



JAPON, EL SUPERTRAFICO

SEMANAL
Motor 16
CHITTO

17 de agosto 1985 Núm. 95 • 175 ptas.

ROVER 216, UN LUJO A SU ALCANCE

PRUEBA DOBLE



EXCLUSIVA: MERCEDES 300 SL

EL ANTI-PORSCHE



**TURBODIESEL:
ALFA 90 FRENTE
A BMW 524**

SEAT IBIZA

La potencia de un diesel.

Decídase por la economía de un Diesel. Sin perder potencia. Seat Ibiza Diesel. Un motor de 1.714 cc. para ofrecerle la máxima cilindrada de su categoría. Con una velocidad de 150 km/h. y el consumo más bajo de carburante. Déjese llevar por la potencia de un Diesel. El Seat Ibiza.

Desde 816.800 pts. F.F.*

* 1.068.744 pts. (P.P. + Impuestos)



Esta semana

¿Mejores conductores?

CUALQUIERA diría, observando la circulación en nuestras calles y carreteras, que los automovilistas españoles se rigen por una particular y racial ley de la jungla. Sin embargo, parece que nunca terminamos de reconocernos cuando nos enfrentamos a los fríos datos estadísticos, que suelen contradecir habitualmente muchos de los estereotipos grabados en nuestro cerebro.

Este es el caso de las sanciones que acarrea poner las manos en un volante y aventurarse a conducir. Según los últimos datos que recoge el anuario de la Dirección General de Tráfico, frente a un cada día mayor número de conductores se observa una reducción de las sanciones por infracción al Código de la Circulación. Ese descenso ha llevado a que en el pasado año sólo tres —decimos bien, tres— permisos fueran suspendidos a perpetuidad, cifra ridícula comparada con los 120 permisos retirados para siempre en 1981 o los 103 de 1982. El total de denuncias también baja casi un cuatro por ciento, así como las retiradas temporales.

Mientras la recogida de datos numéricos no encuentra ningún problema, su interpretación científica sigue brillando por su ausencia, mientras las preguntas se amontonan

ante esos resultados. Los conductores, ¿hemos mejorado? ¿Somos más buenos y fieles cumplidores de la Ley? ¿O estamos acogotados ante la mayor y más fuerte presencia de las autoridades represivas al borde del asfalto? Como siempre, ni una respuesta. De momento, se rumorea, hay indicios de que los jóvenes, en la práctica los principales transgresores de la legalidad, comienzan a comportarse mejor a los mandos de sus coches. Y poco más.

Tráfico está introduciendo ahora todos estos datos en un ordenador. Quiere hacer un estudio serio sobre esta evolución, visible a bote pronto en los cuadros estadísticos. Habría que pedir la máxima prontitud en la valoración final de esos resultados porque de la lectura del anuario se desprende que sólo el 0,34 por 100 del total de conductores españoles es objeto de sanción. Conviene saber de una vez, y no a ojo de buen cubero, quién comete infracciones y por qué. Y si efectivamente es una minoría muy localizada, tomar las medidas sobre ella y no sobre la gran masa de conductores, que debe acceder a mayores cotas de responsabilidad y, por tanto, de libertad. Los tiempos del paternalismo y la vigilancia estrecha deberían estar ya muy lejos.



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16	35 CUENTENOS SU CASO
6 LO ÚLTIMO Nuevo Mercedes SL	36 AGENDA
10 A FONDO Rover 216 Vitesse y SE	39 COMPRAR Y VENDER
16 FRENTE A FRENTE Alfa 90 2.4 TD contra BMW 524 TD	43 REPORTAJE M-16 en Japón; el supertráfico
24 ACTUALIDAD Las obras invaden las calzadas	48 Giorgio Giugiaro: Lección magistral
27 El parque de vehículos sigue cayendo	55 MOTOS Derbi Start DS 50
29 MERCADO Ofertas de la semana	59 DEPORTE Motociclismo: Gran Premio de Suecia
30 Precios de coches nuevos	60 El ojo mágico
32 Precios de coches usados	62 Rallye Rías Bajas
33 Precios motos	66 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

Pág. 16

Prueba comparativa de dos de las berlinas diesel más rápidas del mundo, el Alfa 90 2.4 TD y BMW 524 TD. Dos modelos con muchas cosas en común y un millón de pesetas de diferencia.



Pág. 48

Reportaje sobre una lección magistral de Giorgio Giugiaro en Turín, ante trescientos estudiantes de la Universidad, que escucharon un fabuloso y único curso de diseño.





SEAT SE ANIMA CON SUS VENTAS

Si el último mes de julio resultó excelente para todos los fabricantes nacionales, no lo fue menos para Seat, que ya tiene vendida la producción de los próximos cuatro meses del Seat Málaga, Volkswagen Santana y Classic, con una cartera de pedidos de más de 17.000 unidades.

Por lo que se refiere al total de ventas durante el mes de julio, Seat alcanzó la cifra más alta de los últimos veintiocho meses, con 15.173 unidades, incluidas las gamas de Volkswagen y Audi.

EL SECRETO DE LOS NEGOCIOS

MIENTRAS los norteamericanos piden a Japón que abra sus mercados, un gurú de la industria nipona les cuenta al oído alguna de las claves del boom de su país. Y concretamente el sector de automoción. Shingeo Shingo, que así se llama, está explicando en U.S.A. el secreto desarrollado por Toyota que tan buenos resultados le ha dado: el *just-in-time*, el *justo a tiempo*, que se basa en una drástica reducción del tiempo que se necesita para ajustar máquinas que desempeñarán distintas tareas. Pero sus esfuerzos no parecen dar resultado. Ahora que el primer ministro, Nakasone, ha urgido a cada japonés a comprar productos norteamericanos por valor de 100 dólares, «cuando vamos a unos grandes almacenes —dice Shingo— no encontramos lo que queremos y nos tenemos que llevar chocolate o whisky».



Matra busca comprador

Matra ha iniciado conversaciones para ceder su división de automóviles a General Motors, a Toyota o a un consorcio que constituirían ambas firmas, poniendo fin de esta forma a los acuerdos que la unen con Renault. Los dirigentes de Matra están muy disgustados con los de Renault por lo que ellos consideran escaso interés por cumplir lo pactado entre ambas firmas y que hubiera culminado por la absorción de Matra por parte de Renault. Sin embargo, el nuevo presidente de la Régie no quiere meterse en nuevas aventuras.

Pese a la buena acogida del Espace, en el primer año de producción Matra ha experimentado pérdidas por valor de 1.800 millones de pesetas, que atribuyen al escaso interés puesto por Renault en vender el coche.

Para el año que viene las perspectivas son mejores tras la aparición de la versión diesel y la recomendación del Ayuntamiento de París de utilizar este vehículo, que tiene una versión especialmente preparada para el servicio de taxi.



Señales que lucran

Los amigos de lo ajeno no se paran ante nada a la hora de ensanchar sus negocios. El último descubierta por ellos consiste en depredar todas las señales de tráfico que caen en sus manos. Las mejores, sin duda, son los cartelones informativos de acceso a las grandes ciudades. Compuestos de varias tiras metálicas, esos carteles desaparecen poco a poco como devorados por termitas férricas. Se rumorea que detrás de esta campaña «desinformativa» se encuentran algunos colectivos de una raza conocida por su amor a los cielos abiertos, el color oscuro de su piel, la trashumancia y el negocio de la chatarra.

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 Levit (Argentina); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Ggi 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 Vía (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 56. Delegado Zona Cataluña: Pedro Calsina Rusé. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

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

Director gerente: José Luis Virumbrales.

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 myre. Suscripciones: Concha R. Alvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Impresión: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.

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. 1985.

Difusión controlada por OJD



DESPEGA EL BENTLEY TURBO R

BENTLEY ha presentado su último modelo, el Turbo R. Y lo ha hecho en un lugar tan singular como es la pista de despegue del portaaviones «Ark Royal», recientemente botado y que estaba fondeado en Sawn Hunter, cerca de Newcastle.

El nuevo modelo, el más evolucionado de la gama Bentley, lleva el motor V-8 de 6,75 litros con turbocompresor. Los técnicos, que mantienen la potencia en secreto, aseguran que da un tercio más que la versión anterior. Se puede especular, por tanto,

Renault vende su casa

Las dificultades por las que atraviesa actualmente el grupo automovilístico francés Renault son de sobre conocidas, y sus dirigentes están haciendo titánicos esfuerzos para reducir sus números rojos. Ahora, por ejemplo, la empresa ha decidido vender el edificio que posee en los parisenses Campos Elíseos al banco estatal Crédit Lyonnais, que pagará por él algo más de 7.600 millones de pesetas. Reciente también está la venta de su fábrica de bicicletas Micmo Gitane y la desaparición del equipo ciclista que tantos éxitos obtuvo.

con que la cifra debe rondar los 320 caballos. Lo cierto es que puede lanzar las dos toneladas y cuarto que pesa a 215 kilómetros por hora y que acelera de 0 a 100 kilómetros por hora en siete segundos solamente.

Lo que resulta menos atractivo es el precio, de unos catorce millones de pesetas, en Gran Bretaña. Quizá por esto, para presentarlo han escogido el portaaviones «Ark Royal», que acaba de costarle al contribuyente británico la tontería de 70.000 millones de pesetas.

EL TRANSPORTE NACIONAL

EL Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones ha creado la Empresa Nacional de Transporte por Carretera por la cual Renfe será el titular del derecho de concesión de licencias en el área del transporte por carretera. La nueva sociedad se responsabilizará de la gestión de aquellas líneas actualmente explotadas directamente por Renfe, sociedades mixtas y arrendatarias. La creación de esta empresa supone la desaparición del derecho a tanteo, ejercido hasta ahora por Renfe.



CIEN OCTANOS

- Honda ha comprado el 10 por 100 del capital de la compañía sobriante de automóviles india Telco. nada más obtener el visto bueno de la operación por parte del Gobierno hindú, han comenzado las obras de construcción de una nueva planta de la que a partir de 1987 saldrán modelos Accord. La producción será de 10.000 unidades por año.
- La industria alemana está conociendo un buen año, hasta tal punto que se espera que el récord de producción, de 3.930.000 unidades de 1979, pueda ser superado.
- Volkswagen ha recuperado el liderazgo del mercado europeo durante los seis primeros meses del año, según una encuesta que recoge la venta de automóviles en 17 países de Europa. Según esta encuesta la compañía alemana obtuvo el 12,9 por 100 de las ventas de automóviles durante el citado periodo.
- Ford Motor Co. mantiene conversaciones con China para estudiar la posibilidad de crear un «joint venture» que se dedicaría a la fabricación de vehículos ligeros. También los fabricantes japoneses mantienen conversaciones sobre este tema con las autoridades chinas.
- El nuevo director de comunicación y relaciones externas de Pirelli Neumáticos, S. A., es Jorge Botella Pont, que ocupará este cargo adjunto al consejero delegado y director general de la firma en España, Giovanni M. Dolci.
- El Ford Sierra, del que recientemente ha salido de fábrica la unidad un millón, está en vena. Durante el pasado mes de julio se vendieron en España 843 coches —y no 456 como se decía por un error de transcripción en nuestro pasado número—, siendo, por tanto, el mes récord en la historia del Sierra en nuestro país.

Incombustible De Lorean

Aparece y desaparece como el Guadiana en sus «ojos». Siempre inasequible al desaliento. John de Lorean, antiguo director de General Motors, fundador de De Lorean Cars, ahora en quiebra, y declarado inocente en un feo asunto de tráfico de cocaína el año pasado, ha manifestado su intención de construir automóviles deportivos en Columbus. Aunque aún no ha conseguido la financiación necesaria, De Lorean ha comenzado a trabajar sobre un proyecto que se parece mucho al deportivo que se construía en Irlanda del Norte.



EXCLUSIVA

Lo último MERCEDES SL EL ANTI-PORSCHE

SEGUN los dirigentes de Mercedes, el coche no existe y todo lo que se cuenta aquí no son más que especu-

laciones de las mentes calenturientas —además de recalentadas por los calores de agosto— de los periodistas. Sin embargo, he aquí la ma-

terialización del proyecto de un nuevo deportivo destinado a reemplazar a la actual gama SL, que aunque sigue vendiéndose bien acusa ya el

paso de los años. No hay que olvidar que fue presentada oficialmente en el ya lejano Salón de Ginebra de 1971 y que desde entonces apenas ha recibido algunos retoques de detalle.

Este nuevo modelo aparecería en 1986, probablemente a finales, y con él culminaría la celebración, por parte de Mercedes, de los cien años de historia del automóvil que las marcas alemanas celebrarán ese año.

Este modelo no tiene nada que ver con el coupé dos puertas basado en el W.124 —gama 200/300 en denominación comercial—, que será presentado a comienzos del próximo año y que llevará los motores de gasolina

del 250 y del 300 y, posiblemente, también el motor turbodiesel, que va a disponer de 155 caballos de potencia.

Volviendo al nuevo SL, toma también la plataforma del W.124. Tiene por tanto la misma anchura de vías y

distancia entre ejes que este modelo. También son iguales las suspensiones, de tipo McPherson —columna con amortiguador y muelle concéntricos actuando sobre un triángulo oscilante inferior— en el eje delantero y el eje trasero de anclaje múltiple, en vista del buen resultado que les está dando, tanto en los 190 como en los 200/300.

La carrocería, de dos puertas y para dos plazas, mantiene el estilo de los 200/300, con una aerodinámica muy cuidada. Con retrovisores y todos los demás accesorios exteriores, se ha medido un coeficiente aero-

dinámico de 0,28, que es muy bueno y parece real. De todas formas, los técnicos de Mercedes han previsto ayudas a esta buena aerodinámica, como es un ajuste de altura al suelo. Podrá, por tanto, bajarse la altura del coche cuando se rueda en autopista, evitando los remolinos perturbadores que se producen bajo el mismo, si no totalmente, al menos sí en buena parte. Mercedes no ha hecho más que llevar a un vehículo de producción, lo que hace unos años se utilizó en Fórmula 1, en los que una vez el



El nuevo Mercedes SL ha sido sorprendido en las zonas desérticas del oeste norteamericano efectuando pruebas en lugares de calor extremo. El coche está prácticamente definido y podría ser presentado antes de que terminara 1986.



Se han previsto en principio cuatro versiones, una con motor de seis cilindros en línea y tres con motor V-8. Pero es posible que se amplíe a una quinta versión, que sería la más baja de todas, con el motor seis cilindros de 2,6 litros. Las denominaciones serían 260 SL, 300 SL, 420 SL, 500 SL y 560 SL.



coche tomaba velocidad, las suspensiones bajaban hasta conseguir que los bordes de la carrocería rozaran el suelo, permitiendo el paso de aire bajo el coche por donde interesaba bajo el punto de vista aerodinámico.

Este será sólo uno de los nuevos sistemas que incorpore el coche, que llevará, además de el ya conocido antibloqueo de frenos (ABS), un sistema automático de acelerador para evi-

tar el que las ruedas patinen inútilmente en aceleraciones bruscas. Además, puede haber sorpresas en cuanto a la transmisión, pues podría haber versiones de cuatro ruedas motrices. Un sistema de transmisión total que Porsche ha puesto a punto para Mercedes y que, en principio, es el más avanzado de cuantos existen. Según se cuenta, ofrece la posibilidad de rodar en dos ruedas motrices cuando no

es necesaria la tracción total, distribuyendo automáticamente la potencia entre eje delantero y trasero.

En lo que se refiere a los motores, en principio debería haber sólo cuatro versiones. La más pequeña dispondría del motor de seis cilindros y tres litros (300 SL), con 190 caballos de potencia.

De todas formas se estudia la posibilidad de ofrecer otra todavía más pequeña, con el motor, también

de seis cilindros, de 2,6 litros (260 SL), y 170 caballos de potencia. Por encima estarán las tres versiones con motores V-8, la de 4,2 litros (420 SL); con 210 caballos; la de 5 litros (500 SL), con 231 caballos, y la de 5,6 litros (560 SL), con 300 caballos.

Como puede apreciarse en las fotos, tomadas durante unas pruebas de comportamiento del coche en temperaturas altas, realizadas



EL ANTECESOR

El actual Mercedes SL fue presentado en el Salón de Ginebra de 1971. Inicialmente equipaba el motor V-8 de 3,5 litros. Dos años más tarde la gama se amplió con la aparición del motor 4,5 litros, también V-8. En 1974 siguió la ampliación por abajo, apareciendo una

nueva versión con el motor seis cilindros en línea de 2,8 litros. Finalmente, en 1980, las dos versiones con motor V-8 fueron reemplazadas por los nuevos motores de 3,8 y 5 litros. Desde entonces hasta el momento actual la gama SL se componía de un 280 con 185 caballos; un

380, con 204 caballos; y un 500, con 231 caballos. Aunque no hay noticias al respecto, en los meses de producción que le quedan a este modelo lo más probable es que sólo se fabrique en la versión 500, con el motor cinco litros, dado que los motores de 2,8 y 3,8 ya no se fabrican y sería extraño que el fabricante introdujera en un modelo moribundo los nuevos motores de 2,6, 3,0 ó 4,2 litros, que se utilizan en el nuevo modelo.

