloto antiniebla trasero	SI
Aire acondicionado	NO
Volante regulable	NO
Asiento regulable en altura	NO
Retrovisor regulable	SI
Apoyacabezas delanteros	SI
Elevadores eléctricos	SI
Cerraduras centralizadas	SI
Luz lectura mapas	SI
Tapón carburante con llave	SI
Llantas aleación	SI
Preequipo de radio	SI
Limpia-lavaventana trasero	SI
Asiento posterior divisible	SI



FORD ESCORT RS TURBO (*) ptas.

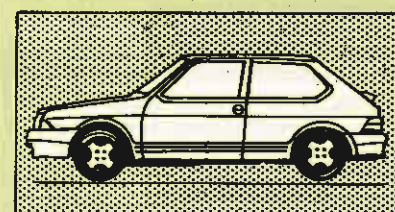
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.597 c. c. Potencia: 130 CV a 5.600 rpm. Peso: 1.005 kg. Velocidad máxima: 200 km/h. Consumo medio ponderado: 9,1 l/100 km.



(*) Precio no fijado.

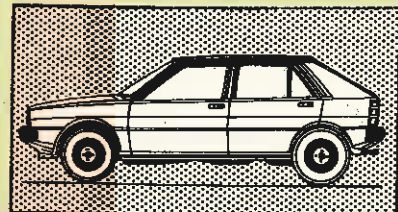
FIAT RITMO 130 ABARTH 2.070.000 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.995 c. c. Potencia: 130 CV a 5.900 rpm. Peso: 950 kg. Velocidad máxima: 191 km/h. Consumo medio ponderado: 10,4 l/100 km.



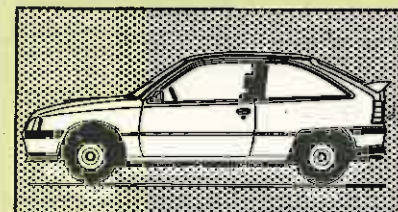
LANCIA DELTA HF TURBO 2.185.649 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.585 c. c. Potencia: 130 CV a 5.600 rpm. Peso: 1.000 kg. Velocidad máxima: 198 km/h. Consumo medio ponderado: 9,8 l/100 km.



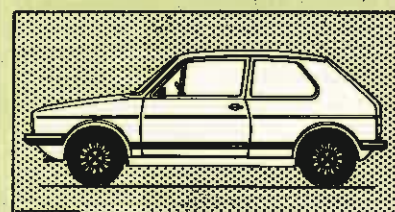
OPEL KADETT GSi 1.740.161 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.796 c. c. Potencia: 115 CV a 5.800 rpm. Peso: 950 kg. Velocidad máxima: 201 km/h. Consumo medio ponderado: 7,5 l/100 km.



VOLKSWAGEN GOLF GTi 2.043.415 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.781 c. c. Potencia: 112 CV a 5.500 rpm. Peso: 940 kg. Velocidad máxima: 191 km/h. Consumo medio ponderado: 8,5 l/100 km.



El más Bestia de la Tierra.



Los Patrol Diesel vuelven a devorar los primeros puestos en la «III Baja Internacional Montes Blancos 1.000 Km. non stop». Los Patrol han vuelto a rugir en Montes Blancos. Después de los éxitos en las pasadas ediciones de la Baja, en el Campeonato de España '84 y en el París-Túnez 1985, de nuevo los Patrol han vuelto a demostrar que no existe otra fiera más bestia sobre la tierra. Los Patrol salían a ganar y ganaron quedando los Primeros, Segundos y Terceros en la Clase Diesel.

Cuando los Patrol dejan el asfalto y saltan sobre la tierra, se transforman en unas auténticas bestias que imponen su ley: la ley del más fuerte, del más bestia.

Clasificación Clase 4 x 4 Diesel

1.º Nissan	(19h. 30' 02")
2.º Nissan	(20h. 08' 57")
3.º Nissan	(20h. 24' 08")
4.º Toyota	(20h. 44' 58")
5.º Land Rover	(20h. 46' 00")
6.º Land Rover	(21h. 54' 25")
7.º Toyota	(22h. 18' 16")

Nissan Patrol
El Bello y la Bestia.



Los Japoneses.

A FONDO

ALFA SPRINT QUADRIFOGLIO VERDE EL ULTIMO COUPE

VIRTUDES DEFECTOS

Agarre excelente.	Puesto de conducción.
Motor brillante.	Manejo del cambio.
Desarrollos del cambio adecuados.	Disposición de mandos complicada.



POR razones que no acabamos de entender muy bien, ya casi ningún fabricante de automóviles se decide a lanzar al mercado coupés de tipo medio con cierto carácter deportivo. Hoy día, este hueco en la oferta lo cubren versiones más o menos potentes de los modelos más populares. El éxito que supuso hace ya bastantes años el Golf GTi o actualmente el Kadett GSi, han sido, sin duda, la puntilla para los pequeños coupés briosos, de los que quedan ya pocos representantes: el Alfa Sprint que hoy enjuiciamos, junto con sus derivados (Arna o Cherry) y el Volkswagen Scirocco, que apareció en el mercado hace ya once años, con modificaciones posteriores. Algún japonés como el Corolla o el Ballade... y pare usted de contar. A partir de aquí, los únicos coupés que nos quedan son ya de una categoría notablemente superior en prestaciones, equipamiento y, sobre todo, precio: Monza, Alfa GTV y los inaccesibles Porsche.

Es pues el Alfa Sprint el último representante de una categoría que se extingue, pero que sigue gozando aún de un notable atractivo y de indudables cualidades.

El Sprint es una derivación del po-



La parte posterior, con los grupos ópticos, es muy característica.

El Alfa Sprint ofrece una estabilidad excepcional.
No es el consumo su mejor virtud.
Un capricho algo caro, pero atractivo.

Sin ser un coche excepcionalmente veloz, ofrece unos niveles de prestaciones muy dignos.



pular Alfased ya desaparecido, del que hereda su plataforma y su disposición mecánica, aunque la carrocería es notablemente diferente. Apareció en el mercado en 1976 (con motores 1,3 y 1,5), sufriendo importantes modificaciones de motor en el 83, desde cuya fecha apenas se han introducido cambios. En la actualidad recibe la denominación Quadrifoglio Verde (Trébol verde), que caracteriza a las versiones deportivas de la marca, como el Quadrifoglio Oro se utiliza para las lujosas.

MECANICA



Ya hemos mencionado que el Sprint hereda la implantación mecánica del Alfased y algo que ya no es frecuente en la marca italiana: tracción delantera y eje rígido posterior, ya que Alfa viene caracterizándose por la implantación caja-grupo y tracción trasera con puente De Dion, que le asegura excelentes resultados.

Nos encontramos pues con un sistema bastante tradicional, pero con la peculiaridad del ya veterano motor de 4 cilindros boxer refrigerado por agua, en el que dos cilindros se oponen a los otros dos. Esta concepción (el Citroën 2 CV la utiliza para el motor de dos cilindros refrigerado por aire) asegura, entre otras cosas, un centro de gravedad

muy bajo y la posibilidad de un morro muy afilado y penetrante, a la vez que un vano motor relativamente reducido. En el caso concreto que nos ocupa, el compartimento del motor está dividido por un tabique transversal, que aísla de ruidos y ofrece una mayor robustez, posibilidad impensable con un motor con la disposición convencional de cuatro cilindros en línea.

Este tipo de motor y su cigüeñal muy corto permiten también motores con facilidad para subir de vueltas (potencia máxima a 6.000 rpm) y exentos de vibraciones, pese a que hoy día se han conseguido equilibrados en motores convencionales semejantes a los que en Alfa tienen por orgullo.

Hace tres años este motor de 1500 centímetros cúbicos recibió una importante remodelación, pasando de los 95 CV que caracterizaban a los Alfased Ti (uno de los más legendarios y populares automóviles italianos), a los actuales 105 CV que justifican la utilización del trébol verde y sus concomitancias deportivas: recuérdese que un trébol verde es el símbolo de los coches de competición de la marca.

Alimentado por dos carburadores de doble cuerpo y apertura simultánea, bomba mecánica de gasolina y encendido electrónico, así como un árbol de levas (mejor habría que decir dos árboles, uno en cada fila de cilindros), muy deportivo, el Sprint tiene un comporta-

FICHA TECNICA



ALFA SPRINT 1.5 Q.V.

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4 horizontales opuestos. Cilindrada: 1.490 c.c. (84 x 67,2 mm.). Cigüeñal: De 3 apoyos. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, accionados por correa dentada. Alimentación: Dos carburadores dobles. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 octanos. Capacidad del depósito: 50 litros. Potencia máxima: 105 CV a 6.000 rpm. Par máximo: 13,6 mkg. a 4.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 6,7 km/h.; 2.ª, 12,3 km/h.; 3.ª, 18,1 km/h.; 4.ª, 24,5 km/h. y 5.ª, 30,5 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

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

FRENOS Sistema: Discos delante y detrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y eje rígido detrás.

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

PESO En orden de marcha: 915 kg.

En toda circunstancia el agarre es excepcional, con el eje trasero siempre actuando con nobleza.



SONORIDAD



Al ralentí	56,0
A 60 km/h.	64,7
A 90 km/h.	68,3
A 120 km/h.	73,3
A 140 km/h.	76,5
A tope	80,4

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

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	14,1
A 100 km/h.	39,8
A 120 km/h.	51,4

miento brioso, si bien acusa una notable pereza por debajo de las dos mil vueltas. A partir de este régimen, el coche es muy agradable de conducir. Es pues un coche al que no le gustan demasiado los recorridos urbanos y las arrancadas en los semáforos, en las que también se ve incómodo ante el defecto tradicional de todos los Alfa, de esa primera marcha mal sincronizada y siempre ruidosa en su engranamiento.

Y ya que hablamos de caja de cambios, resaltar el excelente escalonamiento. La verdad es que tanto el Alfased como el Sprint han venido conociendo muchas modificaciones, impuestas por una falta de criterios sobre lo más conveniente. De relaciones cortas, pasaron a largas cuando se pusieron de moda; luego, cuando el Ti perdió parte de su personalidad, a una solución intermedia que entonces ya no gustaba ni a unos ni a otros..., en fin, toda una historia. En el Sprint han tenido el buen criterio de olvidarse de las modas alemanas y mantener la personalidad de un coche deportivo, que evidentemente consumirá algo más en centroeuropa y sus interminables autopistas, pero que agradecen los compradores que quieren un coche que en 5.ª alcance su velocidad máxima y que en 4.ª tenga el suficiente brío para efectuar adelantamientos a vehículos rápidos. La utilización de un grupo más corto en el Q.V. (4,11:1 frente al 3,55:1) y los

neumáticos ligeramente más desarrollados (llanta de 14 pulgadas frente a los de 13") le sitúan en los valores perfectos: 30,5 km/h. en 5.ª cada 1.000 vueltas, que también permite viajar a 120/130 km/h. sin tener que soportar las altas revoluciones del motor.

El manejo de esta caja ya no es tan ideal. Aparte de que la primera rasca siempre al engranarse (salvo si se hace con una lentitud exasperante), los recorridos son notablemente largos, sobre todo entre 4.ª y 5.ª El embrague bien, progresivo y de buen tacto.

COMPORTAMIENTO



Siempre se han caracterizado los Alfa Romeo por un irreproachable comportamiento. El Sprint Q.V. no iba a ser menos. Unos ligeros retoques respecto a las versiones standard, consistentes en menos altura al suelo y endurecimiento de los tarados, tienen como consecuencia la mejora del agarre. Por si fuera poco, está generosamente equipado de ruedas, con las Pirelli P-6 de excelente agarre.

El eje trasero es rígido, pero los dos tirantes longitudinales y la barra Panhard transversal hacen desaparecer todos los movimientos parásitos, por lo que mantienen las ventajas del sistema: las ruedas traseras se mantienen per-

AÑOS 60: HACIA UNA ESPAÑA GRANDE



- El «boom» económico.
- La emigración.
- El milagro alemán.
- Los Planes de Desarrollo.

16
historia

A FONDO

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	178,2
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	17,4
1.000 m. salida parada	31,9
De 0 a 100 km/h.	10,7
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	18,6
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	20,3
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	34,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	38,1
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	10,2
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	14,9

EQUIPAMIENTO

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

CONSUMO

	l./100 km.
CIUDAD	
A 26,5 km/h. de media	13,0
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruce	5,0
En conducción rápida	11,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruce	10,9
A fondo	12,5
AUTONOMIA MEDIA	
Consumo medio ponderado	10,4
Recorrido (kilómetros)	430

pendiculares al suelo cualquiera que sea la circunstancia.

El resultado de las suspensiones es el de un coche de escasísimo balanceo y excelente estabilidad. No es nada fácil encontrar los límites, que se aprecian, a velocidades muy elevadas, por una ligera tendencia a irse de morro. En curvas muy cerradas, en marchas cortas, hay también una ligera pérdida de adherencia, muy normal en los tracciones delantera con caballos.

La dirección, con tres vueltas y media de volante entre tope y tope resulta algo lenta en terreno sinuoso y, sobre todo y aunque parezca una paradoja, muy dura de manejar en los estacionamientos. Las generosas ruedas son las causantes de este defecto.

que se debería ganar por unas acertadas relaciones de cambio, se pierde por una curva de potencia con poco valor en regímenes bajos. Además, hoy día los 105 caballos de potencia son escasos ante las pequeñas bombas como el Kadett GSi o el 205 GTi, de aspecto incluso más familiar.

Y en cuanto a consumos, la verdad es que no sabemos cómo pronunciarlos. Hay una notable diferencia entre un rodar tranquilo y un rodar apurado. Entre los escasos cinco litros a 90 km/h. y los 11 y pico cuando se pisa (que es lo que pide el coche), hay mucha diferencia. Cuando los deportivos actuales recurren a la inyección es precisamente buscando una mayor economía a medios regímenes, donde los dos



El puesto de conducción no es lo mejor del Sprint. Algunos mandos, distribuidos al revés, son de difícil accionamiento.



Los asientos se tapizan en combinación de negro y verde. Los traseros son exigüos y confortables los delanteros, aunque la postura al volante es incómoda.

Los frenos, con cuatro discos, siempre se han mostrado a la altura de las circunstancias, sin muestras de fatiga y frenando bien en frío y con una disposición de pedales apropiada para realizar el punta-tacón, que agradecerán los amantes de lo deportivo.

Las prestaciones son simplemente buenas. Por más que lo hemos intentado, cronómetro en mano, no hemos sido capaces de alcanzar los 180 anunciados, si bien es verdad que a nivel del mar posiblemente se superen, porque nos hemos quedado muy cerca. Los 178 se obtienen a poco más de 5.800 rpm, por lo que, con viento a favor o con pendiente, es fácil ver en el marcador (de notable precisión) los 200 e incluso más. La aceleración y las recuperaciones son simplemente aceptables. Lo

carburadores dobles, tragando uno a uno, se notan y mucho. En cuanto al consumo en ciudad, es también notablemente alto. Pero, al fin y al cabo, los consumos en coches destinados a un público tan concreto tienen una importancia secundaria.