Hay que recordar que el 450 SL y posteriormente el 500 SL tuvieron una vida deportiva. Sus victorias principales las consiguieron en la Vuelta a América y en el Rallye Costa de Marfil, con Waaldegard y Mikkola como pilotos del equipo de Mercedes para el Mundial.

en el Valle de la Muerte y otras zonas desérticas del oeste de los Estados Unidos, la línea está prácticamente definida. El coche se ofrece con techo duro desmontable y capota de lona que, por supuesto, se accionará eléctricamente.

Como decíamos, la presentación de este nuevo deportivo debería producirse en noviembre/diciembre de 1986, iniciándose la comercialización en el primer trimestre de 1987.

El nuevo Mercedes compite directamente con los Porsche 928, cuya gama se va a ampliar con una versión de cuatro ruedas motrices. Evidentemente, no hay precios pero se puede hacer una aproximación y especular con que el más barato de estos nuevos Mercedes SL costará en España unos ocho millones de pesetas.



A FONDO

ROVER 216 SE Y VITESSE

JAPONESES CON BOMBIN



Motor 16

VIRTUDES DEFECTOS

Consumo	Dirección dura
Equipamiento de lujo	Ruidos aerodinámicos
Suavidad de reacciones	Asiento de conductor bajo

DESDE que comenzó el verano se puede obtener en España un Rover por poco más de millón y medio de pesetas. Esto, gracias a la aparición del modelo 216. Este modelo sustituye al Triumph Acclaim, y como aquél, tiene su origen en los acuerdos que en su día firmaron Austin-Rover y Honda. Este pequeño Rover no es más que el Honda Ballade, que, a su vez, no es más que la versión tres volúmenes del Honda Civic.

Si el Rover 213 —variante baja cuya comercialización se reduce, por el momento, al mercado británico— recibe el motor 1,3 litros de Honda, en el 216, bajo el capot, aparece el motor 1,6 litros de Austin Rover, en principio, diseñado para el Montego, que se ofrece con carburador en el SE, y con inyección en el Vitesse.

El nuevo modelo se distingue por una buena presentación, por la elasticidad de sus motores y por unos con-

sumos bastante bajos. Sus defectos habría que buscarlos en una dirección demasiado lenta, en unos desarrollos de caja de cambios de tipo demasiado ahorrativo en el SE y en unas reacciones por exceso de dureza en la suspensión que afectan al comportamiento, en el Vitesse. Además convendría mejorar un poco más el acabado —se nota una falta de cuidado en pequeños detalles—, que contrasta con la cantidad de accesorios que tiene el coche.



Los Rover 216 pertenecen a ese grupo de coches pequeños y lujosos que tienen un toque de distinción



Motor 16

Los dos modelos se han probado a lo largo de más de 3.000 kilómetros con la mentalidad de un usuario al que le gustan los coches clásicos, con buen equipamiento y fáciles de conducir, siempre que se vaya en plan tranquilo. Bajo ese punto de vista, tanto el Vitesse como el SE cumplen a la perfección y hacen gala de una economía de consumo notable; los dos modelos se mueven con mucha soltura, no sólo en ciudad, sino también en carretera, donde

la elasticidad de sus motores permite poner la quinta al inicio del viaje y hacer montones de kilómetros sin necesidad de tocar otra vez la palanca.

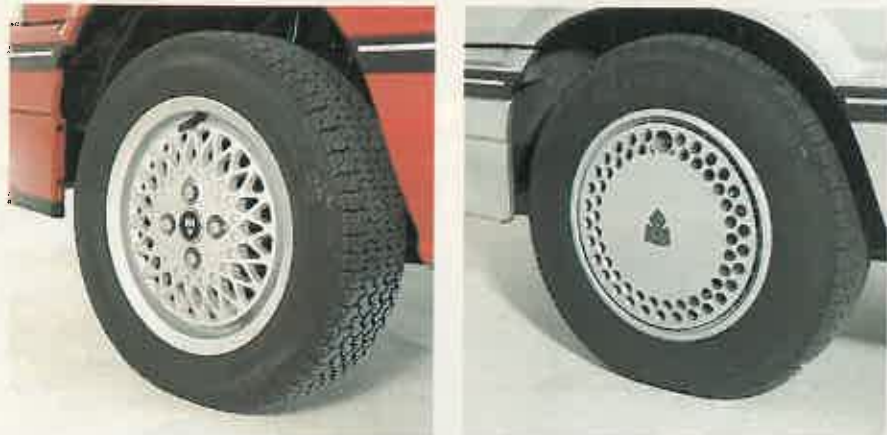
Los dos Rover 216 entran en una categoría, la de familiares pequeños y lujosos, que no tiene muchos representantes en el mercado nacional. En la relación calidad-precio, el modelo SE, que vale casi 300.000 pesetas menos que su hermano el Vitesse, es un coche muy interesante y casi sin rivales.

MECANICA



La economía de consumo y la suavidad de funcionamiento son los datos más identificativos de las mecánicas del 216 Vitesse y el 216 SE. En ambos casos, el motor tiene la misma base, pero hay cambios en el sistema de alimentación: inyección electrónica en el Vitesse y carburador con mando electrónico en el SE. En ambas versiones, el motor

A FONDO



Las llantas de aleación del modelo Vitesse son espectaculares. La versión SE se conforma con unos embellecedores de tipo aerodinámico. El cuadro de mandos es muy visible, pero no es demasiado completo.



A FONDO



Los asientos delanteros del Vitesse, a la izquierda, tienen buena forma y recogen bien el cuerpo lateralmente. Las butacas del SE dejan el cuerpo más suelto. El motor del Vitesse es económico y muy elástico.



tiene una personalidad muy británica, es un motor elástico, que funciona a la perfección en el margen comprendido entre las 2.000 y las 4.000 revoluciones por minuto. Es en ese intervalo en el que la mecánica da lo mejor de sí mis-

ma. En el SE cuesta bastante superar esa cota y, aunque se acelere a fondo, incluso en un marcha corta, como la primera o la segunda. A partir de las 4.500 vueltas, el motor casi no gana régimen y tampoco da la sensación de tener más fuerza. En el Vitesse, la cosa cambia. Reacciona con mayor rapidez a los acelerones y tira con mucha más energía, pero en cuanto se pasa de las 5.500 revoluciones, se nota una vibración que no anima nada a los usuarios deseosos de imitar a Niki Lauda.

Las cajas de cambios de Vitesse y el SE tienen en común una precisión sensacional, aunque son algo duras de manejar. A partir de este punto no hay nada comparable entre una y otra, mientras que la transmisión del Vitesse apuesta por un estilo ágil, sin que en la práctica ello signifique sacrificar los consumos para nada, la caja de cinco velocidades del SE pretende ser de las del tipo económico, sobre todo en cuar-

ta y en quinta, que, por lo largo de sus desarrollos sólo dan buenos resultados cuando se rueda por carreteras sin tráfico, pues en ciudad y durante los adelantamientos matan el nervio del motor y acaban con casi toda su elasticidad, por lo que es necesario pasar constantemente a una marcha más corta.

COMPORTAMIENTO



Los dos modelos de Rover 216 se han cambiado las cartas entre sí, y mientras que la versión Vitesse tiene un comportamiento honorable sin más, la versión SE tiene un comportamiento excelente, que invita a un manejo deportivo.

Vaya por delante que ninguno de estos dos modelos da el menor problema a la hora de circular por carreteras muy rectas o autopistas, incluso cuando se rueda muy rápido; los dos coches son

insensibles al viento lateral, aunque las ráfagas sean muy fuertes, y mantienen su trayectoria sin desviarse ni un milímetro. En tales casos, el único problema es el ruido engendrado por la carrocería y los retrovisores externos, un ruido que llega a ser más fuerte que el producido por la propia mecánica.

En carretera de curvas, la cosa cambia y es en este terreno donde el SE comienza a distanciarse del Vitesse. Ambos coches se agarran bien al suelo y siguen la trayectoria indicada por las ruedas delanteras siempre que se mantenga un ritmo de marcha familiar. Las suspensiones absorben bien los baches y no se notan movimientos extraños: ni se van rectos a la entrada de las curvas ni dan coletazos a la salida. A medida que se aumenta la velocidad aparecen más diferencias entre el SE y el Vitesse; los dos tienden a seguir rectos a la entrada de las curvas durante algunos instantes; en el Vitesse, la sensación es

más fuerte que en el SE. Esa falta de adherencia, debida en parte al endurecimiento y variación de reglajes de suspensión en el Vitesse, se nota de nuevo en el momento de acelerar cuando se sale de la curva; en el Vitesse, la rueda delantera más descargada llega a patinar y se sienten trepidaciones en el volante; en el SE, por su parte, no hay la menor pega y el coche sale como una bala, si es que se está jugando un poco a las carreras.

En carretera muy sinuosa y con mal piso, las diferencias entre uno y otro coche son ya muy apreciables; el SE se muestra más ágil que el Vitesse y más sencillo de conducir. El SE parece que pide nervio a su conductor por lo bien que se agarra, mientras que el Vitesse enfría los ánimos del más intrépido en cuanto su morro comienza a irse algo más de la cuenta a la entrada de las curvas, o cuando la rueda delantera más descargada patina y el coche tar-

da en responder para salir de la curva. Al pasar rápido por estas carreteras tortuosas, la carrocería de la versión SE se inclina más que la de la versión Vitesse, pero los pasajeros se sienten más a gusto en el modelo de menor precio; las suspensiones borran mejor las irre-

EQUIPAMIENTO



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

Opciones: Pintura metalizada, 17.185 pesetas.

PRESTACIONES

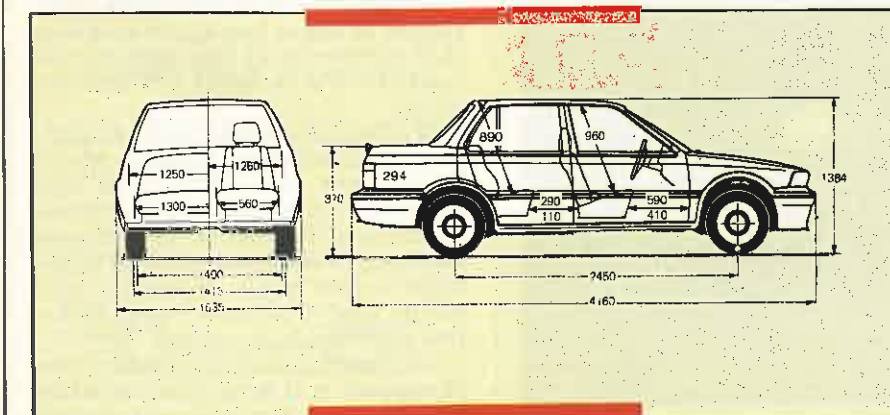


	Vitesse	SE
VELOC. MAXIMA (km/h.).	173,9	161,8
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	18,1	19,2
1.000 m. salida parada	33,5	35,5
De 0 a 100 km/h.	10,4	12,5
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	18,4	22,0
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	20,6	27,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	34,2	40,3
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	37,8	49,4
De 80 a 120 km/h. en 4.ª ..	9,8	16,8
De 80 a 120 km/h. en 5.ª ..	13,2	25,8

CONSUMO



	Litros/100 km.	
	Vitesse	SE
CIUDAD		
A 28,2 km/h. de media ..	9,6	9,2
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo ..	5,6	5,5
En conducción rápida ..	9,8	10,2
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo ..	7,1	7,6
A fondo	8,7	9,9
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio ponder.	8,0	7,9
Recorrido (kilómetros) ...	525	530



SONORIDAD



	Vitesse	SE
A ralentí	53,4	52,4
A 60 km/h.	66,4	63,5
A 90 km/h.	69,7	67,6
A 120 km/h.	74,7	72,0
A 140 km/h.	77,9	75,0
A tope	80,1	81,0

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

FRENOS



	DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)	
	Vitesse	SE
A 60 km/h.	13,6	15,0
A 100 km/h.	34,3	44,0
A 120 km/h.	56,2	57,9

FICHA TÉCNICA



	ROVER 216 VITESSE	ROVER 216 SE
MOTOR		
Disposición	Del transversal	Del transversal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.598	1.598
Cigüeñal	De 5 apoyos	De 5 apoyos
Distribución	Árbol de levas en cab. accionado por c. dentada	Árbol de levas en cab. accionado por c. dentada
Alimentación	Inyección electrónica	Carburador electrónico
Compresión	9,56 a 1	9,56 a 1
Tipo de carburante	Gasolina de 97 octanos	Gasolina de 97 octanos
Capacidad del depósito	46 litros	46 litros
Potencia máxima	102 CV a 6.000 rpm	83 CV a 5.600 rpm
Par máximo	13,8 mkg a 3.500 rpm	13,2 mkg a 3.500 rpm
TRANSMISIÓN		
Traacción	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª	8,4	9,5
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª	14,4	15,9
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª	20,4	22,8
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª	26,2	29,8
Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª	32,0	36,5
DIRECCIÓN		
Tipo	De cremallera	De cremallera
Vueltas de volante entre topes	4,11	4,11
Dímetro de giro	10	10
FRENOS		
Sistema	Discos autoventilados delante y tambores detrás, con servo	Discos delante y tambores detrás, con servo
SUSPENSIONES		
Tipo	Independiente delante y eje rígido detrás	Independiente delante y eje rígido detrás
RUEDAS		
Llantas	De aleac. 5 x 14 pulg.	De chapa, 5 x 13 pulg.
Neumáticos	175/65 HR 14	165 SR 13
PESO		
En orden de marcha	945 kilos	945 kilos



Los detalles de los Rover 216 recuerdan el origen japonés de estos coches. Los pulsadores para abrir el depósito de gasolina y el maletero se encuentran al pie del asiento delantero. Los cuatro mandos elevafunus van en la puerta, muy al alcance de la mano. También hay un pequeño cajón para recoger monedas.



gularidades del suelo y los rebotes del eje trasero son menos fuertes.

La dirección de los Rover 216 admite mejoras. Es bastante lenta, ya que se necesitan más de cuatro vueltas para llevar las ruedas de un extremo a otro y, además, no es nada suave ni en maniobras a coche parado ni en conducción rápida por zona de curvas.

Tanto el Vitesse como el SE frenan bien y no hay el menor problema en este aspecto. El tacto del pedal es muy agradable y se puede dosificar la frenada con exactitud. Los dos sistemas aguantan bastante bien el trato duro y no dan muestras de desfallecimiento, incluso cuando al bajar un puerto se abusa de los frenos.

CARROCERIA



Los rasgos bastante duros de la carrocería de los Rover no son nada favorables desde el punto de vista aerodinámico, producen ruidos y dan un coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, Cx, bastante alto; en el caso del modelo SE, el valor llega hasta 0,43, mientras que el Vitesse baja a 0,40 por la adopción del deflector situado en el maletero.

El espacio interior es amplio en cuanto se refiere a anchura, tanto en las butacas delanteras como en el asiento trasero, cinco adultos viajan sin problemas de estrecheces a la altura de los hombros o las caderas. Las piernas de los pasajeros sentados disfrutan, sin embargo, de muy poco hueco para sus movimientos; si el conductor o su acompañante tienen una estatura del orden de 1,80 metros y colocan las butacas delanteras de acuerdo con tal físico, las personas que van detrás tendrán motivos más que suficientes para sentir una sensación de claustrofobia.

El cuadro de instrumentos se lee muy bien gracias al buen tamaño de sus elementos, pero la información no es demasiado amplia.

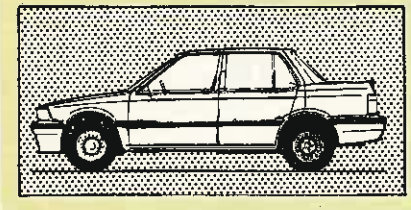
Los asientos delanteros del 216 Vitesse son buenos, ya que recogen bien el cuerpo lateralmente y tiene buena forma anatómica en la base y en el respaldo. Aunque la estancia se prolongue durante varias horas, no se siente ningún tipo de fatiga. Las butacas del 216 SE tienen también buena forma, pero carecen de apoyo lateral, por lo que es fácil moverse de un lado para otro en cuanto se rueda ligero por zona de curvas.

El asiento trasero es cómodo en cualquier circunstancia, aunque al principio la dureza del respaldo parece algo molesta. En el Vitesse, la parte central de este asiento lleva un apoyabrazos abatible. En uno y otro modelo, la posición central va casi de adorno, porque no tiene forma anatómica y la dureza del respaldo es enorme.

La climatización está bastante bien conseguida en el Rover 216. Las bocas de aireación cubren casi por completo

ROVER 216 SE 1.558.956 pts.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.598 c.c. Potencia: 83 CV a 5.600 rpm. Peso: 945 kg. Velocidad máxima: 161,8 km/h. Consumo medio ponderado: 7,9 l/100 km.



la parte inferior del parabrisas delantero y permiten el paso de un buen caudal de aire frío o caliente. No hay, sin embargo, muchas posibilidades de regulación y el ventilador no es demasiado potente.

El acabado de los Rover 216 es bueno; los dos modelos ofrecen detalles muy espectaculares, como los cuatro elevafunus eléctricos o los perfiles de madera dispuestos en las puertas, pero eso no es todo. A primera vista se tiene una tremenda impresión de calidad, pero a medida que se vive en el coche se aprecian algunos malos remates, moquetas que no están bien pegadas y algunos ruidos que rompen un poco esa magia inicial.

FRENTE A SUS RIVALES

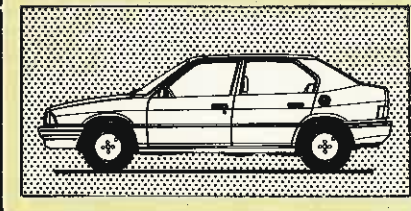
Al existir una diferencia de 300.000 pesetas hay que distinguir entre los rivales del SE y del Vitesse.

El Rover 216 Vitesse tiene dos rivales que son de su mismo estilo, el BMW 316 con cuatro puertas y el Lancia Prisma, así como un tercer coche, el Alfa Romeo 33 Quadrifoglio Oro, que, si bien no tiene una carrocería de tipo clásico, como la de los Rover, BMW o Lancia, sí entra en ese grupo de modelos pequeños y lujosos cuyos precios rondan los dos millones de pesetas.

El Vitesse juega de igual a igual con sus competidores en lo que se refiere a prestaciones y es más económico en consumo que todos ellos. En comportamiento hay una ligera ventaja del BMW frente a los modelos de Alfa y Lancia, que a su vez son mejores que el Rover en este capítulo.

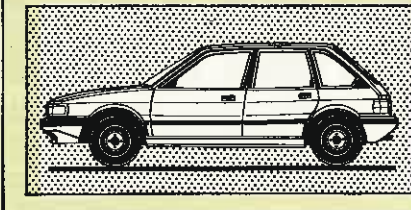
ALFA ROMEO 33 Q.O. 1.744.787 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.490 c.c. Potencia: 95 CV a 5.750 rpm. Peso: 890 kg. Velocidad máxima: 168,4 km/h. Consumo medio ponderado: 9,4 l/100 km.



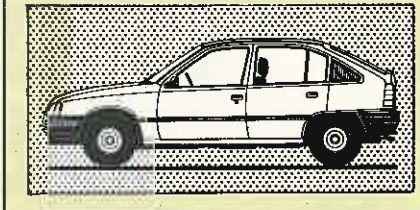
AUSTIN MAESTRO 1.515.939 pts.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.598 c.c. Potencia: 83 CV a 5.600 rpm. Peso: 969 kg. Velocidad máxima: 165,2 km/h. Consumo medio ponderado: 8,7 l/100 km.



OPEL KADETT 1.6 GLS 1.575.630 pts.

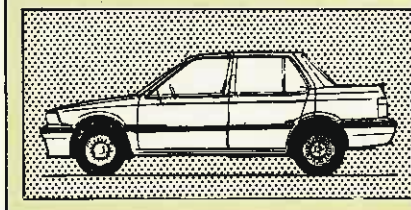
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.598 c.c. Potencia: 90 CV a 5.800 rpm. Peso: 945 kg. Velocidad máxima: 169,2 km/h. Consumo medio ponderado: 8,2 l/100 km.



Por su parte, el modelo 216 SE lucha con modelos que no tienen una carrocería tan clásica —como cinco puertas— como la suya, pero que sí ofrecen esa sensación de exclusividad que caracteriza al Rover. El Austin Maestro Mayfair y el Opel Kadett 1.6 GLS

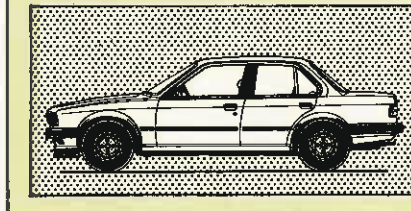
ROVER 216 VITESSE 1.830.782 pts.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.598 c.c. Potencia: 102 CV a 6.000 rpm. Peso: 945 kg. Velocidad máxima: 173,9 km/h. Consumo medio ponderado: 8 l/100 km.



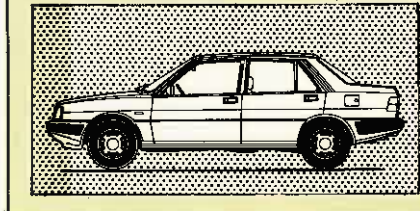
BMW 316 2.132.132 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 1.767 c.c. Potencia: 90 CV a 5.500 rpm. Peso: 990 kg. Velocidad máxima: 176,2 km/h. Consumo medio ponderado: 9,1 l/100 km.



LANCIA PRISMA 1.940.959 pts.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.585 c.c. Potencia: 105 CV a 5.800 rpm. Peso: 975 kg. Velocidad máxima: 171,4 km/h. Consumo medio ponderado: 9,4 l/100 km.



son los rivales más claros del Rover menos caro, los tres modelos se mueven en esa cota del millón y medio de pesetas.

El Opel y el Austin aventajan al Rover en lo que se refiere a prestaciones, mientras que en el capítulo de consumos hay mucha igualdad entre el Kadett y el 216, los dos, algo más económicos que el Maestro.

En comportamiento hay un empate en cabeza entre Kadett y 216, dos coches que dejan atrás al Maestro en cuanto el conductor se sale un poco de una conducción tranquila.

El 216 SE es, por tanto, una opción muy lógica para los que buscan el lujo más barato, mientras que el 216 Vitesse tiene unos enemigos muy duros, que ofrecen un carácter más deportivo sin perder nada de distinción.

Angel Marco
Fotos: Alex Puyol

FRENTE A FRENTE

ALFA 90 2.4 TD CONTRA BMW 524 TD

LA LUCHA POR EL PODER



HACE ahora dos años que BMW materializó su proyecto de entrar en el campo de los turismos con motor diesel con el lanzamiento del 524 TD. Esta firma, que siempre ha querido dar una imagen deportiva de sus productos, decidió, un buen día, introducirse en un terreno totalmente desconocido para ellas. Se trabajó a fondo durante largo tiempo, con un objetivo claro: conseguir que de sus fábricas saliera el diesel más rápido del mundo de los vehículos de gran producción en serie.

El objetivo fue logrado, pero pronto otras marcas reaccionaron y se lanzaron a la caza. Así, cuando tan sólo habían transcurrido un año y pocos meses desde que el BMW 524 TD vio la luz, Alfa Romeo presentó su último modelo, el Alfa 90, en el que incluía una versión con motor de gasóleo y turbocompresor. La hegemonía se veía comprometida.

El motor del Alfa es algo menos potente, pero mucho más elástico que el de BMW. Además, los desarrollos de la caja de cambio son más largos en el coche alemán, con lo cual se muestra perezoso y lento de reacciones, todo lo contrario que su rival.

En cuanto a consumos, las cifras obtenidas con uno y otro modelo son prácticamente iguales; las ligerísimas variaciones se inclinan siempre a favor del Alfa, excepto en recorrido urbano, donde gana al BMW. En frenos, ruidos y equipamiento las diferencias son también mínimas, al igual que en otros muchos apartados.

Donde sí se muestra superior el BMW es en la calidad de acabado, muy por encima de la del vehículo italiano. A cambio de esto, debemos pagar casi un millón de pesetas de diferencia, que es lo que vale de más el 524 Turbodiesel. Mucho dinero en coches tan parecidos.

**INTERIORES:
DISTINTOS ESTILOS**

El interior del BMW es clásico y elegante. Los tonos oscuros de todos sus elementos le confieren un aspecto señorial y, quizá, algo triste. El Alfa 90 es el polo opuesto. Nada más abrir la puerta se encienden un sinfín de luces de color verde, que llaman poderosamente la atención de quienes no lo conocen; da la impresión de estar entrando a una moderna discoteca en vez del habitáculo de un turismo. Estas luces van situadas en una consola central ubicada en el techo y que va desde el parabrisas delantero hasta la parte de atrás. En ella, además de dichas luces y de otras tres orientables, para leer sin molestar al conductor, se encuentran los mandos de los elevalunas. El colorido interior —salpicadero, tapizados,





Alfa 90 2.4 TD
Precio en la calle:
2.831.852 ptas.

Fecha presentación: Septiembre 1984.
 Importador: Alfa Romeo Española, S. A.
 Garantía: Un año, sin límite de kilómetros
 Número de talleres: 55.
 Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES DEFECTOS

- | | |
|------------------------|-------------------------------------|
| ● Buenas prestaciones. | ● Rebotes del eje trasero. |
| ● Motor elástico. | ● Visibilidad hacia atrás reducida. |
| ● Consumo moderado. | ● Acabado. |

La carrocería del Alfa 90 se balancea en exceso Aunque no presenta problemas en lo que a comportamiento se refiere.

PRESTACIONES



	Alfa	BMW
VELOC. MÁXIMA (km/h.) ..	180,5	185,5
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	18,5	18,3
1.000 m. salida parada	34,3	33,2
De 0 a 100 km/h.	13,5	11,9
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	21,6	22,9
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	24,5	25,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	37,9	38,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	41,5	44,8
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	11,5	12,8
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	13,9	17,1

FICHA TÉCNICA



	Alfa 90 2.4 TD	BMW 524 TD
MOTOR		
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Número de cilindros	4, en línea	6, en línea
Cilindrada	2.393 (92x90)	2.443 (81x81)
Cigüeñal	De 5 apoyos	De 7 apoyos
Distribución	Arbol de levas lat., acc. por engranajes	Arbol de levas en cab., acc. por correa
Alimentación	Bomba inyec. con turbocompresor	Bomba inyec. con turbocompresor
Compresión	22 a 1	22 a 1
Tipo de carburante	Gasóleo	Gasóleo
Capacidad del depósito	49 litros	70 litros
Potencia máxima	110 CV a 4.200 rpm.	115 CV a 4.800 rpm.
Par máximo	24 mkg a 2.300 rpm	21,4 mkg a 2.400 rpm
TRANSMISION		
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambio	Man., de 5 marchas	Man., de 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª	9,6	8,5
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª	17,1	15,8
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª	26,7	26,5
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª	35,5	36,9
Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª	43	45,5
Embrague	Hidráulico	Mecánico
DIRECCION		
Tipo	De cremallera	De cremallera asis.
Vueltas de volante entre topes	3,5	3,5
Diámetro de giro	10,1	10,9
FRENOS		
Sistema	Disc. del. y detrás, con servo	Disc. del. y tamb. detrás, con servo
SUSPENSIONES		
Tipo	Independiente a las cuatro ruedas	Independiente delante y eje De Diön detrás
RUEDAS		
Llantas	Chapa, 5,5 x 14	Aleac. 5,5 x 14
Neumáticos	185/70 HR 14	175/70 HR 14
PESO		
En orden de marcha	1.250	1.300



BMW 524 TD
Precio en la calle:
3.706.502 ptas.

Fecha de presentación: Junio 1983.
 Importador: BMW Ibérica.
 Garantía: Un año, sin límite de kilómetros
 Número de talleres: 37.
 Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES DEFECTOS

- | | |
|-----------------------|-----------------------------|
| ● Calidad de acabado. | ● Precio elevado. |
| ● Consumo moderado. | ● Lentitud de reacciones. |
| ● Confort de marcha. | ● Volante demasiado grande. |

En curvas cerradas el eje trasero rebota ostensiblemente Esta peculiaridad de comportamiento la tiene también el Alfa

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)		
	Alfa	BMW
A 60 km/h.	12,0	12,1
A 100 km/h.	40,0	39,0
A 120 km/h.	57,2	61,1

asientos, etcétera— es mucho más alegre, en líneas generales, que el del coche germano. También la calidad de acabado es muy distinta en ambos modelos. BMW, como la gran mayoría de las firmas alemanas, ofrece unos niveles de terminación irreprochables. Por el contrario, el Alfa deja que desear en este aspecto: hay un buen número de tapas, plásticos y piezas que no encajan con precisión o, incluso, que se desprenden en seguida.

La habitabilidad del 524 es superior también a la del 90. La anchura en la parte delantera es ligeramente favorable al Alfa, mientras que en la trasera el BMW queda por delante. Pero donde realmente se marcan las diferencias es en el espacio disponible para las piernas de los pasajeros de detrás. El modelo bávaro, gracias a la mayor movilidad de los asientos delanteros, gana en este terreno, así como en distancia entre las butacas anteriores y los pedales.

La posición de conducción es buena en ambos modelos, aunque un conductor de talla media se acoplará mejor en el Alfa 90, donde los asientos son más altos y el volante viene preparado de serie para poderse regular en altura, algo que sólo es opcional en el BMW 524, coche en el que, además, la regulación del volante es en distancia al conductor, según el eje de la columna de dirección, y no de arriba abajo como en el otro. El BMW tiene a su favor una mayor distancia entre el techo y las bu-

tacas, debido a que, como hemos dicho, éstas van situadas en una posición más baja.

Al medir la capacidad de los maleteros conseguimos introducir más cubos en el BMW que en el Alfa, con una ventaja para el primero de ellos de 30 litros. El 524 lleva una caja de herramientas de gran utilidad, situada en el capot del maletero en su parte interior.

El equipamiento del Alfa 90 TD muy superior al del BMW, y el de este, es bastante pobre teniendo en cuenta el nivel de ambos y el precio, sobre todo el del BMW, que vale casi un millón de pesetas más que el Alfa. Muchas de las ausencias que se echan en falta son ofrecidas en una larga lista de opciones, como las cerraduras centralizadas, los elevavinas eléctricos, el aire acondicionado, etcétera, por los que encima hay que pagar un precio muy elevado. En instrumentación, la única diferencia que existe es en el manómetro de presión de aceite, que sólo lo lleva el automóvil italiano. Los dos coches tienen una guantera con llave, mucho mayor la del 524, y huecos libres donde colocar llaves, monedas, tabaco y otros pequeños objetos. El BMW tiene dos hermosas bandejas en las puertas delanteras, detalle que se echa en falta en el Alfa Romeo. Este, a cambio, lleva como elemento opcional un pequeño maletín extraíble, acoplado debajo de la guantera.

Los asientos son confortables en am-

FRENTE A FRENTE

El cuadro de instrumentos del Alfa 90 es bastante completo. El volante, como en todos los coches de la marca italiana, es regulable en altura



Los asientos son cómodos, aunque algo blandos de mullido. Los delanteros son más envolventes que en el BMW aunque están situados más altos

Los dos vehículos. Los del BMW tienen una mayor dureza, que se agradece en los viajes largos por fatigarse menos el cuerpo, pero los del Alfa son un poco más envolventes. En el coche germano se regulan en altura.

La accesibilidad, tanto en uno como en otro, no presenta ninguna complicación; se entra y se sale con suma facilidad.

AL VOLANTE: CONCEPTOS TRADICIONALES

Los dos vehículos que enfrentamos tienen una concepción mecánica similar, a base de motores longitudinales y tracción trasera. Su comportamiento también es parecido: son dóciles de conducir y «saltarines» de la parte pos-



Los dos vehículos nos han dado un resultado muy similar

terior. En curvas cerradas el tren trasero tiende a irse hacia el exterior del viraje, pero no lo hace deslizándose, como suele ser habitual, sino que va rebobando progresivamente, con la consiguiente pérdida de adherencia. La sensación es desagradable, aunque en realidad afecta más al confort que a la seguridad, pues ésta no se ve comprometida, a no ser que el ritmo de marcha sea ex-

La diferencia de precio, casi un millón de pesetas, no es justificable

geradamente fuerte. Cuando circulamos por carreteras anchas y en buen estado se puede ir deprisa sin llegar a situaciones comprometidas, pero en tales circunstancias la carrocería del Alfa se inclina bastante, lo contrario que el BMW, que va mucho más plano. Al Alfa 90 le vemos otra pega, y es que en las reducciones un poco bruscas las ruedas traseras bloquean con facilidad, con el consiguiente coletazo del eje posterior. De todas formas, debemos recalcar que los pequeños fallos encontrados influyen de forma negativa en la comodidad de los pasajeros, pero no lle-

FRENTE A FRENTE

El cuadro de instrumentos del BMW es de diseño clásico y elegante. Se hecha en falta el manómetro de presión de aceite, que el Alfa sí lleva.