CARROCERIA



Giugiaro es siempre una garantía de diseño acertado; el Sprint tiene algunas de las características típicas del estilista italiano que, curiosamente, es también el creador de su casi único rival, el Scirocco. En la línea del Alfa se reconoce a la perfección ese indefinible aire italiano. Para la versión Q.V. se utiliza una decoración específica, en tonos ne-

gros y verdes (la carrocería se ofrece en rojo, negro y plata) de muy buen gusto, pero muy calurosa en verano.

El puesto de conducción no está bien resuelto. Pese a que el volante es regulable en altura, la postura de conducción obliga a ir muy tumbado, lo que dificulta la visibilidad y las maniobras de estacionamiento. Los dos espejos retrovisores (interior y exterior) obligan a mover la cabeza para ojearlos, ya que quedan fuera del campo visual. El salpicadero tiene una distribución distinta a la normalizada, con los intermitentes en la izquierda y el cambio de luces de difícil manejo.

Los asientos ofrecen una muy buena sujeción, pero los traseros son bastante incómodos y fatigan al poco tiempo de iniciar un viaje. La verdad es que son casi exclusivamente para situaciones de emergencia.

Los cinturones de seguridad son un verdadero suplicio, tanto para el conductor como para el pasajero, obligados ambos a sufrir un permanente rozamiento sobre el cuello (lo que no creemos que aporte muchos puntos en la seguridad), ya que su fijación, muy retrasada, no ofrece otras soluciones.

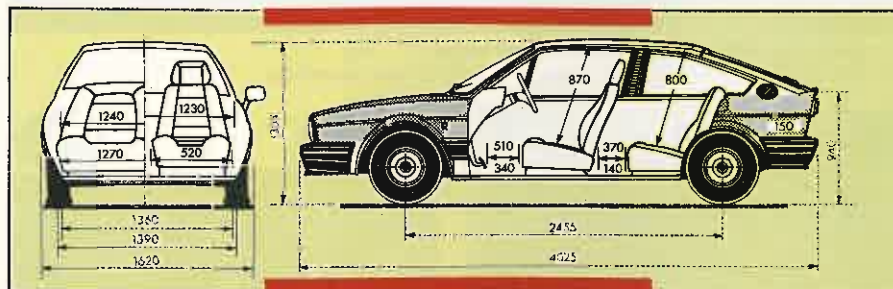
En definitiva, no se trata de un coche cómodo y sólo lo atractivo de su li-

nea y lo agradable de conducir, suplen este desfase evidente.

FRENTE A SUS RIVALES

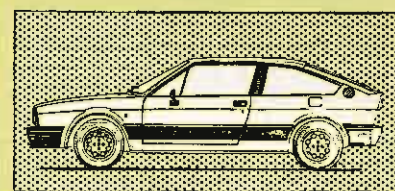
Ya hemos dicho que no hay rivales directos. Por tanto, nos hemos decidido por enfrentarlo a otros cuatro coches, de carácter deportivo, que comparten una misma potencia: 105 caballos para todos. De entre ellos, es el más reciente, el Peugeot 205 GTI, el que ofrece un mejor conjunto de prestaciones, consumos y eficacia en la carretera. Además, es más barato que el Alfa. El Lancia Delta y el Escort XR3i están próximos en precio y en resultado final, con una mejor terminación por parte del alemán. Y, por último, el Renault 11, sin desmerecer de sus rivales, ofrece un atractivo suplementario: su precio es casi medio millón de pesetas más barato gracias a su fabricación en España. El Alfa, pues, se sitúa en un punto medio razonable, beneficiado por la exclusividad de su línea y perjudicado por los años que arrastra y por un precio que consideramos alto, por comparación al de sus rivales.

José M. Cernuda
Fotos: Alex Puyol



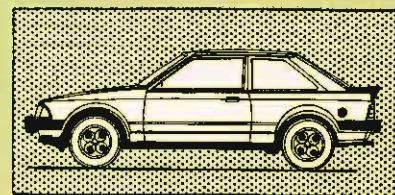
ALFA SPRINT Q. V. 1.982.192 ptas.

Motor: Delantero boxer. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.490 c. c. Potencia: 105 CV a 6.000 rpm. Peso: 915 kg. Velocidad máxima: 178 km/h. Consumo medio ponderado: 10,4 l/100 km.



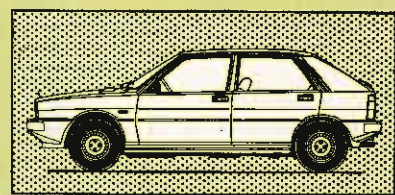
FORD ESCORT XR3i 1.726.042 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.597 c. c. Potencia: 105 CV a 6.000 rpm. Peso: 920 kg. Velocidad máxima: 180 km/h. Consumo medio ponderado: 9,6 l/100 km.



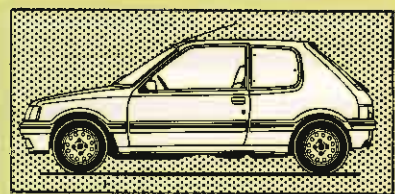
LANCIA DELTA 1.600 GT 1.902.261 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.585 c. c. Potencia: 105 CV a 5.800 rpm. Peso: 975 kg. Velocidad máxima: 174 km/h. Consumo medio ponderado: 9,8 l/100 km.



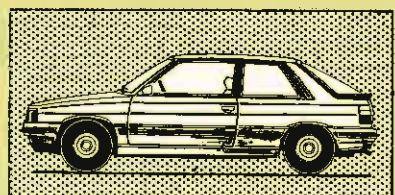
PEUGEOT 205 GTI 1.859.613 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.580 c. c. Potencia: 105 CV a 6.250 rpm. Peso: 900 kg. Velocidad máxima: 189 km/h. Consumo medio ponderado: 8 l/100 km.



RENAULT 11 TURBO 1.427.918 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.397 c. c. Potencia: 105 CV a 5.500 rpm. Peso: 915 kg. Velocidad máxima: 184 km/h. Consumo medio ponderado: 10,1 l/100 km.



Mercado

VENTAS TURISMOS DE IMPORTACION Primer semestre

	Julio	Enero-Julio	Penetración
1.º Opel Ascona	690	3.524	12,7
2.º Opel Kadett	666	3.235	11,7
3.º Renault 25	556	2.772	10,0
4.º Ford Sierra	456	2.541	9,2
5.º Volkswagen Golf	366	1.007	3,6
6.º Opel Rekord	365	1.668	6,0
7.º BMW serie 3	209	1.237	4,5
8.º Fiat Uno	193	1.111	4,0
9.º Ford Scorpio	185	185	0,7
10.º Audi 90	122	279	1,0
11.º Citroën CX	121	655	2,4
12.º Austin Montego	107	158	0,6
13.º Rover 216	101	125	0,5
14.º Volvo 340/60	80	497	1,8
15.º Rover	77	525	1,9
16.º Austin Metro	73	470	1,7
17.º Fiat Regata	72	627	2,3
18.º Nissan Cherry	61	287	1,0
19.º Renault Fuego	60	323	1,1
20.º Audi 100	47	235	0,8
Otros	957	6.256	22,6
Total	5.564	27.717	100,0

Sigue General Motors dominando ampliamente en el mercado de los coches de importación, con el Ascona y el Kadett ocupando las dos primeras posiciones. Por cierto, que en lo que al Kadett se refiere, de los 666 coches vendidos en julio, 511 corresponden a la versión GSi, de cuyo modelo se han vendido ya más de dos mil unidades.

Destacamos en esta lista la aparición del Ford Scorpio, con una buena cifra de ventas, aunque muy superado por lo que en teoría debe ser uno de sus rivales, el Renault 25. También el Rover 216 hace su aparición en este mes, con cifras más modestas, pero notables, ya que junto al Montego, han superado al Metro en las ventas de coches de la marca Austin Rover.



Oferta de la semana

DESCUENTOS MARINER

MARINER, empresa importadora y comercializadora de los motores del mismo nombre, realiza una oferta para los lectores de MOTOR16 consistente en un descuento especial en las



embarcaciones Mini Flash, de la casa Ducauto, con un motor mariner 25, caja de mandos y lona de fondeo a un precio de 525.000 pesetas. También harán el 10 por 100 de descuento en todos los productos náuticos. Su dirección, Narváez, 86, Madrid. Tel. 274 69 19.

Mercado

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------	--------------------

KTM				
250-MX	250	46	140	402.800
250-GS	250	44	140	402.800
250-MC	250	46	140	402.800

LAMBRETTA				
125	125	11	107	172.977
150	148	11,6	107	170.389
200	196	14,7	107	185.120

LAVERDA				
1000-1000	1000	100	219	1.185.000

MONTESA				
Cara 242	233,3	—	—	272.230
Cara 348 Total	349,6	—	—	270.280
Cara 350	349,6	—	—	283.240
Enduro 80 HT	74,8	—	82	230.540
Enduro 250 HT	246,3	—	119	321.440
Enduro 360 HT	349,6	—	130	242.220

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------	--------------------

MORINI				
Impulsor 125	125	10	100	208.780
Impulsor 175	174,7	15	100	220.050

MOTO GUZZI				
250 Bicilindrica	239,5	35,8	130	341.180
350 Turbina	344,1	35,8	165	464.000
500 Sport	478,8	43	170	501.000
500 Canale	478,8	—	—	508.000

MOTO GUZZI				
V 50 III	490	47	170	606.548
V 50 Monza	490	48	175	642.473
V 50 Custom	490	47	165	657.170
V 65	643,4	52	185	683.680
V 65-SP	643,4	52	180	770.305
V 65-Custom*	643,4	52	164	747.874
950-TS*	844	67	188	1.001.728
La Mans III	844	81	220	1.003.934
1000-SP-NT	948,8	71	200	988.685
1000-Convert	948,8	—	—	819.280
California II	948,8	—	—	1.076.945

MZ				
ETZ 250	240	21	130	255.000

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------	--------------------

OSSA				
250 TE	244,2	—	130	271.880
250 Coup	24,2	160	160	342.380
300 Trail	302,7	—	—	332.130

PUCH				
Cilindrada M 82 TT 40	73,5	12	95	272.300
Cilindrada M 82 Coup	73,2	14	70	188.350
Cilindrada M 82 TD	73,3	19	80	240.930

RIEJU				
Grande	74	6,5	—	183.000
Marathon MB-80	75	14	—	264.500
Marathon Enduro	80	20	—	307.000

SUZUKI				
GSX 550 ES	572	65	105	791.294
GSX 750 ES*	747	87	210	950.733

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------	--------------------

VESPA				
75 Junior	74,0	4,0	90	178.500
75 Elet	75,0	4,4	90	196.955
125 Elet	123,3	8,2	100	202.830
125 Elet	123,3	8,2	100	212.240
125 NC	123,3	8,2	100	186.488
150 Ite	149,6	8,2	100	211.320
200 DR	198,0	10,2	110	226.851
200 Ite	198,0	10,2	110	254.860

YAMAHA				
DT 80	—	—	—	217.550
DT 250	239	17,0	115	368.300
DT 250 Special	249	20,0	117	368.060
XJ 400	399	45,5	175	586.200
XJ 600	589	72,0	200	839.500
XJ 660	683	73,0	200	779.400
XJ 900*	853	97,0	219	1.175.000
FJ 1100	1.087	125,0	250	1.537.315

Cuéntenos su caso

IMPORTADOS BARATOS

MI marido y yo queremos comprarnos un coche y queríamos saber si este es el momento más oportuno o deberíamos esperar a enero, por lo de la entrada en el Mercado Común, ya que el que queremos comprar es de importación. Hemos oído decir que entonces los coches no nacionales van a ser más baratos. Tenemos tam-

Desarrolla 75 caballos frente a los 105 del Ford, que en términos generales es más deportivo y goza de unos frenos inmejorables. Sin embargo, a la hora de enjuiciar la estabilidad, si tuviésemos que inclinarnos por uno de los dos, nos decidiríamos por el Volkswagen. Pero hay otros conceptos que exigirían un análisis más a fondo, que por ahora no hemos llevado a cabo.



bién algunas dudas entre el VW Golf GT y el Ford Escort XR/3 sobre cuál frena mejor y cuál es la velocidad punta de ambos, así como su adaptación a cualquier tipo de carreteras.

Cecilia Rodríguez
Tarragona

Respuesta.—Ya en varias ocasiones hemos mencionado que la incorporación de nuestro país a la CEE no va a suponer a corto plazo una reducción drástica de los precios de los coches de importación. El desarme arancelario se va a producir en un plazo bastante largo de tiempo (entre cinco y ocho años) y esta reducción de aranceles va a ser absorbida por las consiguientes subidas de precios. Lo normal es que los coches de importación evolucionen más lentamente sus precios hasta aproximarse a los nacionales, pero esta equiparación va a producirse dentro de esos cinco a ocho años. El Volkswagen Golf GT que usted menciona es un coche claramente menos potente y, en consecuencia, más lento que el Escort XR 3i.

ESTABILIDAD PARA UN LAND ROVER

POSEO un Land Rover 109 Especial 4 cilindros y desearía mejorar la suspensión, por lo que me gustaría saber si hay algún tipo de amortiguador especial para estos vehículos. ¿Es posible reforzar las balanzas? Me gustaría me indicasen si existe en Madrid algún taller especializado en este tipo de transformaciones. Asimismo desearía averiguar si aumentando la presión de la bomba de gasóleo conseguiría mejorar las prestaciones, ya que el anterior propietario disminuyó esta presión para evitar la emisión de humos.

Emilio Arrabal
Madrid

Respuesta.—Julian Piedrafita, un conocido preparador de automóviles de competición (que también

tiene taller para clientes menos exigentes), acaba de preparar un Land Rover para correr la Baja Montesblancos, con especial cuidado en las suspensiones. Se nos ocurre como solución para mejorar la estabilidad de su coche y a la vez consultar el problema de la bomba.

ACLARAR DUDAS

SOY un joven de dieciséis años, con gran afición a todo lo que rodea el mundo del automóvil, y tengo una serie de dudas que desearía me aclarasen: ¿Qué es relación de compresión? ¿Y relación de cambio? ¿Qué significa un grupo cónico 3,56:1? ¿Cuál es el coeficiente de penetración en el aire (CX) del BMW serie 3 antiguo? ¿Mejoraría este coeficiente con la adopción de un spoiler trasero o faldón delantero, o sólo se recurre a tales elementos para mejorar la estética?

Sergio de la Paz
Castellón de la Plana

CRITICA DE TIENDAS

TAYRE

EN Madrid, calle Príncipe de Vergara, 253, se encuentran las instalaciones del concesionario Alfa Romeo TAYRE con una superficie de 1.700 metros cuadrados distribuidos en exposición y talleres, con una decoración de acuerdo a los coches que allí se representan: Alfa Romeo, Lotus y Morgan, manteniendo una buena representación de modelos de cada una de las marcas. Junto a estas exposiciones se encuentra el taller, con una superficie de 1.300 metros cuadrados, en el que se encuentra la sección de recambios con un buen stock. El taller de chapa y pintura está concertado, Tesauto, si-

Puntuaciones: Exposición, 7; taller, 7; vendedores, 6; repuestos, 8; financiación, 6, y entregas, 7.