Los asientos del BMW son más duros que los del Alfa. En viajes largos resultan cómodos, porque el cuerpo se fatiga menos

gan a ser peligrosos en un tipo de conducción normal; si ya apuramos las posibilidades de los vehículos, habrá que tener algo más de cuidado.

BMW emplea en el 524 su conocido motor seis cilindros «dieselizado», al que acoplan un turbocompresor. En Alfa han partido del motor que lleva el Alfetta Turbodiesel, retocando algunos puntos, como el del turbocompresor, que en el caso del 90 incorpora intercooler para refrigerar el aire de la admisión. El BMW da cinco caballos más de potencia, obteniendo una velocidad máxima y unas aceleraciones ligera-

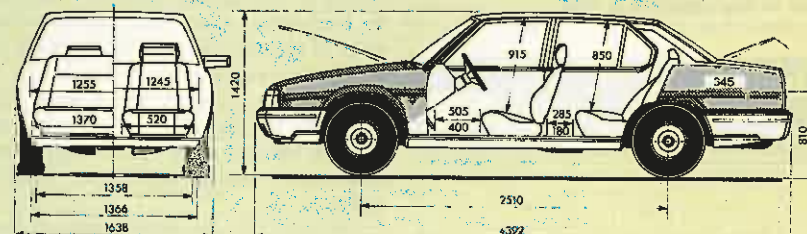
BALANCE FINAL



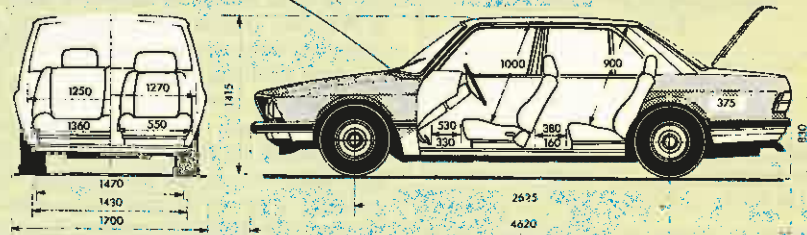
	Alfa	BMW
Velocidad máxima ...	2.0****	1.0****
Aceleraciones	2.0****	1.0****
Recuperaciones	1.0****	2.0****
Consumo	1.0****	1.0****
Transmisión	1.0****	2.0****
Caja de cambio	1.0****	1.0****
Frenos	1.0****	1.0****
Dirección	1.0****	1.0****
Comportamiento	1.0****	1.0****
Aptitudes urbanas ...	1.0****	2.0****
Autonomía	2.0****	1.0****
Habitabilidad	2.0****	1.0****
Maletero	2.0****	1.0****
Confort	1.0****	1.0****
Posición conductor ..	1.0****	2.0****
Sonoridad	2.0****	1.0****
Equipamiento	1.0****	2.0****
Calidad-precio	1.0****	2.0****

**** Excelente. **** Buena. *** Normal.
** Regular. * Malo.

ALFA 90 2.4 TD



BMW 524 TD



EQUIPAMIENTO



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

OPCIONES. Alfa 90 2.4 TD: Aire acondicionado, 250.000 pesetas; pintura metalizada, 88.000; maletín de la guantera, 15.000; llantas de aleación, 125.000; tapicería de cuero, 159.000. BMW 524 TD: Aire acondicionado, 328.000; pintura metalizada, 65.000; elevallas delanteras, 50.000; cierre centralizado, 41.000; llantas de aleación, 165.000; ABS, 305.000; diferencial autoblocante, 78.900; techo practicable mecánico, 113.500; retrovisor derecho, 14.000.

CONSUMO



	Alfa	BMW
CIUDAD		
A 26,8 km/h. de media	10,1	9,8
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo	6,3	6,3
En conducción rápida ...	10,8	11,4
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	6,4	7,6
A fondo	8,7	8,9
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio pond. .	8,6	8,5
Recorrido (kilómetros) .	520	770

SONORIDAD



	Alfa	BMW
Al ralentí	57,2	50,9
A 60 km/h.	66,2	64,5
A 90 km/h.	71,9	69,5
A 120 km/h.	74,2	72,0
A 140 km/h.	75,3	74,5
A tope	82,9	78,5

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



LOS DETALLES DEL ALFA

El Alfa 90 2.4 Turbodiesel tiene una serie de detalles que le proporcionan una personalidad especial. A la izquierda del volante lleva un panel de control en el que se ilumina la luz correspondiente cuando uno de los órganos más importantes presenta alguna anomalía de funcionamiento. También, si nos dejamos una puerta



mal cerrada quedará reflejado en el pequeño dibujo que hay del coche. La guantera, que no es de dimensiones muy generosas, se puede cerrar con la misma llave de contacto y de las puertas. Debajo de ella, y como elemento opcional, hay un práctico maletín extraíble. El respaldo de los asientos se regula eléctricamente por medio de un pulsador situado en la consola central.

mente superiores a las del Alfa, pero, sin embargo, este último se recupera con una alegría mucho mayor que la del 524. Al conducir el Alfa 90 no nos da la sensación de ir en un diesel, por la rapidez con que responde al pisar el acelerador, incluso en cuarta y quinta. En el BMW ocurre todo lo contrario: es muy perezoso, se recupera con mucha lentitud y nos transmite una impresión de desagradable pesadez cuando

mo ponderado de 8,5 litros a los 100 kilómetros, contra los 8,6 de Alfa. También en los apartados de dirección y frenos la similitud es total. Las direcciones son suaves, precisas y directas, y la única crítica que hay es para el excesivo tamaño del volante del BMW. Los frenos actúan con corrección, aunque los del Alfa se fatigan con más facilidad.

Las dos cajas de cambio son muy precisas. La del 524 tiene unos recorridos más cortos, pero presenta una aspereza superior a la del Alfa 90, que es de manejo muy suave. El escalonamiento de las marchas en éste se adapta mejor a nuestras carreteras, frente a los desarrollos excesivamente largos del alemán.

Con el sonómetro en la mano, el BMW es menos ruidoso que el Alfa, pero particularmente nos gusta más la rumorosidad agresiva del italiano que la de su contrincante, bastante parecida a una vieja máquina de coser.

CONCLUSION:
UN MILLON DE DIFERENCIA

Los dos modelos comparados tienen muchos aspectos en común. Los consumos son muy parecidos, igual que su capacidad de frenada, comportamiento y confort.

La velocidad máxima y aceleraciones son favorables por muy poco al BMW, pero el Alfa le supera con holgura a la hora de recuperarse. Este punto es, quizá, uno de los más diferenciadores: el Alfa 90 es un coche muy ágil, que no da sensación de ser un diesel, mientras que el 524 se muestra pesado y perezoso

so. La otra cuestión en la que hay un abismo entre ambos es el acabado. El modelo alemán, como es tradición, tiene un acabo impecable, cosa que no ocurre con el italiano.

Pero, indudablemente, el precio es decisivo en el momento de hacer balance. En unos vehículos tan similares no se puede justificar, en absoluto, las 875.000 pesetas de diferencia que existe. Dejando a un lado este tema, la de-



El seis cilindros del BMW ha sido «dieselizado» para el 524. Los consumos son muy buenos, pero es algo perezoso

cisión por uno u otro modelo sería tarea ardua. Dependería casi exclusivamente de los gustos particulares de cada usuario; es decir, del valor que le dé cada uno a los distintos apartados analizados.

Jaime Hernández
Fotos: Alex Puyol

El motor del Alfa es un cuatro cilindros con intercooler. Las recuperaciones son más brillantes que en el coche alemán

pisamos a fondo el acelerador en marchas largas.

Los consumos son casi calcados. En carretera hay una ligerísima ventaja a favor del italiano que se compensa con las tres décimas menos que consume el alemán en ciclo urbano. Es gracias a esto por lo que el BMW tiene un consu-

DE RALLYE CON SMOKING

ENCONTRARSE un BMW serie 5 en una recepción oficial no puede sorprender a nadie, pero ver entre los habituales del Campeonato de España de Rallyes de Tierra un 524 Turbodiesel suena a despiste del conductor. Muchos se han preguntado ¿qué hace un coche como éste en un sitio como éste...? Pues bien, de momento va quinto en un certamen nada fácil y muy competido. ¿El objetivo? Probar que el espíritu deportivo BMW se encuentra presente hasta en el más apacible y aparatosa de sus modelos. ¿Los responsables? Joan Arnella, piloto y animador de la idea; el equipo Herranz, que hace correr el coche, y Vicente Pérez, de RPM, taller en San Vicente de la Barca, que vela por el desarrollo y mantenimiento del BMW 524 TD.

Se ha hecho un trabajo de adecuación de un coche de serie a un uso específico utilizando siempre materiales BMW y cuidando mucho el que el aspecto externo varíe lo mínimo posible. Uno de los trabajos más importantes llevados a cabo ha sido el de aligeramiento. Pese al incremento de peso que suponen las barras antivuelco, los extintores, los refuerzos y las protecciones, el peso es ahora de 1.200 kilos, 150 por debajo del modelo de serie. Para ello se han eliminado pinturas, asientos, ciertos refuerzos y motores eléctricos. Si, señores, motores eléctricos, pues tal vez nunca habían imaginado que un BMW full-equipped lleva más de cuarenta motores para mover asientos, retrovisores, cierres, elevalunas, etcétera... Por otra parte, los pesos que se han añadido se han situado atrás para ganar tracción: batería, depósito, rueda de repuesto, etcétera.

El motor es por ahora completamente de serie, 115 caballos a 5.500 revoluciones, con el Turbo entrando a 2.200 vueltas. El cambio es también de serie, pero se ha sustituido el grupo por el del 518, lo que deja la velocidad punta en 160 kilómetros por hora. Los amortiguadores, Bilstein de gas, son los del M-5, y los frenos son cuatro discos, ventilados los delanteros. El equipamiento neumático es Michelin TRX, de lo más eficaz en tierra.

Arnella comenta que sería interesante disponer de un repartidor de frenada regulable desde el puesto de conducción. «Haces con él lo que quieres —cosa que demuestra con los hechos mientras hacemos de copiloto ocasional—, siempre eres tú quien manda, pero tiene el inconveniente de ser muy voluminoso.» Esto le ha hecho perder tiempo en algún tramo estrecho, ya que no tenía literalmente carretera en la que moverse: «La rueda delantera y el morro rozaban el interior del viraje y con la cola casi nos salíamos por de-



trás, pero casi sin cruzarnos. Cuando encontremos la configuración ideal de estabilidad —prosigue Arnella— entonces iremos a por el motor.» Con unos cuantos caballos más en el capot se ven capaces de incordiar a co-

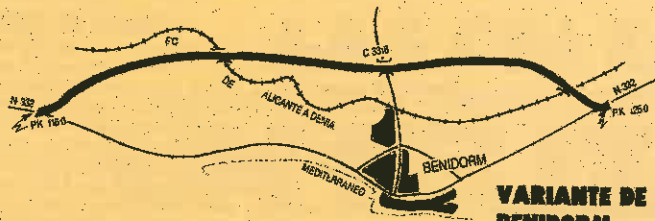
ches más de carreras que este tranquilo burgués tragamillas. Su objetivo es el de quedar lo más arriba posible en la clasificación general, independientemente de la clasificación diesel. J. L. A.



Amortiguadores del M5, asientos «baquet», grupo corto, neumáticos Michelin TRX y ciento cincuenta kilos menos de peso, son las principales diferencias con un BMW 524 turbodiesel de serie.



VARIANTES



VARIANTE DE BENIDORM

La travesía de la N-332, Almería-Valencia, por el casco de Benidorm ha planteado más de un problema. Son 20.000 los vehículos que por allí pasan diariamente, de los que más de cien son camiones con mercancías peligrosas. Esta obra ahora en ejecución, que culminará a últimos de año, dispondrá de calzadas de siete metros, con arcenes de 2,5 metros cada uno. La inversión, de 560 millones, corresponde en un tercio al Estado y el resto al Ayuntamiento.

VARIANTE DE MOTRIL

Esta localidad granadina siempre se ha significado por figurar en los primeros lugares del ranking de puntos negros de las carreteras españolas. La obra ahora en marcha supondrá un considerable alivio, tanto para la agilidad de la circulación como para las estadísticas de accidentes. La nueva carretera discurre a lo largo de casi cuatro kilómetros y por ella se podrá circular a primeros de otoño próximo.



de ejecución (ver mapas adjuntos). Pero hay otras obras que, pese a su menor costo o alcance, tienen tal vez una repercusión más directa sobre los automovilistas en zonas muy concretas.

Las obras pequeñas

Muchas y variadas son las acciones puntuales en sitios muy localizados. Sin querer ser exhaustivos y quedando fuera muchas de ellas, éstas son las obras más significativas:

—El cinturón litoral de Barcelona B-10, que estará ultimado en mayo de 1987 y que discurre en la margen izquierda del Llobregat.

—La variante de trazado Os Nogais-Becerra (Lugo) de la N-VI, con siete kilómetros, tres estructuras y un túnel, en servicio en el verano de 1986.

—El desdoblamiento Venta de Baños-Palencia, para diciembre.

—La variante de Tarifa (Cádiz), concluida también a finales de 1985.

—Luarca-La Caridad-Vegadeo y puente sobre el río Eo, con más de sesenta kilómetros de longitud que estarán terminados en noviembre próximo.

—Variante de Vendrell (Tarragona) y suspensión de un paso a nivel.

—Variante de San Fernando (Cádiz) sobre la N-IV, que más adelante se convertirá en autovía.

R. R. S.

EL PARQUE DE VEHICULOS SIGUE CAYENDO

CADA VEZ MAS VIEJOS

La vida media del parque de vehículos se está alargando de una manera alarmante, según se desprende de los datos recogidos por la Dirección General de Tráfico en su Anuario estadístico correspondiente a 1984, que en éstos días ha comenzado a ser distribuido. El Anuario, que en ningún momento expresa opinión sino que se limita a reunir los datos de la anualidad, sí se manifiesta en esta ocasión por primera vez, asegurando que esta vejez «está afectando a la seguridad vial».

Buena prueba de ello es la actualización informatizada que esa Dirección ha realizado en el pasado año de la antigüedad del parque nacional real. Según la misma fuente, del total de turismos que circulan por nuestras vías (8,8 millones), el 40 por 100 tiene más de diez años. Es más, aún hay cerca de 95.000 coches matriculados antes de 1965. Ese porcentaje citado es similar en el capítulo de vehículos pesados.

El parque nacional se sitúa a 31 de diciembre último en 11.190.564 vehículos de todo tipo, cifra que supone un descenso de medio millón de unidades respecto al año 1983. Desgraciadamente esta caída no se debe a una eliminación de vehículos viejos combinada con la retracción de las ventas de los nuevos que se registra en los últimos años. Más bien es todo lo contrario.

En principio, las matriculaciones —661.261— se redujeron en 1984 en un 6,50 por 100, con una importante caída en autobuses (—14,94 por 100), motocicletas (—21,79) y turismos (—5,12). Sin embargo, en ese mismo año las transferencias de usados supe-

raron en un 28 por 100 al número de matriculaciones, alcanzando la cifra de 845.630. Esta es una tendencia que se viene manteniendo ininterrumpidamente desde 1978 y que no parece presentar indicios de invertirse.

Para completar el panorama, en el capítulo de bajas también se observan resultados desalentadores. En el pasado año, la «licencia definitiva» les llegó a poco más de doscientos mil vehículos, tan sólo el 1,85 por 100 del parque. A modo de ejemplo, baste decir que la baja afectó a 161.484 turismos (un 15,43 por 100 menos que en el año anterior) y a 32.715 camiones (un 21,55 por 100 menos). Es curioso destacar que la mayor parte de los turismos dados de baja tenían una vida media de trece a quince años, mientras el resto permanecía inalterable. Obviamente no hay que olvidar, al manejar estos datos, las excepciones que confirman la regla: ni todos los vehículos viejos por matrícula son un peligro potencial, ni los recién salidos a la calle son un dechado de virtudes.

Esta evolución reciente del parque da como resultado que el número de habitantes por vehículo de turismo permanece prácticamente estancado desde hace cuatro años (cuatro habitantes por coche), mientras que el parque por cada 1.000 habitantes —ahora en 292— viene cayendo desde hace unos años no tanto por el crecimiento de la población como por la caída del parque real.