En sus talleres llevan a cabo la personalización de automóviles así como los tapizados, etcétera. Lotus es su última representación, que se comercializará a partir de septiembre.

Dos talleres dependen de TAYRE, como Alfa Romeo Motor Touring y Bau Auto Sprint. El promedio de coches que son atendidos en las instalaciones centrales de Príncipe de Vergara, 253, alcanza cifras cercanas a las cuatrocientas unidades.

Los sistemas de financiación utilizados son los usuales, Barklairs Finamersa, Banco Pastor, etcétera, no disponiendo de financiera de marca.

NOTICIAS DE EMPRESA

PREMIO GRACILIANO HERNANDEZ MARCOS

LA dirección de relaciones exteriores de Peugeot-Talbot España convoca el I Premio de Periodismo Graciliano Hernández Marcos, en memoria del que fue su jefe de prensa. La convocatoria está abierta a artículos, reportajes, guiones de radio y de televisión sobre la problemática del sector del automóvil en España que se hayan editado o emitido entre el 1 de junio del 85 y el 1 de mayo del 86. Los trabajos deberán presentarse por sextuplicado —original y cinco copias— en la dirección de relaciones exteriores de Automóviles Talbot, S. A. Apartado 140. 28080 de Madrid. El premio estará dotado con medio millón de pesetas, y será concedido el día 1 de junio de 1986, fecha del primer aniversario de la trágica muerte de Graciliano Hernández Marcos.

ADITIVOS PARA TODO

CON la marca E-1, la Compañía Española de Aerosoles, Líquidos de Frenos y Productos de Automoción, S. A. —Coespa—, comercializa productos químicos relacionados con la automoción. E-1 es una de las principales marcas en el sector de



aditivos y se encuentra entre las cuatro primeras en el resto de los productos de su gama. Todos ellos se pueden encontrar en todo el territorio nacional, Baleares y Canarias y realizan numerosas exportaciones al extranjero, llevando en este sector diez años.

SONIDO DE CALIDAD

EN la próxima edición de Sonimag, Vieta y Pioneer presentarán sus últimas novedades, que vienen a incrementar su ya de por sí amplia y prestigiosa gama de productos; algunos de ellos serán una primicia en el mercado. También habrá interesantes novedades en la división Car Audio de Pioneer, como son sus ecualizadores gráficos —analizadores de espectros, amplificadores de refuerzo, ecualizadores, altavoces empotrados de alta calidad con fluido magnético y cable de cobre libre de oxígeno—. Todos estos productos

gozan de la calidad de la marca, en constante búsqueda de las técnicas más avanzadas para ofrecer la mayor calidad de sonido.

AFORTUNADOS GANADORES

EN el Salón de Exposiciones de Porsche España, S. A., se realizó ante notario el sorteo correspondiente a la promoción «Regálese con Cinzano un mundo de sensaciones». Entre más de doscientas mil cartas recibidas, Elena Oliva, de Madrid, e Isabel Nieto, de Santander, fueron las ganadoras de los dos Porsches. Además se sortearon diez relojes Rolex y cinco viajes para dos personas a Ciudad del Cabo, Roma, Río de Janeiro, Sydney y Tokio.



TRAFICO HACE «TRAFICO»

LA Dirección General de Tráfico ya ha sacado a la calle el primer número de su revista «Tráfico». Esta publicación, que tendrá periodicidad mensual y es gratuita, tendrá una tirada de 200.000 ejemplares que serán distribuidos entre los conductores que lo soliciten a la DGT, calle Josefa Valcárcel, 28, 28027 Madrid. Su intención es contribuir a aumentar la seguridad en las carreteras y mantener informados a los automovilistas. «Su única finalidad —dice Martín Palacín en el primer editorial— es informar puntualmente y de manera amena de todo aquello que sea útil para incrementar los niveles de convivencia de nuestra sociedad a través del tráfico, y hacer de la tarea de la conducción y del tránsito algo cada vez más consciente y documentado.»

Agenda

DEL 6 AL 12 DE AGOSTO

Televisión

- El domingo día 11 de agosto, dentro del espacio «Estudio Estadio», edición de mañana, se retransmitirá desde Huesca el **XX Premio San Lorenzo de Motocros 250**, que es puntuable para el **Campeonato de España**.
- El «**Coche fantástico**» es una nueva serie de televisión que se emite de lunes a jueves a las **15,35 horas por la primera cadena**. El protagonista es un coche indestructible y parlante que va conectado directamente con el cerebro de su propietario. La serie consta de 21 capítulos.

Automovilismo

- El **Rally Internacional Rías Bajas**, puntuable para la **Copa de España**, se celebrará los días **9, 10 y 11** de agosto por tierras viguesas. La prueba, dividida en dos etapas, tendrá un recorrido total de 490 kilómetros, de los cuales 162 kilómetros corresponden a los 14 tramos cronometrados.
- El domingo día 11 se celebrará en Ciudad Real la **Su-bida a La Atalaya**, y en Badajoz, Aragón y La Rioja los **autocross feria de agosto, San Lorenzo y Ciudad de Alfaro**, respectivamente.

Motociclismo

- El Moto Club Tarragona organiza el próximo día 11 de agosto el **XXVII Trofeo de Velocidad San Magi**, prueba puntuable para el **Campeonato de España y Trofeo Nacional Senior de Velocidad**.

Respuesta.—Intentaremos muy brevemente aclararle sus dudas y le recomendamos que adquiera un buen manual sobre mecánica y teoría del automóvil.

Relación de compresión es el valor numérico que indica el volumen máximo a que ha sido reducido el combustible (aire más carburante) en la fase de compresión. Así, una compresión de 9:1 indica que la mezcla se ha comprimido en nueve veces su volumen inicial. Relación de cambio indica la reducción de los engranajes en cada marcha. Si en segunda velocidad la relación es de 2,14:1 quiere decir que, por cada vuelta del árbol de la caja, el motor gira 2,14 veces. Lo mismo decimos para el grupo cónico. En definitiva, por cada vuelta de rueda, el motor ha girado 2,14 veces (por la reducción del cambio) y 3,46 veces por la reducción del grupo: en este ejemplo, casi 7,5 veces. El valor del CX del BMW serie 3 antiguo es de 0,41.

Los spoiler y faldones tienen una función distinta a la de modificar el CX, ya que persiguen aumentar la fuerza (aerodinámica) del eje delantero o trasero sobre el suelo en definitiva; la adherencia.

GRACIAS AL DISEÑO

QUISIERA expresar mis más fervientes gracias por dedicarles todas las semanas un espacio al diseño de automóviles, de la mano de Francisco Podadera. Con personas como ustedes, todo es más fácil. Gracias otra vez por ayudarnos.

José A. Rodríguez
Salamanca

SOBRE EL FUTURO RENAULT 18

ME dirijo a ustedes con el fin de que me informen sobre lo que hay del nuevo Renault 18; cuándo aparecerá en el mercado y si

sustituirá al actual modelo, así como el diseño que va a tener.

Enrique López
Huelva

Respuesta.—En varias ocasiones hemos informado sobre los proyectos de Renault de sustituir el ya veterano R-18 por un vehículo de parecidas características pero de más moderno diseño. Habitualmente se está utilizando la denominación

R-19, pese a que no es muy seguro que sea definitiva, pues puede ocurrir como con el Super 5, el Opel Kadett o el Ford Escort, modelos que, pese a haber sido totalmente cambiados, no se cambió su denominación.

Según nuestras informaciones, el R-19 aparecerá en Francia este próximo otoño y no es descabellado pensar que en España se retrase muy pocas semanas respecto al lanzamiento europeo.

De hecho sabemos que en las instalaciones de FASA se trabaja ya en la implantación industrial del nuevo modelo y los proveedores nacionales van a comenzar a la vuelta de verano a suministrar las primeras piezas para la construcción de las preseries. En cuanto al diseño, nos remitimos a informaciones pasadas, en las que publicamos dibujos y fotografías del sustituto del R-18.



SOLUCIONES A LOS PASATIEMPOS

ALCOHOTEST

4. Los vehículos que circulen en sentido contrario.

SGPA DE LETRAS

Carril. Maniobra. Sentido. Semáforo. Señalización. Giro. Vía. Parada. Cruce. Detención. Calzada. Dirección. Preferencia. Intersección. Alumbrado.

LA PENDIENTE

HORIZONTALES.—1: Desca-potables. Esa. 2: Pescaderías. Asan. 3: Ventosa. Te. Unir. 4: Ca. R. Tan. D. Era. 5: Bienales. Iras. 6: Oficinescos. 7: Ustinov. En. 8: Restarles. 9: Renca. Lar. 10: Dolmen. 11: Colbac. 12: Va. Bar. 13: Carne. 14: Muro. 15: Tor. 16: C.

VERTICALES.—1: D. 2: Pe. 3: Ves. 4: Cesc. 5: Banca. 6: Oi. Tap. 7: Ferodo. 8: Ruin. Set. 9: Rescatara. 10: Destila. Ib. 11: Continental. 12: Volcanes. Esc. 13: Calmaros. D. S. 14: Ma. Be. Lvci. Ua. 15: Túrbanle. Orense. 16: Cornac. Asesarias. 17: Roer. Ir. N. Sarna.

OBJETOS ESCONDIDOS

Sol: viñeta 1, clavo; v. 2, torni-llo; v. 3, cascabel; v. 4, vela; v. 5, destornillador; v. 6, estrella.

EL PRIMERO DE LA MAÑANA.



No lo decimos nosotros. Lo certifica el Estudio General de Medios en su último sondeo.

El programa de la Cope, "Protagonistas," presentado y dirigido por Luis del Olmo, es el que registra mayor índice de audiencia en las mañanas de la radio.

LA PRIMERA DE LA TARDE.



Y con "Directamente Encarna," otro de los programas populares de la Cope, Encarna Sánchez hace lo propio entre las 5 y las 8 de la tarde nacional.



LA COPE A TOPE.
EN BARCELONA RADIO MIRAMAR.

Lo dice el EGM.

Sabemos que Vd. nos quiere...

¡¡GRACIAS!!



Porque conseguir su atención cada día,
nos ha situado como la segunda emisora
del área metropolitana de Madrid en cuanto
a audiencia... y por tercer año consecutivo...
¡¡Sabemos que Vd. nos quiere!!

Según datos del Estudio General de Medios-Marzo-Abril 1985.

Radio España de Madrid

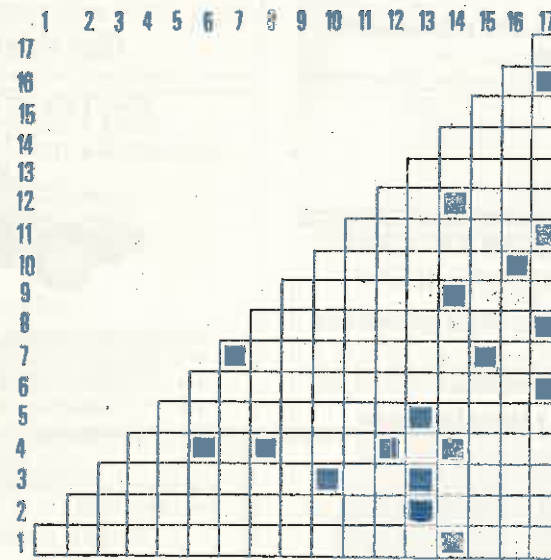
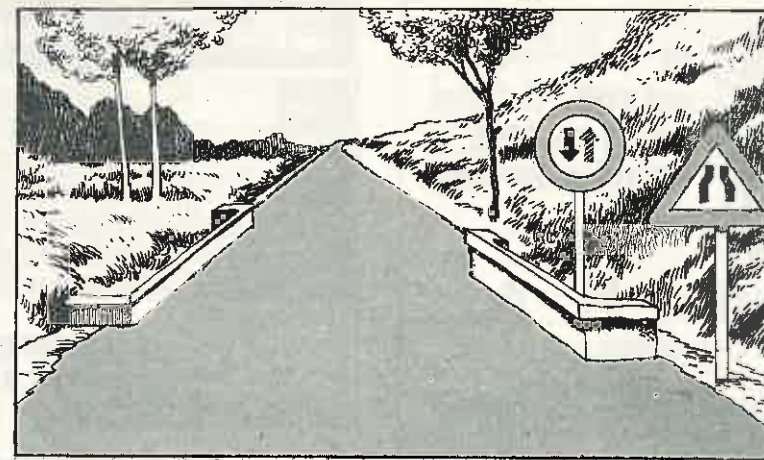
SU EMISORA

LA PENDIENTE

Se resuelve como un crucigrama convencional, salvo que en las horizontales se comienza desde abajo. Su sentido ascendente lo va poniendo cada vez más difícil... hasta superar la cúspide.

HORIZONTALES: 1: Se dice a aquellos coches provistos de capota plegable, de manera que puedan quedar descubiertos. Demostrativo, femenino. 2: Establecimientos donde se vende pescado. Tuestan, ponen al fuego. 3: Órgano que tienen ciertos animales en los pies o en otras partes del cuerpo, para adherirse o agarrarse mediante el vacío, al andar o hacer presa. Infusión. Juntar dos o más cosas entre sí, haciendo de ellas un todo. 4: Matrícula gaditana de coche. Consonante. Apócope de tanto. Letra que expresa 500, en romanos. Época. 5: Certámenes que se repiten cada bienio. Te dirigirás a un lugar. 6: Pertenecientes a las oficinas del Estado, o propio y característico de ellas. 7: Apellido de famoso actor y escritor teatral europeo, autor de «El amor de los cuatro coroneles». Preposición. 8: Disminuirles, rebajarles. 9: Coja de la cadera. Hogar. 10: Monumento megálítico en forma de mesa. Vocal. 11: Morrión de pelo, ensanchado por arriba, que se usaba en algunos países. 12: Matrícula castellana de coche. Cierta establecimiento de bebidas. 13: Parte blanda y mollar del cuerpo de los animales. 14: En germanías, broquel o escudo. 15: Dios germánico de la guerra. Cifra romana.