Raúl R. Sáez

El 40 por 100 del parque de turismos tiene más de diez años. Mientras caen las nuevas matriculaciones (un 6,5 por 100 en 1984), crece el número de transferencias.



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

PORQUE LOS AMIGOS SE MERECEAN 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 Bodegas 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.

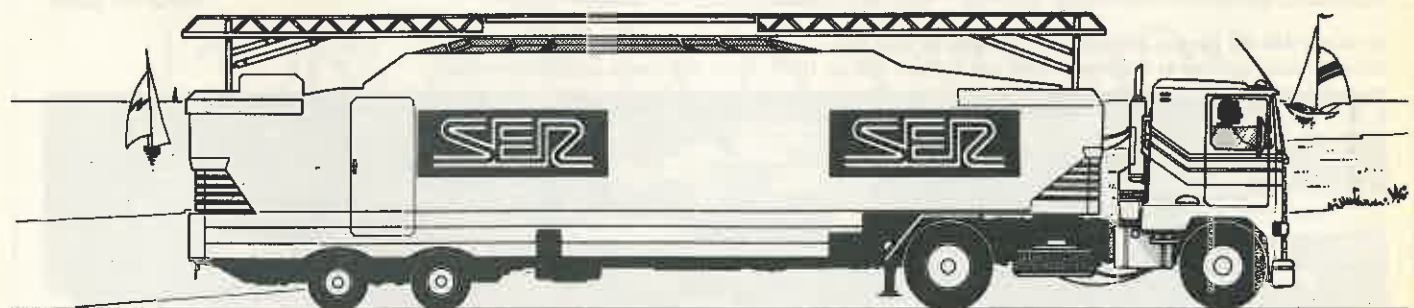
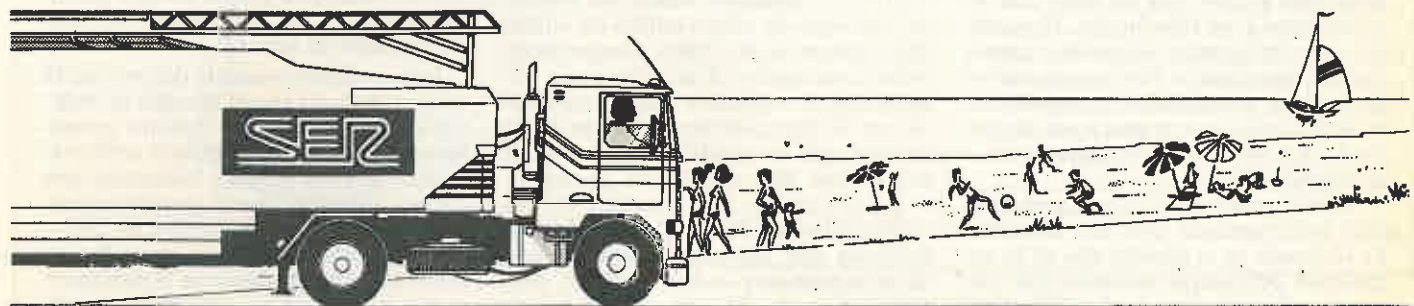
Localidad C. P.

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/caja cava Club 16) (total 2.160 ptas/caja Rioja Sagasta, 81, de Bodegas Olarra) (total 1.980 ptas/caja de Bodegas Olarra), al importe de mi pedido.

Las cajas serán transportadas por Aitena, S. A.



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.

BOONDO PIEL-SOONDO

Mercado

Miura, millonario

EL Lamborghini Miura P 400 S que venden en Goyoaga —avenida de Felipe II, 34— es un modelo original de 1968, que se conserva en perfecto estado y sólo tuvo dos dueños anteriormente, uno de ellos, su primer propietario, fue el joyero Sanz, que tiene su tienda en la Gran Vía madrileña. El coche, un sueño inalcanzable para muchos, da nada menos que

370 caballos, y es uno de los mejores exponentes de la producción italiana de alto nivel de los años sesenta. Hoy por hoy, es una pieza ya histórica. Sin embargo, su precio es igualmente excepcional: ocho millones de pesetas. Como referencia, en Italia

la cotización máxima de un Miura en óptimas condiciones es de cuatro millones de pesetas. Este coche lleva un motor de 12 cilindros en V. Cubica 3.929 c.c., su peso es de 1.250 kilos y la velocidad máxima anunciada en su día era de 280 Km./h. En total fueron construidos 900 Miura.



OFERTAS DE LA SEMANA

Cuatro por tres



UNA de las partes fundamentales que inciden en la seguridad de un automóvil son las ruedas, componentes a los que en numerosas ocasiones no se les presta la atención que merecen. Para colaborar con los automovilistas y hacerles más llevadero el sustituir las gomas a su coche, Firestone ha lanzado una oferta que estará en vigor durante el mes de agosto en cualquier servicio de la marca en Barcelona, Madrid y Valencia. La oferta consiste en el regalo de una rueda; es decir, compre cuatro y pague sólo tres.

Rodríguez, de visita

HASTA el día 20 de agosto los «rodríguez» que estén pensando en adquirir un nuevo coche tienen su oportunidad en Imtasa. Con la compra de un Fiesta, Escort u Orión, este concesionario Ford proporciona al cliente la gasolina de ida y vuelta al lugar donde veranea la familia. Además, también les obsequia con una cena para dos personas en el Scala Meliá, y a todos aquellos que se llamen Rodríguez les reserva una sorpresa especial: un kit de accesorios o una radio para el nuevo coche. Imtasa está en la madrileña calle de Santa Engracia.

Precios, sin tapujos

PRIMERO fue Peugeot y ahora es Seat, pero muy pronto todos los fabricantes de automóviles olvidarán el famoso *franco fábrica* y proporcionarán a los clientes el precio real del vehículo, es decir, lo que el comprador debe desembolsar para llevarse a casa su coche. Con esta iniciativa, sin ninguna duda se evitarán problemas desagradables de última hora y, además, las marcas deberán, a partir de enero próximo, utilizar el precio real de sus modelos en las campañas publicitarias.

Listo para correr

EN Automóviles Gomarsa —Doctor Esquerdo, número 197— acaban de poner a la venta un Ford Escort XR3i de competición. El coche es uno de los que Ford preparó para su campaña «Ford busca un piloto» y está listo para correr con tan sólo una carrera a

sus espaldas. Barras antivuelco, flexo interior, sujetapots, arneses, cinco ruedas Michelin TB 20, dos faros superoscar y dos cuneteros componen los extras de este modelo que con 3.500 kilómetros se vende por 1.425.000 pesetas.



Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
KTM				
250-MKT	250	46	-	482.000
250-DS	250	44	-	482.000
250-NC	250	45	-	489.000
LAMBRETTA				
125	123	8	87	172.577
150	146	7,6	97	179.380
200	198	9,7	107	185.120
LAVERDA				
RG5-1000	1000	88	215	1.185.000
MONTESA				
Cota 242	233,3	-	-	272.230
Cota 348 Trial	348,6	-	-	270.290
Cota 350	348,6	-	-	283.240
Enduro 80 H7	74,8	92	230.540	
Enduro 250 H7	246,3	119	321.440	
Enduro 380 H7	348,6	130	242.220	

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
MORINI				
Impala 125	124	10	100	208.780
Impala 175	174,7	13	100	220.050
MOTO GUZZI				
250 Biciclindros	238,5	38,8	130	341.180
350 Turismo	344,1	39,8	160	404.000
600 Sport	478,6	43	170	501.000
600 Camel	478,6	-	-	598.000
MZ				
ETZ 250	240	21	120	250.000

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
OSSA				
250 TE	244,2	-	130	271.900
250 Copi	244,2	160	160	343.200
303 Trial	302,7	-	-	332.120
350 Tt-Yo	290,0	-	-	297.500
PUCH				
Colibri M K2-TT-AD	73,3	17	95	222.200
Colibri M K2-Cross	73,3	14	70	199.900
Colibri M K2-TD	73,3	10	90	246.900
RIEJU				
Strada	74	8,5	-	183.000
Marathon MR-80	75	14	-	204.500
Marathon Enduro	80	20	-	307.000
Marathon Cross	80	20	-	307.000
SUZUKI				
GSX 550 ES	572	85	185	791.204
GSX 750 ES*	747	87	210	950.259

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
YAMAHA				
DT 80	-	-	-	217.500
SR 250	239	17,0	115	358.000
SR 250 Special	249	20,0	117	368.000
XS 400	399	45,5	175	586.200
XJ 600	589	72,0	200	835.500
XJ 650	653	75,0	200	779.400
XJ 900*	853	97,0	219	1.176.000
FJ 1100	1.087	125,0	250	1.537.315

Cuéntenos su caso

RUEDAS MAS ANCHAS SIN PROBLEMAS

POSEO un Renault 11 Turbo y quisiera saber cómo afectaría a la potencia, prestaciones, consumo, estabilidad y frenada el montaje de unos neumáticos de medidas 185/60 14, en lugar de los 175/65 14 que trae montados de fábrica. Por otra parte, quiero saber a qué número de kilóme-

tros, aproximadamente, el motor de un coche da las máximas prestaciones y si esto varía de unos a otros.

*Segundo Domínguez
Toro (Zamora)*

Respuesta.—El montaje de esos neumáticos ligeramente más anchos no va a afectar para nada el capitulo de potencia. Su coche seguirá dando esos cinco caballos si usted no modifica ningún elemento en su motor. Las prestaciones, el

consumo, la estabilidad y la frenada si se verán modificadas.

Las prestaciones tales como velocidad punta y, en menor medida, las aceleraciones deben rebajarse un poco, ya que al tener más superficie de goma en contacto con el suelo habrá más pérdidas de energía por rozamiento y por empeoramiento de la aerodinámica. El consumo también debe subir en una dosis pequeña, pero nada alarmante, por esas mismas razones, el mayor rozamiento y la mayor resistencia a la penetración en el aire. En estabilidad y en frenada habrá una mejora ligera, el coche se agarrará mejor y aumentará la energía de las frenadas.

A partir de los cinco mil kilómetros, el motor de un coche está ya bien rodado y muy suelto, por lo que ya puede dar las mejores prestaciones.

LAS GUERRAS DE LA BAJA

A CABO de leer, sorprendido, las clasificaciones de la Baja Montesblancos y quisiera puntualizar que, en el primer paso por el control de Monegrillos, dos coches pasan descaradamente en cabeza mezclados con las motos: El Porsche 911 de Dayraut y el Buggy n.º 262 de Vilsange. Siguen pasando motos y a continuación llegan Lartigue, Zaniroli y Sacy a un ritmo muy superior. La conclusión, evidente, es que se han saltado un control estos dos señores nada más comenzar la carrera. De Monegrillos fuimos a dos controles más, y de allí al casino, pudiendo siempre comprobar que Lartigue iba «a otro nivel» y que las dos KTM de cabeza iban haciendo una exhibición de pilotaje. Al término del primer bucle, pudimos comprobar las siguientes cosas:

- 1) Que los señores «atajadores» figuraban aún en los puestos de cabeza (¿nadie se dio cuenta de que sus tiempos en los primeros controles eran irrealizables?).
- 2) Que la mayoría de los quinientos y pico participantes no iba «de carreras», y que si no hubiera sido por las roturas, Moratal, Barreiras y los Nissan oficiales hubieran quedado entre los diez primeros.
- 3) Que Carlos Mas (con KTM) le sacaba 20 minutos a Peter Hansel (con Husky). Después de un día exhaustivo, y reconociendo el mérito de todos y cada uno de los participantes que consiguieron acabar, y precisamente por eso, no comprendemos en absoluto las siguientes acciones de la organización francesa:
 - La no exclusión de La Sacy (tenía en el bote una ficha más).
 - La no exclusión de Peter Hansel (tenía en el bote una ficha de menos).
 - La incapacidad para evitar que los pilotos retirados les diesen las fichas a los compañeros «atajadores».
 - La falta de una red de radio que controlase los pa-



CRITICA DE TIENDAS

GOTZ Auto Valencia

DESDE el año 1926 dedicados a la mecánica del automóvil, en un principio como agente oficial Mercedes y más tarde de Opel, desde que se instaló la marca en España, fue nombrado concesionario en Valencia, situado en la margen izquierda del río, calle Micer Masco, 27. Dispone de unas instalaciones excelentes, anticuadas en su aspecto las naves de talleres, pero muy completas y bien dotadas en cuanto a instrumental y secciones, ocupando una superficie de 7.200 metros cuadrados cubiertos, divididos en taller mecánico, eléctrico, reparación de turbos, una sección especial dedicada al diesel en la que destacan máquinas especialmente diseñadas por ellos para la comprobación de la pulverización de los inyectores a ritmo normal de funcionamiento, etcétera. Tiendas de artículos para la personalización del automóvil, boutique Opel, concesionario Iresa, departamento de verificación y diagnóstico para socios del Real Automóvil Club Valenciano, y oficinas permanentes del ADAC (Automóvil Club Alemán) exposición de vehículo de ocasión y nuevos. Pioneros en la implantación del sistema Edics, consistente en la conexión directa con Alemania a través de un ordenador y un teletexto, con el que transmiten diariamente a la central de datos de ese país las necesidades de recambios, así como las garantías. Todas las secciones están informatiza-

das. Gracias a estos modernos sistemas —y a una dinámica y excelente dirección— se consigue una ejemplar atención al cliente, destacando detalles como la felicitación por su cumpleaños y el regalo de un lavado gratuito del coche a todos sus clientes, o la visita para la revisión del coche, que puede llegar hasta la oficina o domicilio del cliente. También se imparten cursos permanentes para la formación de sus vendedores, no sólo de Opel, sino de otras empresas especializadas en la formación de personal. En el apartado de lavados disponen de máquinas limpiatapicerías, y en el apartado de grandes reparaciones mecánicas aconsejan a sus clientes la utilización de motores regenerados, con lo que la sustitución es mucho más rápida y la garantía es de un año, como si de un motor nuevo se tratase. Los coches de ocasión son vendidos normalmente a compraventas.



NOTICIAS DE EMPRESA

TODO SOBRE EL MASTIN

LA Asociación Española del Mastin ofrece información a todos los interesados sobre las camadas disponibles, crianza de cachorros, trámites, etcétera, en los teléfonos 233 38 57 y 261 16 22.

EL VOLANTE A CASA

YA no se sabe qué hacer para combatir a los cacos. Ahora Volantirrobo ha patentado un nuevo sistema antirrobo, que consiste en llevarse el volante a casa. La operación se realiza en tan sólo diez segundos y el volante se guarda



GENERALITAT EN PATROL

EL presidente de Nissan-Motor Ibérica, el señor Echeverría, ha hecho donación al presidente de la Generalitat de Cataluña, Jordi Pujol, de un

MOTORES EN EL MAR

BMW y la Unión Internacional de Motonáutica han firmado un acuerdo de colaboración para el Campeonato del Mundo de Motonáutica de 1985. Dentro de la ayuda prevista la compañía alemana de automóviles ofrecerá diversos premios, entre los que destaca la cesión al vencedor de un BMW 320i. Este campeonato se inició en Munich el pasado 26 de mayo y contempla 13 pruebas, correspondiendo a España la organización de la penúltima carrera, que se celebrará en Sevilla el 13 de octubre.

TECNICOS REUNIDOS

VALEO, en colaboración con Gresauto, ha organizado recientemente una sesión técnica para profesionales del mundo del recambio. En esta reunión se dieron a conocer las últimas innovaciones técnicas y se presentó la nueva calidad Ferodo de pastillas de frenos.

Tras esta experiencia Valeo desea seguir con su política de acercamiento a los talleres.

«CHATO» MINI-AMBULANCIA

LA firma Emelba, que sobre la base de la Seat Trans realiza su 903 comercial, conocido por «Chato», acaba de lanzar una versión de este vehículo transformado en ambulancia. En su interior se encuentra una camilla, una silla para acompañante y otra camilla plegada, junto con los aparatos y

utensilios habituales de estos vehículos. Por sus pequeñas dimensiones se



convierte en una ambulancia muy adecuada para traslados urbanos.



en una bolsa que la empresa orensana proporciona. Ya se puede ir el conductor tranquilo a casa, al cine o a tomar unas copas, pero eso sí, con el volante a cuestas.

Agenda

Del 13 al 19 de agosto

Televisión

El domingo día 18 de agosto, Televisión Española transmitirá dentro del espacio «Estudio estadio», que se emite a partir de las 12,30 horas por la Primera Cadena, la salida del **Gran Premio de Austria de Fórmula 1**, que se celebra en el **circuito de Zeltweg**. A las 16,55 se conectará de nuevo para ofrecer la llegada. También está previsto conectar con el circuito austriaco a las 15 horas por la Segunda Cadena, dentro del espacio «Retrasmisión deportiva».