VERTICALES: 1: Cifra romana. 2: Consonante. 3: Divisas, observas. 4:



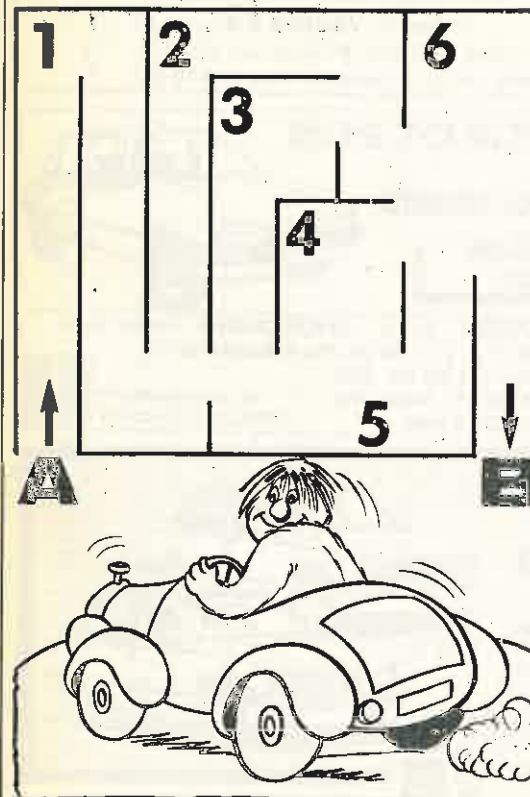
ALCOHOTEST

¿Quién tiene preferencia en este estrechamiento señalizado? Busque la respuesta correcta entre las siguientes:

1. Nadie. Todos los vehículos que circulen en ambos sentidos deberán detenerse y esperar la llegada de un guardia.
2. El vehículo que llegue antes a la señal.
3. Los vehículos que circulen en sentido contrario.
4. Los vehículos que circulen marcha atrás.
5. Solamente el vehículo que consiga pasar entre las dos señales.

Apellido de famoso humorista gráfico español. 5: Asiento de madera sin respaldo. 6: Escuché. Onomatopeya de sonido acompasado. 7: En el interior del motor de los vehículos automóviles. 8: Vil, bajo, despreciable. División del juego del tenis. 9: Recobrará por precio o por fuerza una persona o cosa. 10: Corre lo líquido gota a gota. Líneas Aéreas Españolas. 11: Oficina pública de mensajerías. 12: Figurado, pasiones ardientes como el amor y la ira. Demostrativo. 13: Sosegados. Cifra romana. Consonante. 14: Matrícula andaluza de coche. Consonante. Romanos. Dos vocales. 15: Atúrdeme a uno, hácenlo perder la serenidad o el libre uso de sus facultades. Cierta provincia española. 16: En la India, el que amansa, cuida y conduce un elefante. Adquirirías seso o prudencia. 17: Raspar una superficie con los dientes. Marchar. Consonante. Cierta enfermedad de la piel.

SOLUCIONES EN PAG. 35

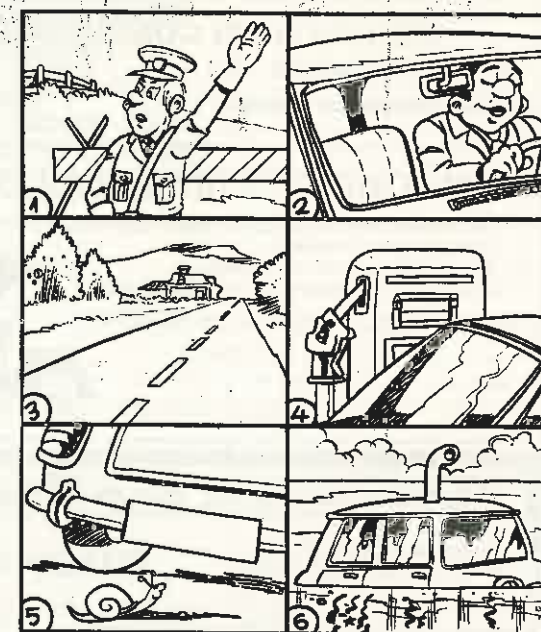


CIRCUITO SECRETO

El juego consiste en recorrer todo el circuito entrando por el punto «A» y saliendo por el «B», pasando correlativamente por todos los números. (No es correcto pasar dos veces por el mismo sitio.)

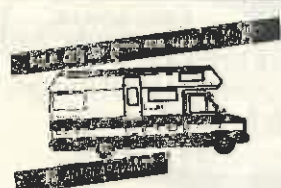
OBJETOS ESCONDIDOS

Ocultos en las viñetas hay: un destornillador, un clavo, un tornillo, una vela, una estrella y un cascabel. ¿En qué viñeta está cada cosa?



Comprar y vender

**Este módulo
cuesta 8.000 ptas.**



**TOTALMENTE
EQUIPADAS.
COMODÍSIMAS. NUEVAS
O USADAS. Y CON
GRANDES FACILIDADES
DE PAGO**

autocaravanas



Carretera de Alcobendas a
Barajas, km. 5,800.
Alcobendas (Madrid). Tels.
(91) 653 00 22 - 653 01 90

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

SI UD. SE HA DECIDIDO POR UN
EQUIPO DE SONIDO

PIONEER

ES PORQUE EXIGE MUCHO AL EQUIPO
DE SU AUTOMÓVIL
EXIJA LO MISMO AL PROFESIONAL QUE
SE LO HA DE INSTALAR Y CUIDAR EN EL
FUTURO

- EXIJA EL MEJOR SERVICIO OFICIAL
- EL TALLER MEJOR DOTADO
- EL PERSONAL MAS CUALIFICADO
- EL ALMACEN DE RECAMBIOS MEJOR
SURTIDO

«NO SE CENSE DE EXIGIRNOS»
CONDE DE ARANDA, 14 (SEMIESQUINA A

CLAUDIO COELLO, 10).

431 83 15

276 93 30



**radio
automovil**

HIFI - CAR - STEREO

CAVA CLUB 16, Y RIOJAS TINTO SAGASTA 81 Y BLANCO SAGASTA 84

PORQUE LOS AMIGOS SE MERECEEN LO MEJOR.

Para usted, para todos los amigos del Club 16, están
reservadas tres magníficas cosechas. Dos extraordinarias
bodegas. El cava Raimat-Brut, por sólo 550 Ptas.; los
vinos Rioja Sagasta 81 tinto, por sólo 400 Ptas., y Rioja
Sagasta 84 blanco, por sólo 367 Ptas., de Bodegas
Olarra.



Tres excelentes ofertas que Club 16
le ofrece a sus verdaderos amigos.
Entre los cuales le contamos a
usted.
No se pierda esta interesante
oportunidad.
Oferta válida para la Península y
Baleares.

Suplemento de 100
Ptas./caja para Canarias.
Envíe este cupón al
Club 16.
Hermanos García
Noblejas, 41.
28037 MADRID.

Envíeme:

- ☐ cajas de 6 botellas de cava Club 16 al precio de
3.300 ptas/caja.
- ☐ cajas de 6 botellas de Rioja Sagasta 81, de Bode-
gas Olarra, al precio de 2.400 ptas/caja.
- ☐ cajas de 6 botellas de Rioja Blanco Sagasta 84, de
Bodegas Olarra, al precio de 2.200 ptas/caja.

Nombre
Dirección Tel.
Localidad C. P.
Adjunto talón a nombre de INREVISIA por un total
de Ptas.

Como suscriptor n.º de
he aplicado un descuento del 10% (total 2.970 ptas/ca-
ja cava Club 16) (total 2.160 ptas/caja Rioja Sagasta,
81, de Bodegas Olarra) (total 1.980 ptas/caja de Bode-
gas Olarra), al importe de mi pedido.

Las cajas serán transportadas por **Aitena, S. A.**

Gente sobre ruedas



LOS COCHES DE JULIO IGLESIAS

JULIO Iglesias, automovilística-
mente hablando, nunca será un
James Dean o un Steve
McQueen, dos auténticos foro-
fos de los coches. En su garaje de Mia-
mi guardaba auténticas joyas con rue-
das, más fruto del dinero que del amor
al volante. Coches supercaros, capaces
de arroparle en el difícil terreno de la
imagen. Apenas si se le ha visto con au-
tomóviles potentes y agresivos. «Es
más un comprador de carrocerías —co-
mentaba hace poco un hombre de su
entorno— que un enamorado de los
motores.»

Sin embargo, nadie puede decir que
no le gustan. El disfruta cuando puede
escaparse y dar una vuelta con su es-
pectacular Clenot o con alguno de sus
deslumbrantes Rolls. En alguna oca-
sión también ha sido el mismo Julio
Iglesias el que se ha puesto al volante



para recoger en el aeropuerto de Mia-
mi a alguno de sus amigos más íntimos.
Amancio Amaro, el ex entrenador del
Real Madrid, comentó a esta revista:
«No es imaginable encontrarte a Julio
en el aeropuerto esperándote con un
Rolls. Es todo un espectáculo.» Otra de
las personas afortunadas que han teni-
do de chófer al popularísimo cantante
es Joaquín Domingo Martorell, el po-
licia que consiguió la liberación de su
padre, el doctor Iglesias, que ha visita-
do a Julio en varias ocasiones. Pedro
de Felipe, también ex jugador del Ma-
drid, ha sido otro de los hombres que
pueden presumir de haber tenido un
conductor ocasional de tanto renom-
bre.

Así es Julio Iglesias, un mito rodea-
do de los más sofisticados lujos de la
tierra, de mujeres hermosas, sobre el
que pesa la leyenda de melancólico y

solitario, incapaz de sobreponerse al fracaso sentimental con Isabel Preysler. Pero no es cierto, es sólo una parte del mito, porque a Julio le encantan las buenas cosas de este mundo.

Le gustan los coches y dice que disfruta conduciendo. Pero la verdad es que cuando ejerce de Julio Iglesias siempre va con chófer. Otra cosa distinta puede ser su tiempo libre. Como dinero no le falta ni popularidad tampoco, dispone de marcas y modelos a su antojo. Unos los compra, otros se los ceden gustosos los fabricantes para que salga en las fotos junto a ellos y los promocióne, porque todo lo que rodea a Julio se pone de moda. El cantante, acostumbrado al lujo, prefiere los automóviles potentes y llamativos.

Un coche para pasear por el campo, otro para ir de compras, los más sobrios y elegantes para las galas y los más caros y lujosos para las fotos. No falta, por supuesto, en todo el escenario que es su vida la ropa adecuada en todo momento, a juego con el vehículo, o tal vez en este caso, uno de los pocos que existen, el vehículo a juego con la ropa, el estilo y la personalidad pública del cantante. El puede permitirse

El cantante, acostumbrado al lujo, prefiere los automóviles potentes y llamativos. Sus coches son muchos y nadie sabe exactamente cuántos tiene

eso y todo lo que quiera. Sus coches son muchos y nadie sabe exactamente cuántos tiene para su uso particular, el de sus amigos y, cómo no, de su familia.

Quizá para afianzar su amor a los coches, o tal vez por imperativos de la imagen que constantemente debe mantener, cuidar y promocionar, el cantante madrileño se gastó unos cuantos millones el pasado año para patrocinar a un piloto español que corrió en Miami. Para asistir a la carrera y propiciar que se escribieran líneas sobre el coche que llevaba su nombre Julio viajó desde Los Angeles, donde estaba grabando un disco de larga duración. Su presencia en el circuito urbano de Miami, junto a Emilio de Villota y el flamante Porsche Grid rojo, con el nombre del cantante en los costados y el parasol, atrajo la atención de todos los asistentes a la prueba. Atrás quedó el interés por las carreras y los otros equipos. Allí estaba Julio y él era el personaje. Su marcha retornó las aguas a su cauce y al parque cerrado volvió la tranquilidad. Días antes, en el jardín de su casa, el cantante se había vestido de piloto y junto con Villota y el Porsche po-



Cualquier momento es bueno para que Julio esté rodeado de bellas mujeres, aunque sea cruzando un río.



En el Gran Premio de Miami el cantante español fue el sponsor de Emilio de Villota, que pilotó un Porsche Grid. Julio aprovechó la ocasión para enfundarse un mono ignífugo y posar junto al coche y piloto.



Cuando los niños eran más pequeños la familia Iglesias usaba un utilitario. A la izquierda posa junto a su Cienet.



Los triciclos ATC hacen las delicias de sus hijos en el jardín familiar. Abajo, el garaje que guarda dos de los más lujosos coches de la escudería Iglesias.





Chavell aún era una niña cuando jugaba con su padre en este triciclo. En las residencias de Julio Iglesias siempre hay varios vehículos para divertirse en los ratos de ocio.



só con su más fotogénica sonrisa.

Lógicamente, ante la numerosa escudería de su garaje Julio no puede dejar de afirmar que le gustan los coches, pero sólo hace falta observar las fotografías que ilustran este reportaje para darse cuenta que su amor está más cer-

ca del lujo epatante que de los buenos automóviles, que no necesitan pinturas deslumbrantes ni adornos superfluos para satisfacer los deseos de un verdadero aficionado.

Es muy posible que al Julio Iglesias hombre, no al cantante, los coches le

apasionen más de lo que aparenta. Sin embargo, hay que reconocer que su tremenda popularidad no le ofrece muchas posibilidades de disfrutar de ellos. «Es un peligro salir a la calle con él —comentaba uno de los íntimos mencionados anteriormente—, porque se le echan encima. En carretera todavía podría conducir con tranquilidad, pero en ciudad en cuanto lo reconocen no hay forma de arrancar.»

Por esta razón, al margen de los motivos de seguridad, es muy frecuente ver a Julio Iglesias en un modesto utilitario, conducido por otra persona. Es una forma de camuflarse, de pasar inadvertido. Esta, por ejemplo, suele ser la táctica que utiliza cuando viene a España. Es el precio de la gloria.

Estos que están aquí son los coches de Julio Iglesias, al menos todos los que se le conocen, y es que quizá con los automóviles le ocurra lo mismo que con las mujeres, los más amados los mantenga en secreto y en algún garaje madrileño se conserve su primer seiscientos, que podría contar tiernas historias de amor, de jóvenes desconocidos, cuando el cantante soñaba con el verde de los campos de fútbol. De todos modos, es una pena que los coches no hablen. ¿Se imaginan al Rolls largando por su tapicería los secretos del asiento trasero?



El Rolls blanco es uno de sus coches preferidos. Cuando lo usa se viste a tono con el color de la carrocería.

Tarjetas Postales

AFRICA centra la atención del mundo y atiza los rescoldos de la caridad cristiana. Las pantallas de la TV en todo el mundo occidental se llenan de tragedia cada dos por tres informando sobre la terrible hambruna que se extiende desde el Índico al Atlántico por Etiopía, Sudán y el desolado Sahel. África se muere de hambre y los expertos que comentan las imágenes desesperadas no dan muchas esperanzas.

Se ha celebrado un fantástico concierto mundial de rock y se ha recolectado mucho dinero para socorrer a las víctimas africanas del hambre. Y nos dice la Prensa que el mayor problema no es el de recoger fondos de ayuda, sino el del transporte de esa ayuda a los lugares en donde se hacina la gente que muere de hambre. Miles de toneladas de alimentos se estarían pudriendo en el puerto de Djibuti desde hace tiempo por falta de transporte. Es decir, de camiones y de conductores. El actual Gobierno militar etíope, de signo comunista, incautó todos los vehículos para la guerra de Eritrea y también se afirma que la mayor parte de la ayuda que recibe el país para los hambrientos va de hecho a parar a las cantinas de la tropa. El responsable se llama Mengistu y no sé si es coronel o general.

Hacen falta pues camiones adecuados para la travesía del enorme desierto y hacen falta equipos de chóferes duchos en un tipo de ruta muy especializada.

Cada año se hace un titánico rallye que atraviesa de Norte a Sur, gran parte de la zona afectada: el París-Dakar. Es una de las pruebas más duras y espectaculares del calendario deportivo anual del motor. La aventura y el deporte se mezclan con el enorme aparato publicitario sin el cual el rallye no sería posible. No sé cuál debe ser el presupuesto global de la empresa, pero me imagino que enorme. Con una parte



Rutas del hambre

importante de despilfarro puro, sin el cual, por otra parte, la carrera no sería lo que es. Y no me refiero al combustible, sino a los alimentos, al agua, a los refrescos y a otras mil cosas parecidas, de cuyo malgasto quedan rastros esparcidos por el desierto mucho tiempo después del paso de la loca caravana.

Un circo inmenso, barroco, estrepitoso, atraviesa el Sahel. Los competidores levantan nubes de polvo rojizo y dejan profundas huellas en la tierra agrietada y sin vida. Desarrapados nómadas y esqueléticos indígenas lo ven pasar con sus ojos hinchados como pelotas de ping-pong muy abiertos. Los deportistas ni los ven. Su única preocupación es la media. Enormes camiones, vehículos todo terreno, turismos y motos van pasando a toda pastilla, cubiertos de colorín publicitario y seguidos por la Prensa visual, radial y escrita que no debe perder detalle de lo que ocurre. Es un espectáculo fantástico, en verdad.

Pero no hay vehículos para llevar harina, arroz y otras vituallas a los hambrientos de Sahel, de Sudán y de Etiopía. Ni vehículos, ni conductores.

Hasta tal punto es incongruente el

Xavier Domingo

caso, que se podría pensar que si hay camiones y aventureros para hacer la París-Dakar, es justamente porque no los hay para transportar víveres para los hambrientos.

La misma TV prefiere no mezclar los géneros: por una parte las horribles imágenes de niños moribundos y escuálidos, cubiertos de sarna y de pelagra con el comentario llorón sobre la falta de transporte. Por otra, docenas y docenas de vehículos atravesando el desierto del hambre sin más objeto que el de llegar a la meta los unos antes que los otros y, con ello, el canto al deporte y al motor.

Me guardaré mucho de cualquier tipo de moralina. Creo que con la yuxtaposición de las imágenes basta. Por lo demás, son imágenes que tenemos ante los ojos a diario, sin necesidad de recurrir a la TV. La riqueza por un lado, por el otro, la pobreza. Pero llevadas en la imagen que propongo, a sus últimos extremos de perversión, de dureza y de absurdo total. Del despilfarro hasta la extenuación de los participantes en la carrera, hasta la extenuación causada por la inmovilidad absoluta del hambre. A fin de año, el libro de los récords registrará ambas proezas: la del piloto que devoró más deprisa los kilómetros de desierto y la del abisinio que duró más tiempo sin comer.

Algunos estiman que todo eso clama al cielo y que no ha de tardar en llegar el castigo de Dios. Por una razón misteriosa que pertenece a los arcanos de la Teología Dios ya está castigando duramente a los ricos del rallye París-Dakar infligiéndoles sin piedad alguna la versión televisada de su fecunda ira y de lo terrible que es cuando se pone duro, tal y como se puede comprobar contemplando los reportajes sobre los campos de hambrientos africanos. Nadie queda sin castigo. Nadie es impune.

Y todo eso, con música, aún queda mejor.



IVECO BIGUI-LUX

VIAJE EN EL SALON

CASI una quinta parte de los españoles que toman sus vacaciones en verano lo hacen en camping, afición que año a año se extiende y tiene más partidarios. Habitualmente el primer paso es la tradicional tienda de campaña, que los más comodones y si sus ingresos se lo

permiten cambian por una caravana y si son muy viajeros, por una autocaravana. En España siempre han existido buenos fabricantes de caravanas y en los últimos años están apareciendo nuevos carroceros de autocaravanas, algunos con largas series de producción y otros de carácter más artesanal, como

es el caso del productor de la Bigui-Lux, que aparece en estas páginas, montada por Rent-Esplai.

El primer modelo realizado por la firma es sobre base del Iveco 35.8 largo sobreelevado. Esta furgoneta es movida por un motor diesel Sofim, cuya potencia de 72 CV permite cruceros de



Cuatro personas pueden viajar y dormir en la autocaravana, con las comodidades de un minipartamento rodante.

120 km/h., con un consumo de 10,5 litros/100 kilómetros. Su depósito de 70 litros le permite, pues, una autonomía de 700 kilómetros.

Nos encontramos frente a una autocaravana de cuatro plazas con dos camas dobles, aunque es posible fabricar modelos con configuraciones distintas. Naturalmente tiene cocina, un aseo-ducha con inodoro y lavabo escamoteables, nevera, calentador de agua con gas butano y todo el largo etcétera de equipamientos que es usual encontrar en este género de vehículos. Una de las camas se convierte en mesa del comedor, mientras que cualquier rincón es aprovechado en forma de armario o estantería. Un depósito de agua potable de 130 litros y otro de 110 para las residuales completan el equipamiento.

Las bases del trabajo de esta firma



no se ciñen al Iveco, y así se están preparando ya unos Peugeot para los cuales una firma de carrocerías ha fabricado ya una versión de techo elevado totalmente metálica. De este modo se consigue mayor resistencia y duración, pues es bastante común el que aquellas personas que no están acostumbradas a llevar vehículos de estas dimensiones golpeen en ocasiones la parte superior con ramas o salientes. Los habituales materiales plásticos acostumbran a soportar mal este trato.

El tema de precios es variable, según el grado de acabado. Básicamente el furgón cuesta dos millones y medio de pesetas y una transformación base se sitúa sobre un millón más. Un equipamiento al más alto nivel, con lo que se obtendría un furgón capaz de satisfacer al más exigente se podría cifrar en otros tres cuartos de millón.

J. L. Aznar

El equipamiento puede completarse a gusto del comprador, para que no falte ningún servicio ni electrodoméstico, como en las casas de verdad.



Los cortes que nos daba Franco.

Photo: Bassal, Ogilvy & Mather

Cambio 16 destapa, a partir de esta semana, todo lo que tapaba la censura Franquista. Destapa las causas de los cortes en las proyecciones de cine.

Analiza los criterios que seguían los censores para cortar una obra de teatro, un libro o una película.

Un equipo de periodistas de Cambio 16 ha trabajado durante meses para ponerle al tanto de lo que nunca vio, ni leyó, ni supo. Ya que por primera vez los archivos de la censura Franquista han sido abiertos para Cambio 16.

A partir de esta semana y durante ocho en total, encontrará en Cambio 16 varios artículos coleccionables sobre la censura Franquista.

Sobre los cortes que nos daba Franco.

Adquiera sus tapas rellenando este cupón y adjuntando talón bancario por importe de 150 Pts. para España o 350 Pts. para el extranjero, enviándolo a Información y Revistas, S. A. Dpto. de Suscripciones. Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid.

NOMBRE
APELLIDOS
DIRECCION
LOCALIDAD CP.



 **cambio16**



Motos

YAMAHA FZ-750

UNA REAL MOTO

El Rey Don Juan Carlos está enamorado de su Yamaha FZ-750, la máquina que utiliza para sus desplazamientos habituales y la que más le divierte. Efectivamente, se trata de una real moto, la mejor en su cilindrada, con los argumentos necesarios para volver locos a los mejores y más fanáticos aficionados.





Precio en la calle:
1.363.000 ptas.

Importador: Samsa Yamaha. Rambla de la Marina, 472. Hospitalet (Barcelona).
Plazo de entrega: Inmediato.
Garantía: Un año.
Fecha de presentación: Salón de Colonia, 1984.
Número de talleres oficiales: 131 en España.

VIRTUDES

- Motor potente y dócil.
- Tecnología de vanguardia.
- Estabilidad excelente.
- Poca manutención.

DEFECTOS

- Espejos retrovisores inadecuados.
- Freno posterior brusco.
- Peso elevado.

La Yamaha FZ 750 es una máquina puramente deportiva. La FZ conjuga la comodidad con los placeres de la conducción rápida.

HACE solamente unos años, en las tertulias entre motoristas se descartaba la posibilidad de que un día algún fabricante lograra hacer una moto de media cilindrada, potente, elástica, con una estabilidad similar a las de gran premio, equipada con un propulsor sofisticado que precisara poca manutención y fuera, además, asequible a un precio razonable. Con la presentación de la Yamaha FZ-750, esta quimera se ha hecho realidad.

En el proyecto FZ, Yamaha ha empleado gran parte de la tecnología adquirida en los circuitos, y esto lo demuestran los éxitos que la FZ-750 está cosechando en las carreras de producción en los Estados Unidos. Es la única y la primera moto cuya culata está equipada con veinte válvulas, cinco por cada cilindro, al igual que el motor de dos litros, también Yamaha, empleado en la Fórmula-2 japonesa.

Sin embargo, con esta moto se puede disfrutar conduciéndola según los cánones más deportivos, y también rodar tranquilamente en plan de turismo, sin que nadie se sienta frustrado.

MECANICA-COMPORTAMIENTO



Es evidente que la parte más interesante en la FZ es el motor que la equipan. Este cuatro cilindros puede ser considerado como el más avanzado tecnol

lógicamente entre los que llevan las motos de serie, y está lleno de pequeñas soluciones sorprendentes. Los cuatro cilindros están inclinados cuarenta y cinco grados hacia delante frente a la marcha, con el fin de rebajar el centro de gravedad, conseguir mejor reparto de pesos y poder alojar los cuatro carburadores, que al tener las tomas de admisión totalmente verticales precisan más espacio en sentido vertical.

La culata es la guinda de este motor. Cada cámara de combustión está equipada con cinco válvulas, tres de admisión y dos de escape; de las primeras, las dos laterales tienen la misma inclinación, sin embargo la central está desfasada algunos grados y se compensa con mayor longitud el especial diseño del árbol de levas. Aparentemente, todo esto puede parecer frágil y costoso de mantener a punto, pero sólo necesita un reglaje de válvulas cada cuarenta mil kilómetros y puede funcionar varios centenares de kilómetros por encima de las 9.000 revoluciones por minuto sin el más mínimo problema.

La FZ-750 sorprende también en la concepción de los cuatro cilindros, donde la anchura total es de cuarenta y cinco centímetros y el motor es nueve milímetros más estrecho que el de la XJ-400. La refrigeración líquida sólo actúa sobre los dos tercios superiores de los cilindros, y el resto se refrigera por medio del aceite del cárter.

El cambio se compone de seis velocidades, con todos los piñones de dientes rectos, y el embrague, formado por quince discos en baño de aceite, está equipado para su manejo con un mando hidráulico. En conjunto, el mecanismo es muy sólido y aguanta perfectamente el tirón de los cien caballos de potencia que desarrolla el motor a 10.500 revoluciones por minuto.

Para evitar que el régimen de rotación sobrepase las 11.500 revoluciones por minuto, se ha previsto un pequeño dispositivo limitador conectado al encendido y regulado a 11.800 rpm.

tes rectos, y el embrague, formado por quince discos en baño de aceite, está equipado para su manejo con un mando hidráulico. En conjunto, el mecanismo es muy sólido y aguanta perfectamente el tirón de los cien caballos de potencia que desarrolla el motor a 10.500 revoluciones por minuto.



Al examinar la parte ciclística, se ve claramente su afinidad con las motos de competición: poco lanzamiento de la horquilla, un buen reparto de las masas y un centro de gravedad muy bajo. El chasis es un doble cuna en tubos de acero rectangulares, y el basculante, que también es de sección rectangular, es de aluminio. La horquilla delantera realizada por Kayaba adopta un sistema antihundimiento que no depende de los frenos, sino que ella misma tiene un mecanismo llamado *Self-Adjusting-Damping*, que regula la dureza de la horquilla en base a la velocidad de hundimiento. Ambas barras están comunicadas entre sí por un conducto situado a la altura de la tija superior.

Un amortiguador central vertical, tipo De Carbon, forma la suspensión posterior. Sólo se puede regular la presión del muelle en cinco posiciones más las intermedias, mientras el sistema hidráulico es fijo.

En contadas ocasiones se ha logrado conjugar la comodidad y el placer de la conducción deportiva, como en el caso de la FZ-750. El piloto, una vez sentado en ella, se encuentra perfectamente encajado en el asiento, con la posibilidad de deslizarse en los virajes, y los mandos están cómodamente al alcance, sin tener que inclinarse excesivamente hacia delante. Frente a él un gran cuentarrevoluciones con el límite rojo fijado en las 11.000 revoluciones por minuto. Sólo los reposapiés deberían estar colocados más atrás, y los medios manillares, algo más cortos y más inclinados. Por lo demás, todo perfecto. Incluso el pasajero tiene una superficie de asiento aceptable, lo único que los reposapiés traseros están colocados muy altos, con lo cual no es aconsejable emprender largos viajes en compañía. No se debe olvidar la frase *Pure sports*, que se encuentra escrita en el colín de la FZ, que define exactamente



El piloto se encaja a las mil maravillas en el sillín de la FZ. Los mandos están bien situados y se manejan sin inclinarse demasiado.

el concepto deportivo de esta maravilla diseñada por los técnicos japoneses.

Después de recorrer los primeros kilómetros, la FZ sorprende por sus dimensiones reducidas, la nobleza y suavidad que ofrece en todos los trazados,

y sobre todo por el sonido del motor, que a partir de las 7.000 revoluciones por minuto brama al igual que un dos tiempos y alcanza con rabia las 11.000 revoluciones por minuto, cota que intenta superar con facilidad.

En autopista, embriagados por el sonido del propulsor, es problemático acordarse de que se tiene entre las piernas un motor con sólo 750 centímetros cúbicos, sin embargo es capaz de proyectarnos a más de doscientos treinta kilómetros por hora durante todo el tiempo posible. ¿Problemas? Ninguno. La temperatura del agua está fija en el mínimo, el lubricante también en perfecto estado y no aparecen señales de fatiga mecánica. Solamente el indicador de la gasolina baja vertiginosamente, colocando el consumo en casi doce litros de gasolina por cada cien kilómetros. Pero la FZ donde realmente da el máximo de sí es en los trazados variados con subidas y bajadas. Ahí se aprecian sus dotes de moto deportiva pura, su forma de meterse en las curvas enlazadas y la facilidad con que recupera el motor al salir de ellas. Incluso llega a perdonar muchos errores sin que aparezcan reacciones negativas imprevistas. La sensación de seguridad es máxima en todo momento, hasta el punto que puede convertirse en peligrosa para los conductores demasiado confiados o poco expertos.

Al llegar a una curva cerrada después de una recta, cambiando de sexta a segunda, frenando muy fuerte para lue

FICHA TÉCNICA



YAMAHA FZ-750

MOTOR Cuatro cilindros en línea frente a la marcha. Cuatro tiempos. Refrigeración líquida. Cinco válvulas por cada cilindro. Doble árbol de levas en cabeza. Diámetro por carrera: 68 x 51,6 mm. Cilindrada total: 749 centímetros cúbicos. Relación de compresión: 11,2:1.