El lunes día 9 de agosto «Pista libre», que se emite a las 16,30 por la Primera Cadena, centrará su tiempo en el **ciclismo**, con consejos y rutas especiales para los amantes de este deporte, todo ello apoyado en un completo documental.

Automovilismo

El **Rallye San Agustín**, puntuable para la **Copa de España**, tendrá lugar en tierras de Oviedo los días 17 y 18 de agosto. La organización de la prueba corre a cargo de la escudería Avilesina.

El domingo 18 de agosto se celebrará la **Subida a Chantada**, Lugo, que es puntuable para el **Campeonato de España de Montaña**. Los entrenamientos comenzarán a las 10 horas y la carrera a las 13 horas.

Motociclismo

La Peña Motorista Vinroma, de Castellón, organiza el domingo 18 de agosto el **Motocross Fiestas-85** prueba puntuable para el **Campeonato de España**.

El **Trial de Mig Arán**, puntuable para el **Campeonato de España**, se celebrará, en Lérida, el día 18 de agosto. La organización corre a cargo del Moto Club Lleida.

tos de forma eficaz y en tiempo real.

— La falta total de atenciones con los pilotos, injustificada debido a la alta prima de salida pagada por éstos.

Debido a este bochornoso espectáculo, creemos que la FEA debería tomar cartas en el asunto y pasar el control de carrera a alguna organización española de prestigio reconocido en la cobertura de rallyes, aunque los franceses sigan teniendo parte en el asunto, puesto que nadie discute su capacidad para atraer participantes.

J. Abati
Madrid

AMANTE DEL TODO TERRENO

ES la primera ocasión en que me dirijo a ustedes, con el ruego de que me aclaren algunos puntos:

1) Posibilidades actuales de adquirir un Land-Rover 90, dado que el impor-

tador de Austin Rover, por acuerdos con Land-Rover Santana, no lo importa. ¿Sería posible obtener una licencia de importador o es algo totalmente «antieconómico»? ¿Desaparecerán con la futura entrada en la CEE estos acuerdos y se podrán adquirir los magníficos Land-Rover «made in England» en lugar de los sucedáneos cada vez más descafeinados que fabrica Santana?

2) ¿Existe alguna casa especializada en España que fabrique o importe bloqueadores de diferencial para Land-Rover?

3) En el n.º 74 de esta revista mencionaban el calentador para gas-oil 30 RT fabricado por Texas Instruments, ¿podrían indicarme los resultados obtenidos, distribuidor o tienda donde sea posible adquirirlos, PVP, etcétera?

4 x 4
Lérida

Respuesta.—Respecto a lo de comprar un Land-Ro-

Cuéntenos su caso

ver «made in England» olvidese, por lo menos hasta la total integración de España en la CEE en materia de automóviles, o sea hasta 1992. Cualquier concesionario oficial de Land-Rover está en condiciones de montar unos bloqueadores de diferencial. En cuanto al calentador de combustible fabricado por Texas Instruments, le podemos adelantar que las pruebas a que ha sido sometido son muy satisfactorias y que se comercializará posiblemente a partir de este otoño. Para más información, póngase en contacto con Texas Instruments. José Lázaro Galidiano, 6. Madrid.

la suerte de perder ese número, por lo que desearía que me informasen de algunos conceptos. Primero, quisiera saber en cuántos segundos pasa de cero a cien kilómetros por hora. Quisiera saber cuál es la velocidad a mil revoluciones por minuto en cada marcha. También quisiera saber en cuánto tiempo pasa de ochenta a ciento veinte kilómetros por hora en quinta.

Mario Rodríguez
Trives (Orense)



Respuesta.—El R-18 Turbo se ha vendido en nuestro país en dos versiones diferentes, la primera tenía 110 caballos de potencia, mientras que la que se está vendiendo actualmente alcanza los 125 caballos de potencia. Este último modelo es el que probamos en el número 14 de nuestra revista, y los datos que obtuvimos fueron los siguientes: el coche pasa de cero a cien kilómetros por hora en 9,9 segundos. Las velocidades a mil revoluciones son: 7,0 kilómetros

SOLUCIONES A LOS PASATIEMPOS

CRUCIGRAMA

HORIZONTALES.—1: Cai.—2: Raud.—3: Bultaco.—4: Job. Oh. Re.—5: Velomotor.—6: Trotó. I. A.—7: S. Avión.—8: Ocies.—9: Als.
VERTICALES.—1: JVT.—2: Boers.—3: Rublo. O.—4: Cal. Ota.—5: Automóvil.—6: Idaho. Ies.—7: Oc. Tios.—8: Oro. No.—9: Era.

PANEL LOCO

Parabrisas. Asiento. Guantera. Volante. Pedal. Palanca.

JEROGLIFICO

«Tuve un revoltón.»

LOS 10 ERRORES

1: Semáforo. 2: Rueda delantera derecha. 3: Embellecedor del capó. 4: Aleta delantera izquierda. 5: Cuello. 6: Boca. 7: Oreja. 8: Respaldo asiento. 9: Piloto trasero. 10: Antena.

UNO ES DIFERENTE

El número 5.

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.

AUTOMOVILES
CANALCAR
 EL UNICO SITIO DONDE VD. PUEDE COMPRAR UN COCHE USADO, CON LA TRANQUILIDAD DE UNO NUEVO.

EMPRESA RECOMENDADA

CANALCAR: MAS DE 200 AUTOMOVILES TOTALMENTE REVISADOS Y CON UN CARNET DE GARANTIA TOTAL DE PIEZAS Y MANO DE OBRA INCLUIDA, POR TRES MESES.

EXPOSICION Y VENTA
 Martín de los Heros, 63. Teléfonos: 248 62 60 y 248 58 60 MADRID

GS Palas, M-DW. 375.000 total. Tel. (91) 244 11 91.

CX GTI blanco, asientos del GTI Turbo, sólo 1.325.000. Tel. (91) 244 11 91.

ESCARABAJO espectacular. Blanco, 1.300 c.c. Único. 775.000 ptas. Tel. (91) 244 11 91.

autos
vilaza.com

FERNAN GONZALEZ, 30-TF 274 00 66
 ACACIAS, 20-TF 458 32 44-MADRID

USADOS NUEVOS OPERACIONES ESPECIALES
CREDITOS A 4 AÑOS CON 9,5 % INTERES
 Tenemos toda la gama de Automóviles últimos modelos

SIN ENTRADA
 Elige entre Ford Escort varios, R-9 varios, Renault 5 varios, Rondas, Pandas, Supermirafions, Peugeot, Granada.

LIQUIDAMOS STOCK CON MAS DE 5 AÑOS. OFERTAS INTERESANTES

LA CONFIANZA DE NUESTROS CLIENTES AVALA NUESTRO PRESTIGIO
¡¡LLAMENOS, LE INFORMAREMOS!!
 274 00 66 y 274 18 33

RANGER Rover, baratísimo. Sólo 1.200.000. Tel. (91) 244 11 91.

RITMO Diesel, M-7876-EF. Seminuevo. 625.000 total. Tel. (91) 244 11 91.

PEUGEOT 305, M-2225-DT. Impecable. Tel. (91) 619 75 07.

VW Golf Diesel, M-6844-ED. Muy interesante. Tel. (91) 619 75 07.

TALBOT Horizon GLD, TO-0604-H. Buen estado. Tel. (91) 619 75 07.

OCASION Renault 5 Copa Turbo. Año 1984. Tel. (91) 651 64 90.

VENDO Alfa Romeo Sprint Veloce 1.5, prácticamente nuevo, M-GC. Sistema anti-robbo. Seguro todo riesgo. 1.300.000 ptas. Llamar tardes al tel. (91) 612 06 95.

VENDO Jeep Renegade. Gas-oil. Dos capotas aire. Radio. Tel. (941) 24 45 16.

FORD Taunus 2.0, M-EH. 40.000 km. 800.000 ptas. Tel. (91) 215 35 42.

FORD todo-terreno americano. Compra particular en buen estado. Dirigir ofertas detalladas con foto al apartado 354 de Lloret de Mar. Gerona.

PARTICULAR BUSCA VOLKSWAGEN ESCARABAJO DESCAPOTABLE
 Tel. (91) 747 18 04
 Srta. Esther

COMPRA AHORA SU OPEL SIN ENTRADA Y HASTA EN 48 MESES DESDE 24.153 PTAS AL MES



Su Concesionario Oficial Automóviles Hispano Alemán, S.A.

Exposición y talleres: Pº de la Castellana, 244. 28046 Madrid
 Telfs.: 733-94 62/45. Télex: 23475 APIE
 Talleres de carrocería: Av. Manoteras, 2. 28050 Madrid. Telf: 766 40 00

ARGUELLES BLASCO DE GARAY 37
 CONCESIONARIO OFICIAL
 Tels 244 11 91 449 72 86 MADRID

SIENTA EL CONFORT Y DISFRUTE EL PLACER DE CONDUCIR UN CITROËN

En agosto musicalizamos su Citroën GRATIS

SUSCRIBASE A MOTOR16

Motor 16
 Apartado Nº 330 F.D.
 MADRID

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

MOTOR-16 EN JAPON EL SUPERTRAFICO



TENER coche en Japón no es una empresa fácil. Una vez comprado y previa demostración de que poseemos una plaza de garaje, hay que prepararse a sufrir inclemencias tales como emplear ocho horas para recorrer 27 kilómetros en un domingo, el campanilleo impertinente que emite nuestro propio coche si pasamos de 100 kilómetros por hora o la imprevista presencia de los *policias-fantasma*. Eso sí, todos los japo-

neses son enormemente respetuosos, y nadie se permite siquiera rozar los parachoques de los otros coches al aparcar. Pero las ciudades están congestionadas por un tráfico caótico, que ni siquiera los meses de verano son capaces de aliviar, pues los japoneses, prácticamente, no cogen vacaciones. Entre otras cosas, por algo es el primer productor de automóviles del mundo.

En Japón todos los vehículos automóviles deben someterse a una revisión

general cada dos años (un año para vehículos de hasta 1.000 centímetros cúbicos). Para los coches nuevos, la primera inspección debe realizarse al cabo de los tres años. En cuanto a los precios, podemos elegir desde 350.000 pesetas para los pequeños modelos de hasta 550 centímetros cúbicos hasta varios millones. Impuestos y seguro son otro de los aspectos importantes a considerar en la compra. Un coche de 1.501 a 2.000 centímetros cúbicos nos



Japón es el primer fabricante de automóviles del mundo, pero el tráfico de sus grandes ciudades es caótico. Para desplazarse por Tokio con garantías de llegar a tiempo a una cita, lo más seguro es utilizar el Metro.

costará, aproximadamente, unas treinta mil pesetas al año en impuestos, y otras 17.000 anuales por el seguro contra daños personales a terceros (obligatorio). Pero si nos decidimos por un coche de más de dos mil centímetros cúbicos, debemos multiplicar directamente el impuesto por dos, es decir, unas sesenta mil pesetas anuales. Y si queremos un seguro contra todo riesgo debemos estar dispuestos a desembolsar unas cien mil pesetas.

En Japón también lo raro y exclusivo es un símbolo de status, y muchos de los que no sólo quieren, sino también pueden, compran modelos importados. Por supuesto, lo que importa no son si no los modelos más caros de la Volkswagen, BMW, Mercedes, Audi, Jaguar, Volvo, etcétera. De los 44.128 coches importados en 1984, 34.453 han venido de Alemania.

Tener un coche en Japón no es como en España ni como en ninguna otra parte del mundo. Si hay algo que so-

bra en estas islas es gente y, por supuesto, lo que falta es espacio. En ciertas áreas como Tokio, el problema del espacio es tan grave que no basta contar con el dinero para comprar un coche. Aquel que quiera hacerlo deberá contar primero con un lugar de aparcamiento debidamente registrado y certificado, y a no menos de 500 metros de su domicilio, requisito indispensable que exige la dirección de tránsito del Ayuntamiento a cada futuro comprador. Esto puede resultar todo un problema en ciertas zonas comerciales de la ciudad, como Harajuku y Shinjuku, donde una plaza cuesta entre 28.000 y 35.000 pesetas al mes. Así y todo, son difíciles de conseguir. Estas cifras podrán parecer desorbitantes, pero no lo son tanto si pensamos que en estas zonas el precio de un metro cuadrado de terreno cuesta 13.330.000 pesetas. Un espacio de unos siete metros cuadrados, suficiente para aparcar un automóvil mediano, cuesta así unos

93.300.000 pesetas. Ante tales valores, pagar 35.000 pesetas al mes por aparcamiento, ¿no parece insignificante? Conclusión, comprar un coche de más de dos mil centímetros cúbicos en Japón puede llegar a costar, fácilmente, más de doscientas ochenta mil pesetas anuales, sin sacarlo del garaje.

Otro problema grave que sufren los japoneses es una depreciación galopante de sus vehículos. En este país donde existe un frenesí por todo lo nuevo y donde un coche de siete años es algo del pasado, el dinero que debe estar dispuesto a perder el comprador es considerable. Un coche nuevo pierde el 30 por ciento de su valor a los cuarenta y cinco días de la compra, independientemente de los kilómetros recorridos. El 50 por 100, al cabo de dos años. A los diez años, el propietario del coche que no espera obtener nada por él, lo entrega como chatarra.

Antes de buscar un aparcamiento a no más de 500 metros de nuestra casa

y sacar del banco nuestros ahorros para comprar un coche, debemos procurarnos un permiso de conducir. En esta increíble sociedad de consumo, aprender a conducir puede resultar muy caro. Al investigar sobre este tema, una japonesa me contestó: «Es muy difícil decirle cuánto tiempo y dinero le costará, pero calcule, aproximadamente, unas siete mil pesetas multiplicadas por su edad...» A alguien de dieciocho años sacar su licencia de conducir le costaría entonces algo así como unas 126.000 pesetas. ¿Se figura cuánto le costaría a usted?

La famosa grúa también existe en Japón, y es para temer. Es común ver a policías de tránsito femeninas rondar las calles en un pequeño coche policial seguido de la grúa. Con una tiza marcan sobre el pavimento la posición de la rueda de los vehículos mal estacionados y la hora. Al cabo de quince minutos, más o menos, regresan al lugar y se llevan los vehículos que aún continúan allí. Para que le devuelvan su coche, el propietario debe pagar la multa por mal estacionamiento, más el gasto de movilización de la grúa.

El peatón siempre tiene razón

A la hora de conducir un automóvil lo primero a que debemos acostumbrarnos es a la posición del volante: derecha con palanca de cambio a la izquierda. En Japón se conduce por la izquierda como en Inglaterra. En Tokio, como en la mayor parte del país, las calles son bastante estrechas, debido al problema de la falta de espacio. Ante tal estrechez, uno debe cuidarse constantemente de no atropellar a ningún transeúnte, y prestar especial atención a las bicicletas y scooters que circulan sin cuidarse en lo más mínimo, ya que en Japón el peatón siempre tiene razón. Es útil saber que en 1984 había 13.903.572 scooters de menos de 50 centímetros cúbicos en circulación. Nadie hasta ahora se ha dedicado a contar las bicicletas. Habiendo tanta gente (y scooters), es común este tipo de accidentes.

En Roma haz como los romanos, reza el refrán, y si le hacemos caso, al aparcar entre otros coches en la calle deberíamos imitar a los japoneses y no tocar en lo más mínimo, ni siquiera rozar, los parachoques que tenemos por detrás o por delante. Sin saberlo, al aparcar hace poco, empujé levemente al coche que tenía delante para tener más espacio para maniobrar. Inmediatamente apareció a mi lado un japonés exaltado. No entendí lo que me dijo, pero me miró como si se tratara de un bárbaro, un incivilizado, un ser humano proveniente de otra época.

Conducir por Japón puede hacernos sentir otra vez en el parvulario. Cuando pisamos el acelerador más allá de los 100 kilómetros por hora suena una



Las señales de tráfico son suficientemente comprensibles para los occidentales y tienen la correspondiente leyenda en japonés. Junto a estas líneas, una placa de las que se utilizan habitualmente para indicar los nombres de las calles.

campanilla en el cuadro de instrumentos para despertarnos, por si nos hemos quedado dormidos al volante, o para recriminarnos, por si hemos perdido la conciencia de que hemos pasado la barrera de los 100. Campanilla imposible de desconectar y que no dejará de sonar hasta que la aguja del velocímetro cruce otra vez la marca de los 100. Sonido bastante molesto cuando se via-

Aparcar, gran problema en Tokio. Si se tiene coche, hay que tener garaje.



ja de noche. Por suerte, en los últimos modelos, el volumen de esta campanilla electrónica ha sido notablemente reducido y es posible apagarlo escuchando buena música. Pero esto no es todo, viajemos de día o de noche, en los parajes más recónditos, cuando uno menos se lo espera, a la vuelta de una curva cerrada, escondidos detrás de algún árbol están los *policías-fantasma*. Unos muñecos de plástico de tamaño natural, copia perfecta de los policías de tránsito. Allí están, siempre alertas, como la maestra del parvulario, o como el «Hermano Mayor» de la novela de George Orwell, vigilando continua e incansablemente el comportamiento del conductor. Psicológicamente actúan así: cuando uno se entusiasma y aprieta demasiado el acelerador en un paraje desolado, allí está el policía-fantasma para recordarle a uno que debe portarse bien y no infringir la ley. Tener un coche en Japón es una sensación muy distinta a la de poseer uno



Los cortes que nos daba Franco.

Cambio 16 destapa, 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 ponerte 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. 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 Ptas. para España o 350 Ptas. 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**



Freda, Bassett, Ogilvy & Mather



Las carreteras japonesas ofrecen rincones especialmente atractivos. Pero si se trata de viajar con un mínimo de rapidez, es imprescindible utilizar la autopista.



Los coches europeos, sobre todo de lujo y deportivos, se ven frecuentemente. Un Toyota y el recién presentado Honda Accord Aerodeck, junto a un MG B.

Tokio, me llevó nada menos que ocho horas, de las tres de la tarde hasta las once de la noche. Uno necesita el espíritu de un verdadero samurai para salir cuerdo de tal tortura automovilística. Me consuelo pensando que el año pasado en una fecha clave de verano, la caravana de autos en la autopista Tomei de dos y tres líneas, en la vía de acceso a Tokio, alcanzó los 60 kilómetros.

Después de todo, el *tren bala*, con lo caro que es, sale barato. Para viajar por el interior de Japón en coche no nos queda más remedio que hacerlo por las autopistas, porque hacerlo por las rutas nacionales es avanzar de semáforo en semáforo, atravesando una serie interminable de pueblos que nos dan la impresión de nunca haber abandonado la gran ciudad. Japón es un país altamente poblado y, por esta razón, el paisaje que vemos al conducir no es muy pintoresco que digamos. No, por lo menos como en Suiza, Francia, Italia o Alemania.

Autopistas: Sin pasar de 80

Tomar las autopistas es caro. Por ejemplo, recorrer 326 kilómetros de Tokio hasta Nagoya, una de las ciudades principales de Japón, cuesta en peaje unas cuatro mil doscientas pesetas. Algo así como ir de Madrid a Burgos o Zaragoza. Y la velocidad límite en todas las autopistas y carreteras del Japón son 80 kilómetros por hora. Aunque la Policía haga la vista gorda hasta los 100 por hora.

En estos meses de verano donde la mayoría de los españoles están en las playas disfrutando de unas hermosas vacaciones, no viene mal hablar un poco de este tema. Vacaciones, palabra sagrada en Europa y tan poco conocida en estas tierras. Mientras Madrid y Barcelona están desiertas, en Tokio las calles siguen tan llenas de coches como siempre. Los japoneses son reacios a tomarse vacaciones y si lo hacen son tres días o como máximo una semana.

Japón tiene muchas cosas que ofrecer al visitante, una antiquísima cultura, su exótica comida, la música de sus instrumentos clásicos koto, shakuhachi y shamisen, el kabuki, sus geishas, sus jardines, los bonsai, etcétera. Si tenemos en cuenta los 44.523.586 vehículos en circulación en Japón durante 1984, los japoneses, poseedores de un espíritu digno de admiración, no parecen preocuparse por las vicisitudes de conducir en su tierra. Quizá porque nunca hayan tenido la oportunidad de hacerlo en América o Europa.

Pero para nosotros los españoles, en cuanto a lo que a comprar un coche y disfrutar de las carreteras y del paisaje se refiere, indudablemente, mejor estamos en casa.

Daniel Monteverde
(Tokio)

en Europa. La mayoría de los tokioitas usan la red de transporte pública para dirigirse a sus trabajos. Si, uno quiere llegar a un sitio a tiempo en Tokio, lo más seguro es ir en Metro. En coche o en taxi es imposible predecir la hora de llegada. Y las caravanas que se forman los fines de semana en las

carreteras de acceso a Tokio son verdaderas amansadoras, domadoras del espíritu. Como me ocurrió un domingo; recorrer los aproximadamente veintiséis kilómetros que separan Kamakura, un lugar de templos y playa en las afueras de Tokio donde se encuentra el famoso Buda de bronce, y el centro de

LOS 10 PRINCIPALES

Toyota	3.429.249
Nissan	2.519.121
Mazda	1.133.321
Mitsubishi	1.095.156
Honda	989.036
Suzuki	689.871
Daihatsu	566.076
Fuji	549.415
Isuzu	432.257
Hino	60.844

Producción de automóviles y vehículos comerciales durante 1984.

SOBRE RUEDAS

Durante 1984, los japoneses compraron 3.095.554 coches.

La red de carreteras cuenta con 3.434 kilómetros de autopistas.

El índice de motorización es de 348 vehículos por cada 1.000 habitantes.

El salario medio es de 221.353 yens (unas ciento cincuenta y cinco mil pesetas).

El alquiler mensual de una plaza de garaje en Tokio cuesta 35.000 pesetas.

GIORGIO GIUGIARO

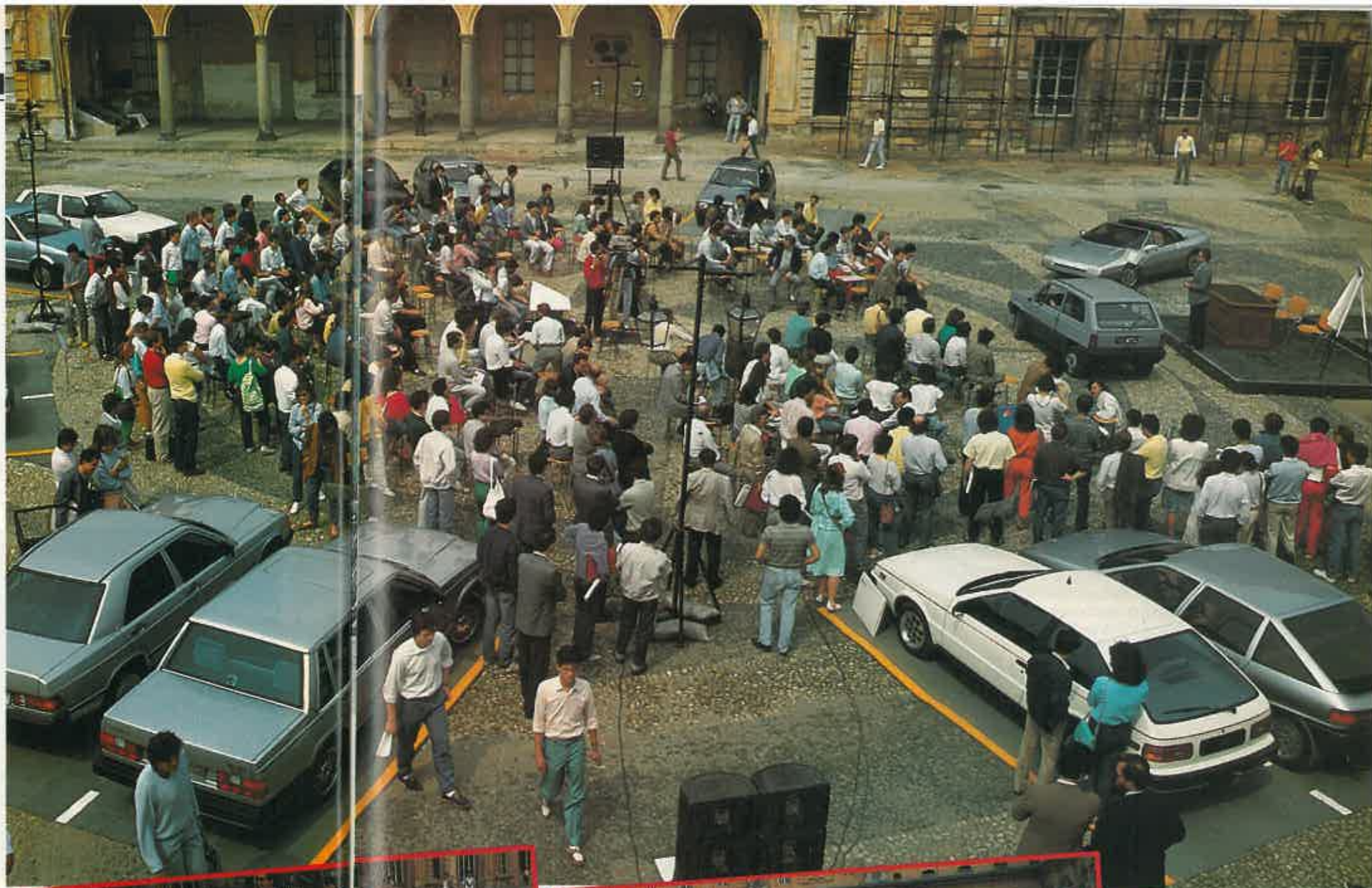
LECCION MAGISTRAL

Giugiaro tiene en su cerebro un lápiz mágico y una mesa de dibujo; su mente, en continua ebullición, no para de producir formas que revolucionan la estética del automóvil. Trescientos estudiantes de la Universidad de Turín escucharon con la boca abierta el más fabuloso curso de diseño que ahora mismo se puede recibir.

Seat Ibiza, un aire tradicional

Pertenece a la misma categoría del Uno. Utiliza, sin embargo, una base que ya estaba en producción porque Fiat no dio permiso a Seat para utilizar la base del Uno. Por este motivo se ha trabajado sobre un chasis de Ronda ligeramente recortado. Este coche tiene su propia filosofía: «Seat no podía —explica con énfasis Giugiaro— proponer una línea demasiado innovadora. No podía por una carencia de imagen de la marca, y por este motivo el

Ibiza tiene un estilo más convencional, aunque más exclusivo que el del Uno.» El portón posterior se extiende por los flancos, es un pequeño detalle armónico, pensado en función de la fábrica donde este coche se produce. Giugiaro concluyó: «Hay que decir que a veces se acusa a los estilistas de quedarse dormidos, de pecar de creatividad escasa. No es siempre así. Los estilistas deben adaptarse cada día a las exigencias productivas de la marca para la que se hace el proyecto.» Modelo lanzado en 1984. Longitud, 364 centímetros.



Isuzu Piazza, los trucos estéticos

En 1966, cuando todavía estaba en Ghia, Giugiaro hizo un prototipo para General Motors, un prototipo que propuso soluciones para distintos detalles

tomadas después por muchos constructores: soluciones tales como el cristal de puerta que llega hasta el montante, algo que el propio Agnelli pidió para el Fiat Uno. El Piazza es un coche que ha avanzado algunas propuestas muy innovadoras, pero también ha traído con-



sigo problemas productivos, problemas debidos a algunos detalles exigidos en la estampación. Es también la demostración de lo dicho en otros apartados: al proyectar una carrocería hay que tener en cuenta las posibilidades productivas de la casa para la que se está tra-

bajando. En el Piazza hay también bastantes trucos estéticos, tal es el caso de la línea roja que sirve para dar continuidad a ciertos elementos estéticos, tanto del capó como de los laterales. Modelo lanzado en 1979. Longitud, 403,5 centímetros.

Giorgio Giugiaro está en la plenitud de su arte y los rectores de la Universidad de Turín han querido explotar esa capacidad creativa para ilustrar a sus alumnos. Giugiaro contó los trucos estéticos empleados en el Isuzu Piazza, un coche en el que una línea roja a lo largo del flanco sirve como elemento de continuidad. El Seat Ibiza tiene una línea no demasiado innovadora, porque Seat carece de imagen de marca todavía y no puede entrar en experiencias demasiado futuristas



El Alfesud es un coche que tiene una habitabilidad excepcional y un maletero muy amplio; sin embargo, estos valores no fueron nunca suficientemente reseñados.

Alfasud, habitabilidad ante todo

En el caso del Alfesud, la firma Italdesign de Giugiaro estudió el producto por completo: «Es un trabajo de hace muchos años —recuerda Giugiaro—, pero tiene soluciones que son aún actuales. Es el trabajo más importante que he hecho en la fase inicial de mi carrera. Este coche se caracteriza por su gran habitabilidad y también por el maletero, en el que se buscó el máximo espacio utilizable.» «Este coche —sigue recordando Giugiaro— es ciertamente uno de los mejores en lo referente a espaciosidad, lo que nunca fue puesto de relieve, hasta el punto de que me he convencido de que la habitabilidad no es el elemento primordial de un automóvil.»

Modelo lanzado en 1971. Longitud 398 centímetros.

Volkswagen Golf, una cierta libertad

«He tenido la fortuna de introducirme en Volkswagen en un momento en que la empresa alemana tenía necesidad de nuevos productos. Esto me ha servido para tener una cierta libertad.» En el Golf el contenido innovador está, esencialmente, en la parte posterior.

«Estábamos aún lejos del Lancia Y 10 —ha recordado Giugiaro—, y es necesario tiempo para que se acepten innovaciones radicales, por lo que siempre es mejor proceder por pequeños pasos. Es interesante la solución adoptada para la parte superior de las puertas en su unión con el techo, donde todavía se emplearon vierteaguas.» En el Golf se logró, además, un resultado feliz en el compromiso de proporciones.

Modelo lanzado en 1974. Longitud 382 centímetros.



El Volkswagen Golf es un punto fundamental en la carrera del diseñador italiano. En Volkswagen tenían necesidad de nuevos productos y por ello le dieron libertad casi total.

Lancia Delta, un éxito detrás de otro

«Los responsables de Lancia me han propuesto la creación del Delta después del éxito del Golf —dice Giugiaro—. Es el típico caso en que un trabajo beneficia en el aspecto promocional y permite conseguir otro trabajo.» La forma del Delta es muy angulosa porque en ese momento se buscaba una forma especial y no una silueta aerodinámica. El Delta ha permitido a Giugiaro una experimentación con los paragolpes, la integración de ese elemento en el resto del coche.

«Obviamente —ha dicho el estilista—, me he beneficiado de los resultados técnicos y de la voluntad de este constructor que ha querido y ha podido realizar en serie estos detalles.»

Modelo lanzado en 1979. Longitud 390 centímetros.



El Lancia Delta es el resultado de un experimento importante: la integración de los paragolpes en la carrocería. Giugiaro al principio no creyó en los paragolpes del Renault 5.



El Fiat Uno forma parte de un proceso de evolución que habitualmente es muy lento, pero que en este coche ha sido muy rápido.

Fiat Uno, la experiencia

El Uno sale de la experiencia del Panda. Respecto al 127 es cuarenta milímetros más alto y se siente, son visibles. Con este coche Fiat ha hecho un esfuerzo notable para poner en producción soluciones que no son sencillas. El concepto más innovador del Uno son sus puertas, que siguen el perfil del coche arquitectónicamente, no hay amontonamiento de líneas. El Uno es un coche suficientemente revolucionario, y Fiat ha tenido mucho coraje a la hora de su puesta en el mercado. «Las soluciones adoptadas —ha concluido Giugiaro— han contribuido a hacer el Uno más aerodinámico, hasta el punto de que la versión 1.300 va a 170 kilómetros por hora, una velocidad que hace quince o veinte años era propia de un deportivo como el Giulietta.»

Modelo lanzado en 1983. Longitud, 364 centímetros.

Mercedes 190, un coche estupendo

«Es un coche estupendo y me hubiera gustado crear un producto de este tipo en mi vida profesional. Esto no es posible porque en esa marca ellos se lo hacen todo.» Es el único caso de un modelo bajo de gama que no deja suspirar por los modelos más caros. No es fácil crear un coche de este tipo. Para decidir la conveniencia de un pequeño redondeamiento en la carrocería en Mercedes son capaces de estar discutiendo seis meses. «En esta plástica tan discutida tiene el Mercedes la clave de su carácter noble. Un elemento característico del 190 es la curvatura del maletero. Las dos paredes laterales abombadas restringen un poco el espacio, pero son el resultado de una búsqueda de la forma, una búsqueda que ha dado al coche una personalidad muy especial.»

Modelo lanzado en 1983. Longitud, 442 centímetros.



El Mercedes 190 demuestra que cuando una marca produce con calidad puede realizar un coche de dimensiones relativamente pequeñas que da pánico a la competencia.

Maya, las exigencias U.S.A.