ALIMENTACION Cuatro carburadores Mikuni BDS-34 y bomba de gasolina.

ENCENDIDO Electrónico ND-B-3-G.

TRANSMISION Primaria por piñones con dientes rectos. Secundaria por cadena. Cambio: seis velocidades. Embrague: discos múltiples en baño de aceite.

BASTIDOR Doble cuna tubular de acero de sección rectangular. Basculante cuadrangular en aluminio. Suspensión delantera: Horquilla hidroneumática telescópica. Posterior: monocross regulable.

DIMENSIONES Longitud total: 2.295 mm. Distancia entre ejes: 1.485 milímetros. Anchura máxima: 755 mm. Altura máxima: 1.165 mm. Altura del sillín: 790 mm. Distancia desde el suelo: 160 mm. Peso en seco: 230 kilos.

go meterse en el viraje con el motor a 9.000 revoluciones por minuto, la FZ-750 se comporta con gran precisión y una sorprendente dulzura. Sobre decir con qué facilidad el motor alcanza la zona roja del cuentarrevoluciones, y en un momento la FZ rueda otra vez a más de 200 kilómetros por hora. A velocidades muy elevadas el semicarenado protege bastante poco, obligando así al conductor a una postura muy forzada para protegerse. También en estas circunstancias, los dos espejos retrovisores alteran sensiblemente la aerodinámica de la moto y restan aproximadamente un 3 por 100 de velocidad.

Durante los 2.000 kilómetros que duró la prueba, el consumo de lubricante fue de quinientos gramos de aceite semisintético. La estanqueidad del motor es impecable y el circuito de refrigeración no precisó ser rellenado. Solamente al entrar en el tráfico urbano, cuando se viene de carretera, la temperatura del agua aumenta considerablemente durante unos segundos para luego volver a la normalidad cuando entra en funcionamiento el electro-ventilador.

ACABADO-EQUIPAMIENTO



A pesar de ser una moto deportiva, la FZ brinda a sus usuarios un buen ni-

PRESTACIONES



Velocidad máxima	233 km/h.
Con dos personas	225 km/h.
De 0 a 400 metros	11,5 seg.



El motor es una joya
El sonido es embriagador



ALEX RUYOL

La horquilla tiene antihundimiento
Funciona independientemente de los frenos

vel de acabado. La línea estética es agresiva y a la vez elegante. Los tres colores que la visten: el rojo combinado con el plata y el azul oscuro forman un conjunto armonioso. El semicarenado deja al descubierto el motor, que al ir todo pintado en negro con las tapas en color oro recuerdan los de gran premio y ofrece una terminación artesanal.

El panel de mandos se compone de un gran cuentarrevoluciones colocado en el centro, entre el velocímetro, los testigos luminosos y el manómetro de la temperatura del agua, que se encuen-

tra junto al indicador del nivel del carburante. Todo el conjunto está montado sobre gomas, y es flotante para evitar que le afecten las vibraciones.

Para evitar salpicaduras de la rueda posterior, se ha suplementado el guardabarros con otra pieza adicional, fácilmente desmontable para aquellos que no quieran ver alterada la estética de su Yamaha FZ-750.

VALOR-PRECIO



La FZ-750 en nuestro país cuesta 1.365.000 pesetas, con todos los impuestos pagados a falta de seguro. Este precio está a mitad de camino entre lo que valen los 750 centímetros cúbicos y las 1.100 presentes en nuestro mercado. En realidad, la FZ sólo es comparable por sus prestaciones a la Suzuki GSX-750-R, que es algo más cara. A cambio de este desembolso, se puede disfrutar de una moto cuyas prestaciones son únicas en su categoría y que encierra el más alto nivel de la tecnología actual.

Unos puntos importantes a tener en cuenta son la accesibilidad mecánica, la escasa manutención y el empleo ambivalente para turismo o uso deportivo.

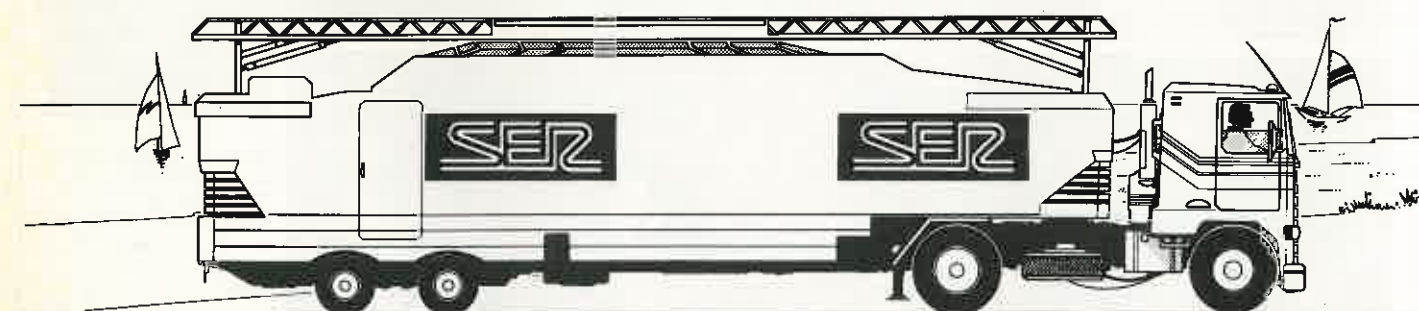
Gigi Corbetta

CONSUMO



CIUDAD	l./100 km.
En primera, segunda, tercera y cuarta	6,8
CARRETERA	
En conducción tranquila	6,6
En conducción rápida	8,2
AUTOPISTA	
A más de 200 km/h.	11,7

La FZ 750 perdona errores sin que aparezcan reacciones imprevistas. Es una moto que va a más de doscientos treinta kilómetros por hora sin inmutarse, con toda naturalidad



RICARDO PAREL-ASQUENOS

NUESTRA RADIO DE ACCION

"SUPER 1, LA FIESTA DEL VERANO EN LA SER."

Para que vivas de cerca la emoción del directo, la SER se lleva la radio de campo y playa. A toda costa. Desde Huelva a Castellón. Contado y cantado.

Con la unidad móvil más completa de Europa —EL SUPER 1—, y con todo un equipo de los que quitan el hipo. Para que te lo pases super. Con la SER a toda marcha.



La radio en acción.

ESPAÑOLES EN EUROPA



Emilio R. Zapico, Javier de Castro, Paco Romero, Miguel Arias, Emilio de Villota, Dieter Soucek y Jordi Ripollés son la «escuadra» española que está en las parrillas de salida del Campeonato de Europa de Turismos.

PRECIAMOS la pasada semana un panorama de los pilotos españoles que participan en los distintos trofeos europeos de monoplasas. Finalizamos esta semana con un breve repaso a la media docena de españolitos que han tenido el valor y la deportividad (y el dinero, que todo hay que decirlo) de enfrentarse a los equipos europeos de los Campeonatos de Turismos e incluso el Mundial de Marcas, como el caso de Jesús Pareja.

Es precisamente este último quien lleva a cabo el más ambicioso de todos los programas, con una participación semioficial en el Mundial de Marcas, con el equipo Obermaier, que hace correr un Porsche 956. Pareja comparte el volante con los pilotos Lassing y Regout; su mejor resultado lo han obtenido en la última edición de las 24 Horas de Le Mans, en que finalizaron en una honrosísima séptima posición. Jesús va a participar en todas las pruebas que restan de la temporada dis-

putadas en Europa, siempre patrocinado por Ducados y «¡Hola!», a las que se unirán las de Australia y Japón.

En las fechas que le queden libres, Pareja participará en el Campeonato de Europa Alpine Renault, con los nuevos Alpine Turbo. Ya hizo su primera carrera en Spa, y cuando escribimos estas líneas prepara su participación en Nurburgring.

El veterano pero animoso y rápido Emilio Zapico repite este año actuación en Turismos y en la categoría reina: en



Jesús Pareja es quien lleva a cabo el programa más ambicioso en el extranjero. Participa con el equipo Obermaier en el Mundial de Resistencia con un Porsche 956, patrocinado por Ducados y «¡Hola!».

Mercado Común Euroturismos 85

COMO si los trabajos del señor Morán hubieran influido en el ánimo de nuestro deporte, un grupo de pilotos españoles acudían con el principio de la temporada al Campeonato Europeo de Turismos. Camino abierto, durante los últimos quince años, por Soler Roig, Bragation, Ruiz Jiménez, Doncel, Barrios, Uriarte, Jaime Sanz y, más recientemente, Emilio Zapico.

En la carrera de apertura en Monza, con una impresionante inscripción, el interés se centró en la lucha en la División III y en la Scratch entre Rover, Volvo y BMW, marca en la que Zapico ha conseguido un 635 minuciosamente preparado en Italia y con Micangeli como compañero de equipo.

En la División II los Alfa luchan fraticidamente, destacando los equipos de Drovandi/Lombardi y Francia/De Driver, seguidos de lejos por un aislado BMW 323.

Finalmente, en la División I, Toyota, Audi y Volkswagen se disputarían los puestos de honor y es en esta división donde dos equipos españoles, Arias/Martín Cantero y yo mismo acompañando a Romero, trataríamos de abrirnos un hueco.

En la llegada, victoria aplastante de Rover, abandono de Volvo y frustrante actuación de BMW, en especial de Zapico, que se quedó sin poder

medir sus fuerzas. En la División I los españoles arrasamos y nos trajimos el mejor tiempo en entrenamientos, la vuelta rápida y récord en carrera, y finalmente, victoria de Arias/Cantero. A partir de aquí, la actuación española se ha visto continuamente coronada con victoria empujadas por la incorporación de otro equipo, formado por Jordi Ripollés/De Castro, siempre sobre los diminutos y eficaces Volkswagen Golf GTi.



En la división más fuerte y durante las tres primeras carreras Rover venía de forma implacable, pero tras una victoria de Volvo en su casa, los británicos se han visto constantemente desplazados de la cabeza. Por otra parte, Zapico cuajaba un impresionante tercer puesto en Austria después de demostrar ser uno de los mejores pilotos de BMW, cuyo rendi-

miento está distante del de sus oponentes.

La prueba final, que se celebrará en el circuito del Jarama, dará la oportunidad de que nuestro público pueda ver el nivel de los españoles.

Mil novecientos ochenta y cinco es un año de transición ante el cambio de reglamento que modificará incluso la distribución de cilindrada por divisiones; pero, sin lugar a dudas, quedará como el año de incorporación de nuestro automovilismo al Mercado Común de Euroturismos.

Deseo terminar este breve artículo con la anotación de que en 1986 conoceremos el riesgo de descolgarnos de nuevo por la divergencia de reglamentos entre el Europeo, cuya División I ascenderá hasta 2.000 centímetros cúbicos, y los 1.600 del Nacional. Solución delicada, pues, en caso de incorporarnos definitivamente, supondría la obsolescencia de los vehículos de todos los participantes del actual Campeonato Nacional.

Cluesos

la División III (la de mayor cilindrada), en donde conduce un BMW semioficial y comparte el volante con el piloto italiano Marco Micangeli, con el que no le han salido demasiado bien las cosas. Una inoportuna lesión mantiene a Zapico alejado de las pistas en estas semanas: se espera su reaparición para las dos carreras ibéricas, las de Estoril y Jarama, en las que posiblemente participará en un equipo puntero..., ¿tal vez un Volvo? En ello está trabajando intensamente.

Luis Miguel Arias, Francisco Romero y Jordi Ripollés han decidido inscribir en el Europeo sus eficaces Volkswagen Golf GTi, coches preparados en Bélgica por RAS, paso que han dado tras comprobar el pasado año en el Campeonato Nacional las posibilidades de estos pequeños vehículos. En una lucha denodada con los Toyota Corolla oficiales, los españoles han logrado más de un triunfo en su división (la I, que agrupa a los de menos de 1.600 centímetros cúbicos), en especial la vic-

toria en las famosísimas 24 Horas de Spa, la prueba europea de turismos más importante. La composición de los equipos ha variado carrera a carrera, compartiendo los volantes: Emilio de Villota (con Romero), Javier de Castro (con Ripollés y Arias), Santi Martín Cantero (con Miguel Arias) y Dieter Soucek (con Ripollés). Sus actuaciones no sólo han llamado la atención de la propia Volkswagen (quien les ha facilitado una modesta ayuda), sino de algunos equipos importantes, con quie-



Jesús Pareja también participa en el Campeonato Alpine Renault. Se ha incorporado tarde y el coche aún está falto de puesta a punto.

nes se han entablado algunos contactos.

Todo esto va a tener su culminación en los últimos días de octubre, en que se celebrará la última prueba puntuable para el Europeo en el circuito del Jarama. Comoquiera que dos semanas antes se celebrará una carrera en Estoril, la mayoría de los equipos punteros acudirán a ambas, en las que los pilotos españoles, reforzados por Luis Pérez Sala, Luis Villamil y Carlos Abella, deben tener alguna cosa que decir. Se cerrará, pues, la temporada automovilística en el circuito madrileño con una atractiva carrera en la que una vez más los pilotos españoles van a tener ocasión de medirse con los extranjeros, y esta vez con material competitivo.

Correr en el exilio

JUAN Serdá, piloto barcelonés, está corriendo en el Campeonato francés de Fórmula Renault. Con la ayuda de Motul e Italauto tomará parte en 11 de las 12 carreras que lo componen, con un presupuesto de dos millones y medio de pesetas. Los equipos oficiales manejan cifras de siete millones, por lo que Serdá debe hacer de mecánico, aunque en el equipo Promeco, en el que está encuadrado, le ayudan algo. También ha recibido apoyo técnico de FASA-Renault. En las carreras de esta especialidad se reúnen cada vez una sesentena de pilotos, pero la organización, para estimular la presencia de los modestos, establece distintas clasificaciones: amateur y la challenge. En la categoría amateur toman parte aquellos pilotos cuyo chasis tiene más de dos años, y la challenge es la carrera de consolación para aquellos pilotos que no se han clasificado para la final. Serdá, que corre con un Martini

Mk-36, de 1982, está entre los diez primeros de la amateur, clasificación en la que otro español, Rafa Beltrán, es segundo.

Entre los mejores resultados de este piloto cabe destacar un 2.º y un 4.º de la Challenge, mientras que en Clermont Ferrand fue 17.º de la general. De lo exiguo del presupuesto da idea el hecho de que tanto Serdá como Beltrán corren con neumáticos de segunda mano, aquellos que los equipos oficiales han desechado. ¡Un juego nuevo cuesta 50.000 pesetas!, mientras que usados sólo 12.000.

Serdá sabe que no va a llegar a la Fórmula 1, ni aspira a ello. Pero por muy poco más de lo que le costaría una temporada en España en un solo circuito está corriendo toda una temporada entre gente competitiva y en circuitos variados. ¿Vale la pena el sacrificio, no?

J. L. Aznar



A TODO GAS



● Pérez Sala y Villamil han firmado un contrato con Prensa Española por medio del cual el diario ABC patrocinará a los dos pilotos en lo que resta de temporada. El diario madrileño, cuyo director comercial, Enrique Gil-Casares, aparece en la fotografía firmando el contrato, patrocina también a Chefo Abella, Cosme Domecq y Carlos Sainz en otras disciplinas automovilísticas.

● Tras el accidente de la última edición de las 24 Horas de Montjuich se ha vuelto a plantear lo del circuito permanente de Barcelona. Ahora parece que el proyecto del RACC se suma un posible trazado urbano en el Parque de Mitgdia, al otro lado de la falda del parque de Montjuich. Enric Truñó, concejal de Deportes y Juventud del Ayuntamiento barcelonés, es el principal impulsor de esta idea.

● Un hijo de Wilson Fittipaldi, sobrino de Emerson, ha tenido una destacada actuación en el último Campeonato del Mundo de Karting, disputado en Le Mans. Christian Fittipaldi está dirigido por su abuelo, impulsor del team de los hermanos brasileños. Por cierto, que en este Campeonato, que ganó Andrea Gilardi, tuvo una magnífica actuación el español Toni Viladomiu, un barcelonés afincado en Mallorca.

● Nuevamente se alzan voces contra las motos de campo. Asociaciones ecologistas y de clubes de excursionismo ven con malos ojos a las motocicletas de campo, peligro número uno, según ellos, para la naturaleza. Ahora quieren imponer zonas acotadas para la utilización por los motociclistas. Los Seis Días Internacionales de Enduro a disputar en la Cerdaña, en septiembre, están encontrando trabas en esos sectores.



GRAN PREMIO DE INGLATERRA SPENCER, EL JINETE DE LA LLUVIA

A GUA a mares, cielo negro, temperatura glacial, ráfagas de viento violentísimas y una fiera que devora a sus enemigos sin despeinarse siquiera, el americano Freddie Spencer, ése es el resumen del Gran Premio de Inglaterra de Motos disputado en el viejo aeropuerto de Silverstone.

Tras esta carrera Freddie «El rápido» ya es campeón del mundo en la categoría de doscientos cincuenta y tiene una opción muy seria sobre el título de quinientos. Los pilotos españoles, por su parte, quedaron casi inéditos bajo las impresionantes trombas de lluvia, aunque Carlos Cardús demostró, una vez más, su mejor virtud, esa valentía impresionante que le permite luchar de igual a igual con Spencer, y su peor defecto, esa misma valentía que le lleva más allá de sus límites y le arrastra por

los suelos. Juan Garriga terminó muy atrás, en el vigésimo lugar. Sito Pons, a los mandos de un engendro que anda menos que una moto de verdad, estuvo bien en los compases iniciales de la carrera de quinientos, pero al final se retiró con problemas de visibilidad en su casco y de potencia en su Suzuki, problemas que le impidieron luchar con sus enemigos. Carlos Morante no se clasificó para participar en la categoría superior, Tony García tampoco estuvo entre los elegidos de doscientos cincuenta y Luis Miguel Reyes se quedó fuera de la parrilla por decisión propia a causa de sus dolores en un hombro. Sánchez Marín y González de Nicolás salieron en 125 pero se retiraron muy pronto.

Después de lo visto en Silverstone no hay duda alguna: Spencer está muy por

encima de sus rivales y a los mandos de su Honda juega con todos ellos como el gato que juega con los ratones. En la categoría de «dos y medio», el americano salió a asegurar su título y se alejó de los turbulentos: Alan Carter, Carlos Cardús y otros «quemados», al final su táctica dio resultado, Carier que iba en cabeza se cayó y lo hizo en la misma curva en la que ya había caído Cardús una vuelta antes cuando iba quinto a rueda de Freddie Spencer. Tan sólo tres alemanes, Mang, Roth y Herweh aguantaron su marcha imparable pero no le impidieron ganar el título mundial.

En quinientos la cosa fue más clara y Spencer salió a por todas; nadie pudo aguantar su ritmo. Tan sólo Eddie Lawson y Christian Sarron a lomos de sus Yamaha dieron la réplica a un piloto en lo mejor de su forma, que «na-



El americano Lawson luchó como un león. Fue el único que pudo responder a Spencer

vegó» en medio del diluvio universal con una frialdad que se explica gráficamente con dos imágenes: Spencer no se había despeinado al terminar su carrera de doscientos cincuenta y al acabar los quinientos sólo sentía un poco de frío, mientras a los otros pilotos les castañeteaban los dientes.

PEUGEOT ARRASO EN LA PAMPA

TIMO Salonen y el Peugeot 205 Turbo 16 han ganado el Rallye de Argentina, un rallye duro que se ha saldado con el tremendo accidente del

Timo Salonen dominó en tierras argentinas. El Peugeot 205 T 16, lanzado en pos del título.



otro piloto oficial de Peugeot, Ari Vatanen, gravemente lesionado en las costillas, la columna vertebral y la tibia de la pierna izquierda. El segundo lugar en la general fue para el debutante austriaco, Wilfried Wiedner, quien a los mandos de un viejo Audi Quattro ha impedido que Peugeot sea ya la marca campeona del mundo.

El argentino Carlos Reutemann, retirado hace ya tiempo de la Fórmula 1, terminó tercero a los mandos de otro Peugeot 205 T 16, al tiempo que demostraba su enorme valor, no apagado ni con el paso de los años ni con la retirada de las pistas. En el aspecto anecdótico hay que decir que la actuación de Reutemann, que, según sus propias palabras, condujo como un taxista rápido ante las grandes dificultades de manejo de su coche, dio pie a una auténtica histeria colectiva; los locutores de radio y televisión retransmitieron los últimos kilómetros de cada tramo cro-

nométrado con la misma pasión con la que cantaron los goles de su selección en el último Campeonato Mundial de Fútbol.

El equipo Audi tuvo un verdadero fracaso, pese a lograr la segunda plaza con el coche de un piloto privado. Stig Blomqvist, el campeón en título, no pudo defender sus laureles en ningún momento por culpa de su montura. El Sport Quattro Evolución 2, un coche lleno de elementos aerodinámicos y con más de cuatrocientos caballos en sus entrañas, tuvo problemas de alerones que restaron mucha manejabilidad al «monstruo».

Con esta victoria el finlandés Salonen, piloto en el que nadie creía a principios de temporada, deja ya las cartas a punto para cefirse la corona mundial. Peugeot, por su parte, tiene la espada a punto para acabar la faena: ser campeones y conseguir un número de victorias que sería récord.

GRAN PREMIO DE ALEMANIA

truck dämpfer BILSTEIN Gasdruck Stoßdämpfer

ALBORETO, EL ZORRO DEL RING

Dice Enzo Ferrari que «sabe más un zorro que cien liebres», y su piloto Michele Alboreto parece haber comprendido perfectamente este refrán. El domingo en Nurburgring dejó que Senna y Rosberg hicieran de liebres para luego ganar él la carrera de manera impecable y afianzarse como líder del Campeonato, por delante de un amenazador Alain Prost.

DESPUES de los resultados en los entrenamientos era difícil para todos perfilar un juicio sobre el desarrollo de la carrera. Los equipos más punteros, como McLaren, Ferrari y Lotus, no habían logrado resultados muy brillantes durante las dos tandas del viernes, en las cuales Teo Fabi, al volante de su Toleman, había parado los cronómetros en un tiempo de 1-17-4, seguido por Stefan Johansson, Prost y Rosberg, a más de un segundo de diferencia. Otros pilotos, como Senna, Piquet, De Angelis y Alboreto, quedaban todavía más atrás.

En todos los equipos se planteaban

serios problemas en los frenos y en la regulación de la presión del turbo. Todo esto debido al trazado del circuito, donde se alternan rectas muy largas que desembocan en curvas de segunda, una larga bajada y dos subidas. Concretamente, Alain Prost estuvo parado una hora en los boxes para que se le sustituyera todo el sistema de frenos en su McLaren, al contrario que Niki Lauda, que se encontraba dichoso del comportamiento de su coche. El equipo Brabham BMW estrenaba un nuevo alerón posterior y unos espejos retrovisores más aerodinámicos. A pesar de estas modificaciones, Nelson Piquet sólo marcó el sexto mejor tiempo. Para los

Lotus el viernes fue un día afortunado, sin averías, y todo el trabajo fue enfocado a mejorar la aerodinámica junto con la refrigeración de los turbocompresores, que empezaban a dar los primeros síntomas de calentamiento.

Al contrario de los demás equipos, Ferrari adoptó una técnica de entrenamiento diferente: Michele Alboreto se centró exclusivamente en la puesta a punto del motor, mientras que Stefan Johansson sólo se dedicaba a la parte aerodinámica, para luego juntar los resultados de ambos y poder terminar la puesta a punto de sus coches en los entrenamientos libres del día siguiente, y ser competitivos para los últimos entre-



Michele Alboreto dio a Ferrari su segunda victoria este año y se afianza en la cabeza del Campeonato, seguido de Alain Prost, a quien vemos junto a estas líneas con el propietario de TAG, el árabe Mansour Ojeh. A la izquierda, intenso tráfico tras la salida. Lauda, echando chispas, y Fabi, junto a Mansell, ya muy retrasado.



namientos cronometrados del sábado. A lo largo del viernes el único accidente importante fue el de Pier Luigi Martini; cuando rodaba a más de doscientos kilómetros por hora se le desprendió la rueda posterior izquierda. El accidente fue de lo más espectacular, pero afortunadamente el piloto salió tan sólo con una leve conmoción cerebral.

En las pruebas de calificación del sábado por la tarde, ocurrió lo inesperado, empezó a llover pocos minutos antes de la salida, obligando así a todos los equipos a rodar con neumáticos de lluvia sin tener a punto los coches para estas condiciones atmosféricas. Los resultados fueron catastróficos para todos; nadie logró mejorar los tiempos registrados en el día anterior, de modo que Teo Fabi se situaba en la *poleposition*, a pesar de haber marcado el tiempo vigésimo primero en estos entrenamientos. Con esto, Fabi, Toleman y Pi-

relli lograban su primera posición en la parrilla de salida en lo que va de temporada.

Después de la faena que el mal tiempo había jugado a todos los equipos, se respiraba en los boxes una atmósfera de tirantez y preocupación no solamente por las posiciones poco favorables para la parrilla de salida, sino por la imposibilidad de una perfecta puesta a punto sobre terreno seco. En la línea de salida, al lado de Teo Fabi se había calificado Stefan Johansson, seguido por Rosberg, Prost, Piquet, Senna, Alboreto y De Angelis.

En el momento de la salida Teo Fabi, el favorito, se puso nervioso, acelerando excesivamente su coche, al cual le patinaban los neumáticos sin moverse del sitio, mientras Keke Rosberg tomaba la primera posición, seguido por Senna, Michele Alboreto, Elio de Angelis, Alain Prost, Nelson Piquet y Thierry Boutsen. Johansson, al entrar



en el primer viraje, se rozó con el otro Ferrari, el de Alboreto, y tuvo que parar en boxes para cambiar un neumático, quedándose en la última posición. Rosberg empezó una carrera desenfrenada, forzando su Williams-Honda a tope para distanciarse lo más posible de sus seguidores.

Senna: loca persecución

En la vuelta decimotercera Senna empezó la persecución del finlandés, destacándose del grupo formado por Alboreto, De Angelis, Prost y Mansell. Dos vueltas más tarde la ventaja que éste y Rosberg llevaban sobre sus seguidores era aproximadamente de seis segundos. Sin embargo, al cumplirse la decimosexta vuelta Senna tomó la cabeza de carrera y se lanzó a un ritmo descabellado, destacándose incluso del propio Rosberg. En este momento ya estaban claras las tácticas que cada uno de los equipos iba a seguir a lo largo de su carrera.

Lotus daba luz verde a Senna en su enloquecida huida, mientras mantenía a De Angelis en el grupo formado por

Rosberg (a la derecha, adelantando al poleman Fabi) fue líder gran parte de la prueba, hasta que Alboreto (arriba, con los otros dos perseguidores, De Angelis y Prost) le superó. En la otra página, los restos del turbo de Cheever saliendo por el escape.



Alboreto y Prost, que, al ver la insensata actuación del brasileño y del finlandés, estaban al acecho con todavía por delante 46 vueltas que cumplir. Como dice el viejo refrán modenés, que tantas veces ha repetido el commendatore Enzo Ferrari, «sabe más un zorro que cien liebres».

Senna rompió el motor de su Lotus

cuando coronaba la subida después de la curva Shell. Sólo le sirvieron de consuelo los aplausos del público mientras llevaba a trompicones su coche fuera de la pista. La carrera seguía desarrollándose sin variaciones en las primeras posiciones, hasta cumplirse la vuelta trigésimo tercera, donde empezó la caza de Rosberg. Mientras tanto, De Cesa-



ris se había salido de la pista, destrozando su Ligier contra el guardarraíl en la curva Dunlop. De los tres Renault que habían tomado la salida, el que iba conducido por Hesnault se había parado en la décima vuelta, Tambay también había abandonado por problemas en el motor y Warwick rodaba en decimotercera posición. También el prometedor Fabi estaba parado en boxes por avería en la inyección del Toleman.

El acoso a Rosberg empezaba a dar sus frutos: Alboreto, De Angelis y Prost estaban prácticamente encima del piloto del Williams cuando el Lotus del italiano empezó a incendiarse sin consecuencias para él. Con este abandono se esfumaban las esperanzas de una posición digna para el equipo británico, que una vez más ha padecido la furia de Senna y los problemas de refrigeración de los turbos.

Mientras tanto, Johansson había hecho una remontada digna de admiración y rodaba en la novena posición, demostrando saber sacar el jugo a su Ferrari, y estar a la altura de las circunstancias. Siguió hasta situarse quinto, donde todo se echó a perder por un

trompo que le rezagó otra vez a la décima posición, para luego terminar séptimo.

A veinte vueltas del final Alboreto se impulsó, superando a Rosberg y distanciándose de Prost, que le talonaba. La superioridad del Ferrari era evidente en la salida de cada curva, donde la aceleración del coche italiano superaba sensiblemente al McLaren. Este último se mostró más rápido en las curvas, y por eso Prost intentaba acosar al italiano en este terreno. Ninguna de las intentonas de adelantamiento hechas por el francés pusieron nervioso a Alboreto, que seguía su marcha con regularidad y maestría.

Prost, segundo por los polos

Casi finalizada la carrera, Prost intentó pegarse al Ferrari lo más posible al entrar en la curva antes de la recta de boxes, para luego estar a su rebufo y lograr adelantarlo en las dos curvas siguientes. Todo le salió mal y terminó haciendo un doble trompo. Por suerte, el motor se quedó en marcha, pudiendo así volver a seguir y cruzar la meta en la segunda posición, a 11,6 segundos de Alboreto, seguido por Laffite. Niki Lauda se tuvo que conformar con la quinta posición.

Después de este noveno Gran Premio, queda claro que Alboreto y Prost son los máximos aspirantes al título mundial. Si Ferrari lograra poner a punto los nuevos chasis empleados en los entrenamientos de Paul Ricard, los problemas de adherencia y sobreviraje que padecen los coches de Maranello quedarían solucionados y la superioridad del binomio Alboreto-Ferrari, fuera de toda duda. Sin embargo, si esto no ocurre, y es lo más probable, la lucha entre los dos equipos seguirá hasta el último Gran Premio, el de Suráfrica, llenando así de emoción esta temporada.

Gigi Corbetta
Enviado especial

Parrilla de salida

1, Fabi (Toleman-Hart), 1-17-429; 2, Johansson (Ferrari), 1-18-616; 3, Prost (McLaren-TAG), 1-18-725; 4, Rosberg (Williams-Honda), 1-18-781; 5, Senna (Lotus-Renault), 1-18-792; 6, Piquet (Brabham-BMW), 1-18-802; 7, De Angelis (Lotus-Renault), 1-19-120; 8, Alboreto (Ferrari), 1-19-194; 9, Patrese (Alfa Romeo), 1-19-338; 10, Mansell (Williams-Honda), 1-19-475; 11, Surer (Brabham-BMW), 1-19-558; 12, Lauda (McLaren-TAG), 1-19-652; 13, Laffite (Ligier-Renault), 1-19-656; 14, De Cesaris (Ligier-Renault), 1-19-378; 15, Boutsen (Arrows-BMW), 1-19-781; 16, Tambay (Renault), 1-19-917; 17, Berger (Arrows-BMW), 1-20-666; 18, Cheever (Alfa Romeo), 1-21-074; 19, Bellof (Tyrrell-Renault), 1-21-219; 20, Warwick (Renault), 1-21-237; 21, Alliot (Bandit-Ram), 1-22-017; 22, Winkelhock (Bandit-Ram), 1-22-607; 23, Hesnault (Renault), 1-23-161; 24, Palmer (Zakspeed), 1-24-217; 25, Rothengat (Osella), 1-26-478; 26, Brundle (Tyrrell-Ford), 1-27-621; 27, Martini (Minardi-MM), 1-40-506.

Clasificación final

1, Alboreto (Ferrari); 2, Prost (McLaren-TAG), a 11-661; 3, Laffite (Ligier-Renault), a 51-154; 4, Boutsen (Arrows-BMW), a 55-279; 5, Lauda (McLaren-TAG), a 1-13-972; 6, Mansell (Williams-Honda), a 1-16-820; 7, Berger (Arrows-BMW), a 1 vuelta; 8, Bellof (Tyrrell-Renault), a 1 v.; 9, Johansson (Ferrari), a 1 v.; 10, Brundle (Tyrrell-Ford), a 4 v.; 11, Martini (Minardi-MM), a 5 v.; 12, Rosberg (Williams-Honda), a 6 vueltas.

Vuelta rápida: Lauda (McLaren-TAG), 1-22-806.

Así va el Mundial

1, Michele Alboreto, 46 puntos; 2, Alain Prost, 41; 3, Elio de Angelis, 26; 4, Keke Rosberg, 18; 5, Stefan Johansson, 16; 6, Nelson Piquet, 13; 7, Patrick Tambay, 11; 8, Jacques Laffite, 10; 9, Ayrton Senna, 9; 10, Thierry Boutsen, 9 puntos.

Mundial de Constructores

1, Ferrari, 65 puntos; 2, McLaren-TAG, 46; 3, Lotus-Renault, 35; 4, Williams-Honda, 24; 5, Renault, 15 puntos.

NÜRBURGRING EN BREVE

● François Hesnault ha vuelto a aparecer en el panorama de la Fórmula 1 como piloto del tercer coche alineado por Renault, que en este caso ha sido equipado con una cámara de televisión, para filmar durante la competición.

● En la parte interior del circuito del Nürburgring se ha inaugurado una pista para Karts. Los primeros pilotos en estrenarlo han sido las esposas de los conductores de Fórmula 1, en una carrera amistosa. La esposa de M. Surer ha resultado la ganadora.

● Por primera vez los dos Lotus han sido equipados con un sistema ra-

dio-transmisor y receptor que permite al piloto comunicarse con los boxes y viceversa.

● Después de nueve grandes premios, Pirelli ha logrado la primera posición en la parrilla de salida. También ha hecho público un comunicado donde se anuncia un nuevo neumático apropiado para rodar con temperaturas comprendidas entre cinco y diez grados.

● Manfred Winkelhock ha roto tres motores en los entrenamientos de este Gran Premio. Con éstos suben a treinta y seis los propulsores destruidos hasta la fecha por el piloto alemán.

● Se rumorea una inminente retirada del actual campeón del mundo, Niki Lauda. Sin embargo, parece ser



que el austriaco está en estrechas relaciones con el equipo Beatrice Ford, que el próximo año participará en el campeonato de F-1.

● Al parecer, Ayrton Senna se fatiga con exceso en cada Gran Premio, por eso ha mandado colocar en su Lotus un recipiente con vitaminas y glucosa líquidas de efecto inmediato, que puede absorber por medio de un tubo conectado al casco a lo largo de la carrera.

● Elio De Angelis ha sido invitado el sábado por la noche a tocar una pieza de música clásica para piano y orquesta en la Televisión alemana. La retransmisión ha sido en directo y la actuación del piloto romano ha sorprendido al público alemán.

CAMPEONATO DE EUROPA DE RALLYES

SERVIA CONQUISTO MADEIRA

SALVADOR Servia-Jordi Sabater (Lancia Rally 037), por todo lo alto, no han dejado alternativas para los pilotos italianos que venían a Madeira como claros favoritos; tanto para la afición madeirense como para la prensa peninsular. Salvador Servia ha tenido la primera y última palabra en este XXVI Rallye Vno de Madeira, en el que en cabeza se ha rodado a un ritmo frenético. Y así ha sido, pues si bien sentimos profundamente el abandono de Carlos Sainz, nos alegramos y compartimos intensamente el triunfo de Salvador Servia, obtenido con inteligencia, tesón y manos de principio a fin.

De gratísima y acogedora podemos tratar esta primera visita a la isla de Madeira para asistir a la tercera prueba del Campeonato de Europa de Rallyes, puntuable con el máximo coeficiente (4). El rallye, muy bien planteado dentro de las posibilidades ruterías de la isla, ha visto

la cal y la arena para la expedición española. La desilusión que supuso el abandono de Carlos Sainz justo en la primera prueba del rallye, se ha visto ampliamente compensada por la excelente victoria de Salvador Servia y Jordi Sabater, que para esta ocasión contaban con un competitivo Lancia Rally 037, evolución dos de la Escudería Jolly Club, pintado para mayor «dignidad» de uno de sus habituales patrocinadores como es Rothmans con los colores de la Jolly Club To-ty.

Servia estuvo combativo desde el principio y muy seguro de que, salvo incidentes de consideración, podía op-



Salvador Servia (fichado por la Jolly Club para esta ocasión) se ha apuntado un importante resultado demostrando ser uno de los pilotos más rápidos del momento. Montinho (a la derecha), primer no-Lancia clasificado con el 5 Turbo oficial portugués, acabó a más de trece minutos de Servia. El dominio de Servia fue total y Servia, su líder indiscutible.



Loubet, primero de Grupo A, se afianza en la clasificación del europeo. Junto a estas líneas, Bernard Tramont, al que no le entra en la cabeza lo ocurrido con el Renault de Carlos Sainz, que escucha atentamente a Servia.



tar a la victoria. En ningún momento el rallye ha sido tranquilo, ya que desde la primera etapa tanto Darío Cerrato como Andrea Zanussi atacaron muy fuerte. Sin embargo, Cerrato tendría graves problemas con los frenos al reventar un latiguillo, lo que le hacía quedarse un tanto descolgado de Servia y de Zanussi justo cuando se iniciaba la segunda etapa. Posteriormente, dos pinchazos le hacían desistir en cierta medida de la lucha por la cabeza; ante esto, el relevo lo tomaría Zanussi, ya que no podía esperarse nada especial de Harry Toivonen en su debut con el 037. Zanussi reducía los cincuenta y cuatro segundos de diferencia con Servia al término de la primera etapa a veintinueve cuando se iniciaba la tercera y última etapa del Rallye Vno de Madeira. No obstante, el piloto de la Tre Gazele West siguió atacando con denuedo, pero no encontraría la forma de acercarse a Servia, ya que el piloto de Pals se mostró dueño de la situación a lo largo de toda la prueba.

Indiscutiblemente, el abandono más sentido fue el de Carlos Sainz. El piloto de Fasa-Renault había preparado la prueba concienzudamente. El *Tour de Corse* en la prueba de rigor el día antes de las verificaciones no había mostrado el más mínimo problema mecánico y, sin embargo, cuando todo parecía estar a punto para un bonito y equilibrado enfrentamiento con Servia, todo se derrumbaba a raíz de una muy misteriosa, inexplicable y sobre todo desconcertante fuga de agua. Todos los intentos por remediarlo fueron vanos, y en los primeros kilómetros del segundo tramo de velocidad Sainz abandonaba con la junta de culata quemada.

Así, pues, Servia da un paso de gigante en la consecución del Campeonato de España de Rallyes y se dirige certero hacia el subcampeonato de Europa, en el que se coloca en un excelente segundo puesto tras el prácticamente inalcanzable Darío Cerrato.

Tras la imbatible legión de Lancias, el portugués Joaquim Montinho tenía que conformarse con el cuarto puesto, por delante de Terry Kaby, que en esta ocasión no rompía su Nissan 240 RS.

En el Gr. A. Yves Loubet (Alfa Romeo GTV) no tenía ningún rival, mientras que en el Gr. N. veíamos todas las esperanzas perdidas de que fuera a parar a manos canarias, ya que hasta su abandono, tanto Manolo Acosta (Toyota Corolla) como Angel Dávila (BMW 323 i) estaban dominando a placer al resto de sus contrincantes.

La alegría en el equipo Lancia RACC-Bendibeca era manifiesta al término de la XXVI edición del Rallye Vno de Madeira, un rallye que recoge todos los atractivos de una isla paradisíaca tanto para los rallyes como para unas cálidas y acogedoras vacaciones.

Texto y fotos:
Javier Bueno

Clasificación final

1.º Servia-Sabater (Lancia Rally 037), 4 h. 42 min. 51 sg. 2.º Zanussi-Crespo (Lancia Rally 037), a 1-9. 3.º Cerrato-Cerri (Lancia Rally 037), a 1-27. 4.º Montinho-Fortes (Renault 5 Turbo), a 13-25. 5.º Kaby-Gromley (Nissan 240 RS), a 21-8. 6.º Loubet-Bernard (Alfa Romeo GTV), a 29-26 (1.º del Grupo A).



BALLESTA

¡TE ESTÁS PASANDO!



Caprichos

- (1) Hombre coqueto vale por dos, opina Paco Rabanne. Y ha sacado una línea completa de baño que incluye una emulsión limpiadora (2.700 pesetas), una crema hidratante con color (3.450) y un bronceador rápido (2.900). (2) Bigotes peinados y perfectos. Algo sencillo con esta caja de aseo. Cuesta 3.500 pesetas. (3) Juego de vasos para viaje. Cuesta 4.600 pesetas. (4) Para abrir las botellas con tapón de rosca, este «dingote de oro» a 1.725 pesetas. (5-6) Están de moda. Vuelven otra vez los conjuntos de brocha y maquinilla. Su precio, 12.800 pesetas.

Todos estos artículos pueden encontrarse en Álvarez Gómez, Serrano, 14. Madrid.



LA FIESTA EN MARCHA

Desde el 3 de julio al 17 de agosto, Antena 3 se convierte en el espectáculo rodante más divertido y apasionante del verano. A bordo del gigantesco "supertruck", un centenar de actuaciones sorprenderá a los veraneantes de todas las playas del sur y el levante español.

A lo largo de cuatro mil kilómetros de recorrido —desde Huelva hasta Gerona— el más grande escenario rodante de la radiodifusión española ofrecerá un show de calidad con la actuación del fabuloso Ballet "Glacé Dancers".

Por si todo fuera poco, se repartirán cinco millones de pesetas en premios entre los espectadores. Y pantallas gigantes de televisión ofrecerán un espectáculo audiovisual nunca visto.

¡La fiesta está en marcha! Dirigida por José Antonio Plaza, y con un gran equipo de técnicos y radiofonistas, la "movida" de Antena 3 es, por derecho propio, la más divertida y apasionante discoteca móvil del verano.



Privada. Independiente.

RECORRIDO DE LA MARCHA 1985 GLACE DE NESCAFÉ · ANTENA 3

- AYAMONTE ☐ SEVILLA ☐
 MORON DE LA FRONTERA ☐
 ARCOS DE LA FRONTERA ☐
 ROTA ☐ CHIPIONA ☐
 PUERTO DE SANTA MARIA (Cádiz) ☐
 ESTEPONA ☐
 SAN PEDRO DE ALCANTARA (Marbella) ☐
 FUENGIROLA ☐ TORREMOLINOS ☐
 TORRE DEL MAR (Málaga) ☐ NERJA ☐
 ROQUETAS ☐ MURCIA ☐
 LA MANGA ☐ TORREVIEJA ☐
 DEHESA DE CAMPOAMOR ☐
 SANTA POLA ☐ ALICANTE ☐
 SAN JUAN-CAMPELLO ☐ BENIDORM ☐
 CALPE ☐ JAVEA ☐ DENIA ☐
 GANDIA ☐ CULLERA ☐ EL SALER ☐
 POBLA DE FARNALS ☐
 VALLS DE UXO ☐ BENICASIM ☐
 OROPESA ☐ PEÑISCOLA ☐
 L'AMPOLLA ☐ SALOU ☐
 TARRAGONA ☐ COMARRUGA ☐
 SAN SALVADOR (Calafell) ☐ SITGES ☐
 CASTELLDEFELS ☐ LLORET DE MAR ☐
 SAN ANTONI (Playa de Aro) ☐
 LA ESCALA ☐ ROSAS.

SI TU DECISION ES
HONDA

ARRANCAS
CON LA PRIMERA

Te la llevas en 1 día y
tienes 3 años para pagar.

Información en Concesionarios HONDA

Credi-Honda de
Finamersa

*La primera en condiciones
financieras.*

Prim.12- 28004-Madrid-Tel. 2211058
Gran Vía de las Cortes Catalanas,645.
08010 BARCELONA. Telf. 3010910

LOS COCHES DE JULIO IGLESIAS

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

10 de agosto 1985 Núm. 94 • 175 ptas.



EL ESCORT TURBO
LLEGO A
ESPAÑA

PRIMERA PRUEBA



A FONDO
SPRINT, CAPRICHIO
DE ALFA ROMEO

VIENEN EN SEPTIEMBRE

NOVEDADES DE
MERCEDES, AUDI,
BMW Y VW