«Este es un ejemplo típico de proyecto finalizado. El Maya debe gustar al usuario americano. No es un estudio concreto, sino una propuesta para dar a entender algunas de mis ideas. En el Maya sólo el motor no es nuestro (es un Ford). En un primer momento —recuerda Giugiaro—, parecía un ejercicio árido, sin perspectivas de futuro. Ahora sabemos que Ford piensa decidir en septiembre la continuidad con el proyecto hasta su comercialización. Al estudiar el Maya tuvimos en cuenta las exigencias específicas del usuario americano: aunque en los U.S.A. la velocidad está limitada a noventa kilómetros por hora, el comprador quiere coches para marchar a trescientos por hora.»

Modelo lanzado en 1984. Longitud, 420,7 centímetros.



El Maya se ha estudiado por completo en los talleres de Italdesign y es un coche creado para agradar a los usuarios americanos. Ford decidirá en septiembre si comercializa este modelo.



Giugiaro dijo en Turin que estaba disgustado por no haber tomado parte en el proceso de creación del Sierra, un paso enorme en la forma de actuar de Ford. Es un coche innovador, que tiene un gran valor estético



El Fiat Panda ha introducido una estética muy dura, la de las cajas de zapatos, la de los frigoríficos. Es un coche básico, y simple



El Volvo 760 es un coche que no seduce al diseñador italiano. Giugiaro da, sin embargo, mucho valor a la visión comercial

Volvo 760, para americanos

«Personalmente —dice el estilista— me gusta más el Mercedes 190. Este producto no se ha hecho para los hombres de buen gusto europeos, sino para los americanos. Se ha estudiado para aquel mercado y por eso se ha construido bajo una óptica particular. De todas formas, creo que no lo habría hecho así. Comprendo que todos los gustos son válidos. Yo, repito, siento que el Mercedes se acerca más a mi manera de ver las formas, pero debo reconocer que el Volvo 760 es la demostración exacta de lo que los fines comerciales significan dentro de un producto automovilístico.»
Modelo lanzado en 1982. Longitud total, 479 centímetros.

Ford Sierra, un paso importante

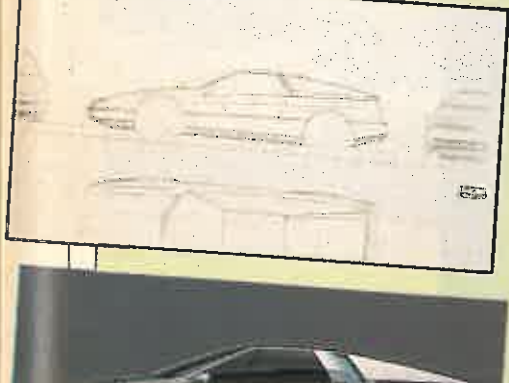
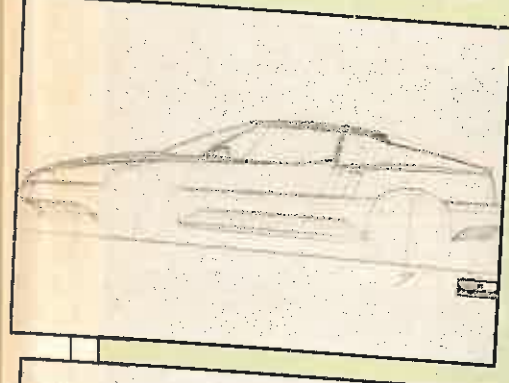
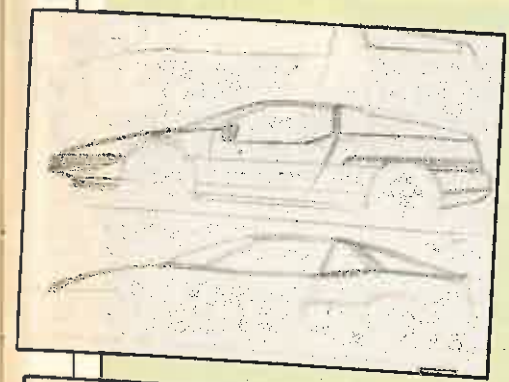
«Me disgusta no haber tomado parte en la realización de este coche. El

Sierra constituye un paso enorme en la forma de actuar de Ford. El contenido innovador del Sierra es notabilísimo y ha debido crear, incluso, problemas de tipo comercial, lo que no disminuye nada su valor desde el punto de vista estético.» Giugiaro aprecia mucho el Sierra, del que ha destacado en particular el frontal cerrado, que cambia profundamente el estilo de un coche. El Sierra tiene una colocación muy precisa en la historia del diseño porque es la demostración del coraje de las innovaciones y de la apertura hacia nuevos conceptos. Es un estímulo también para los otros. «Lo que es innovador —ha recordado Giugiaro— recibe críticas, pero también significa un paso importante y abre nuevos caminos.»
Modelo lanzado en 1982. Longitud, 443 centímetros.

Autobianchi Y 10, línea aerodinámica

«Este modelo no lo he hecho yo», ha dicho Giugiaro. «Es un modelo para

ser aceptado independientemente de la utilización que se le dé.»
En su conjunto es un coche que puede parecer poco armónico si se confronta la parte anterior con la posterior. La línea favorece mucho la aerodinámica. La parte más característica del Y 10 es el techo, que tiene un corte limpio en la parte posterior. Un corte de este tipo no se ha hecho en el Panda, porque Giugiaro mantiene que «cada forma necesita cierto tiempo para ser aceptada».
En lo que concierne al portón negro, Giugiaro dice que es la conclusión lógica para el diseño de una forma especial. «Su aceptación en el plano estético depende de nosotros, cada uno tiene su propia medida para enjuiciar lo que es bello. El aspecto funcional es lo más importante en este coche; más armonioso, más redondeado, más aerodinámico que el Panda, respecto al que constituye un paso más avanzado, más sofisticado.»
Modelo lanzado en 1985. Longitud, 339 centímetros.



ASI TRABAJA GIUGIARO

Las líneas suaves del primer perfil se van endureciendo poco a poco con la adopción de las nervaduras, que son los rasgos encargados de dar el carácter definitivo a un coche. Giugiaro siempre tiene en cuenta las posibilidades de industrialización de sus bocetos y nunca dibuja piezas que no se puedan producir en serie con unos costos lógicos; los límites son, por tanto, pequeños y es el propio cerebro de Italdesign el que ha dicho: «La persona que debe crear la fisonomía de un coche nuevo no puede hacer lo que quiera; debe enfrentarse en todo momento con la marca en función de los costos.»



El Autobianchi Lancia Y 10 (arriba) es un coche que puede parecer poco armónico, pero es muy aerodinámico. La parte más característica es el techo, con su corte vertical. Al Medusa hay que verlo rodando en medio del tráfico para darse cuenta de su forma, de su fisonomía

Fiat Panda, el contenedor

Es un coche básico, un coche que sirve de contenedor. Es recto y anguloso como algunas habitaciones, y por esto se compara en seguida con la arquitectura de algunas casas. Giugiaro lo ha comparado con una caja de zapatos y con un frigorífico. En el examen de conjunto ha recordado también que los paragolpes al principio estaban separados, pero ahora forman un conjunto único, como los zócalos que recorren los flancos de ciertos familiares de pequeño tamaño. Los cristales planos refuerzan esa lógica y ese estilo de contenedor. El diseñador ha dicho: «Con el Panda hemos dado un primer paso, y cuando lo presentamos dejó un poco perplejo a todos los que vieron el coche. Hay que recordar siempre que lo que es cambio crea inquietud, tanto si es en nuestra cultura como si es en nuestros intereses.»
Modelo lanzado en 1980. Longitud, 338 centímetros.

Medusa, mi juguete preferido

«Es uno de mis juguetes preferidos —ha dicho Giugiaro—, es el primer coche para el que yo he querido utilizar un chasis ya en producción (en este caso el chasis del Beta Montecarlo) para crear una berlina aerodinámica de cuatro puertas. El Cx de este coche es excelente (0,263) y para obtenerlo he realizado una forma llena, con los vidrios pegados; los cristales delanteros han recibido una pequeña trampilla para recoger sin problemas los tickets de las autopistas. Este coche hay que verlo rodando para darse cuenta mejor de su forma, de su fisonomía. El prototipo, a fin de cuentas, es un trabajo a medio terminar. El Medusa es un buen ejemplo que demuestra cómo la estructura puede ser un elemento arquitectónico por sí mismo.»
Modelo lanzado en 1980. Longitud, 440,5 centímetros.

AÑOS 60: HACIA UNA ESPAÑA GRANDE



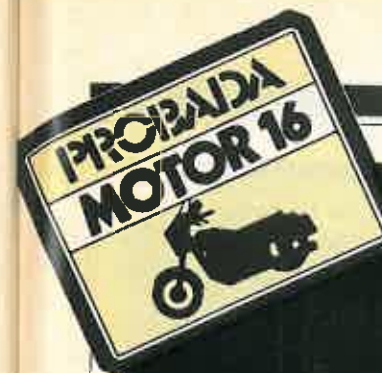
SENEN FLORINSA, JOSE SANCHEZ BARNES, JOSE ESTEBANEZ,
ROBERTO CENTENO, INCINTI ROS HOMBRAYLLA Y JOSEP OLIVER

La España del desarrollo Años de boom económico

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

16
historia

Motos



DERBI START DS 50

VESTIDA DE CALLE

DERBI es el mayor fabricante nacional de ciclomotores, y desde hace unos años entró en el campo de los scooters.

Juntando ambas experiencias es como ha nacido el Start DS 50, ya que a un chasis de scooter se ha acoplado una mecánica de ciclomotor. El resultado es atractivo, puesto que el producto obtenido recoge la mayor parte de las ventajas de ambas concepciones y pocos de sus inconvenientes.

Con ello se ha conseguido un vehículo ciudadano cómodo, seguro, maniobrable y de parco consumo, con la comodidad que representa el prescindir de cambio de marchas, pero vestido con una carrocería que resguarda la vestimenta del usuario de esas salpicaduras y grasas tan usuales en los ciclomotores.

MECANICA-COMPORTAMIENTO



El alma de este scooter es el motor de última generación de los empleados en los ciclomotores Derbi desde hace un año escaso. No es visible la más destacable de las características de este motor, aunque sí se aprecia al conducir: la admisión de combustible se realiza por láminas, técnica ésta directamente derivada de la competición y que en Derbi han adaptado a estos pequeños propulsores. Ello le da al motor una potencia superior y sobre todo una respuesta al acelerador más briosa que en los que se conforman con la admisión tradicional. Esto se aprecia sobre todo en las arrancadas, especialmente las que se realizan en rampas

pronunciadas —como las de muchos parkings— en que la respuesta al acelerador es franca sin ser preciso ayudarse con los pedales, maniobra que, por cierto, en el Start no sería fácil de realizar, ya que éstos van prácticamente ocultos. Este motor cubica 49 centímetros cúbicos, obtenidos con unas cotas interiores de 39,87 por 40 milímetros, y rinde una potencia de 3,15 caballos a 6.400 revoluciones. El cilindro multitransfer está revestido de cromo duro y, naturalmente, es de dos tiempos.

El variador automático de velocidades es accionado por seis masas centrífugas, con la mayor amplitud de la relación de variación de los motores automáticos del mercado. Está, además, autoventilado y hay un solo reductor de engranajes helicoidales en toma constante sobre rodamientos de agujas. El



Precio en la calle:
131.000 ptas.

Fecha de presentación: Mayo 1985
Fabricante: Nacional Motor, S. A. Mollet del Vallés.
Garantía: Seis meses.
Número de talleres oficiales: Más de 5.000.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Motor brillante
- Buen compromiso ciclomotor-scooter
- Consumo

DEFECTOS

- Rumorositad
- Acabado espartano
- Depósito escaso



Atractivo el resultado de la DS 50, combinando un chasis de scooter con mecánica de ciclomotor. Las llantas son de aleación, ligeras y atractivas.

embrague, centrífugo y automático ha visto su superficie aumentada en más de un 50 por 100 con respecto al modelo anterior.

El chasis es de chapa estampada, y en su interior está integrado el depósito de combustible, un tanto escaso de capacidad, mientras que el motor y transmisión están ubicados por debajo en posición central. La suspensión trasera está confiada a dos amortiguadores hidráulicos anclados al monocasco y a un basculante. Delante, una tradicional horquilla asegura el cometido de la suspensión. Dos tambores idénticos de 105 milímetros, mandados por cables y que se encuentran alojados en llantas de fundición de aluminio, se encargan de la frenada.

Para conjugar los conceptos de velomotor y scooter, los técnicos de Derbi han debido estudiar un sistema de pedales que permite su desconexión entre sí, mientras que por otro lado el piso se puede levantar para que aquéllos puedan dar una vuelta completa como exige la ley. Son argucias para respetar una ley que obliga a los constructores

de ciclomotores a que sus vehículos lleven unos pedales que hoy día son completamente innecesarios, dados los progresos efectuados en la respuesta del motor y en la efectividad de embragues y variadores automáticos.

La puesta en marcha se realiza mediante la utilización del pedal izquierdo, a la par que se acciona con la mano también izquierda el descompresor. Si el motor está frío es necesario utilizar el starter, éste con la mano derecha. Nunca a lo largo de la prueba ha habido problemas y siempre ha arrancado a la perfección. Digamos, sin embargo, que un ciclomotor que lleva por nombre el «Start» sugiere inmediatamente la presencia de un arranque eléctrico. Pues bien, pese a la denominación, el arranque es por pedal. Creemos que éste es un accesorio cuya presencia es cada vez más frecuente, y si pensamos que en Derbi lo instalan en modelos de misma cilindrada, no entendemos muy bien cómo aquí no aparece ni como opción.

Una vez en marcha, sin esfuerzos, todo es suavidad y las prestaciones muy

brillantes dentro de la débil cilindrada que nos ocupa. Arranca con suavidad y brío y va aumentando de revoluciones sin pausa. En la ciudad, el Start DS 50 se desenvuelve con soltura y agilidad envidiables y sin encontrarse en ningún momento limitado por sus prestaciones en el tráfico, aunque éste sea rápido y fluido. Suspensiones y frenos cumplen con su cometido, y el confort es muy aceptable, aunque el mullido del asiento podría ser un poco más elástico.

Para terminar, la estabilidad es muy satisfactoria cuando uno se acostumbra a las ruedas de pequeño diámetro, de modo que los virajes se pueden tomar con plena seguridad sin temor a extraños.

ACABADO-EQUIPAMIENTO



La línea el Derbi Start DS 50 gusta, y en la calle se siente que despierta la curiosidad de los viandantes y otros motoristas. Tal vez su guardabarros delantero parezca excesivamente volumi-



La plataforma reposapiés se dobla, permitiendo girar a los pedales. En el cuadro de instrumentos, con tan sólo el velocímetro-cuentakilómetros, se echa en falta un indicador de nivel de gasolina. El portaequipajes (derecha) es la única posibilidad de llevar algún bulto.



FICHA TECNICA



DERBI START DS 50

MOTOR Monocilíndrico de dos tiempos, refrigerado por aire. Diámetro por carrera: 39,87 x 40 mm. Cilindrada total: 49,9 c. c. Relación de compresión: 10:1. Potencia: 3,15 CV a 6.400 rpm.

ENCENDIDO Por magneto alternador a volante magnético Motoplat.

ALIMENTACION Un carburador Dell'Orto SHA 12-12.

TRANSMISION Embrague automático centrífugo. Variador de velocidades accionado por seis masas centrífugas.

BASTIDOR Monocasco, con basculante trasero con dos amortiguadores hidráulicos. Horquilla delantera telescópica.

FRENOS De tambor de 105 mm. de diámetro, tanto delante como atrás.

DIMENSIONES Distancia entre ejes: 1.165 mm. Altura máxima: 1.105 mm. Longitud total: 1.730 mm. Anchura máxima: 670 mm. Altura del sillín: 805 mm. Peso en vacío: 60 kilos. Capacidad del depósito: 3,75 litros.

PRESTACIONES Limitadas por la ley a 40 km/h.

CONSUMO 3,4 litros/100 km.

VALOR-PRECIO



Las ciento treinta mil pesetas que cuesta el Start DS 50, le sitúan por encima de los ciclomotores convencionales, ya que mejora su utilización gracias a la mayor limpieza que brinda el scooter, este aumento tiene justificación. Su estética también ayuda, y así personas que tal vez no se sentarían en un ciclomotor convencional, sí lo harían en éste, que por su aspecto es más serio. De todos modos, su mayor virtud está en la pequeña joya mecánica que es su motor, con unas prestaciones brillantísimas para su cubicaje, unas prestaciones que rozan la legalidad, que impide a estos vehículos superar los 40 kilómetros por hora.

La amplia red de servicios que la marca tiene repartidos por España es también un buen aval a la hora de decidirse por la compra de esta Derbi, que juega su mejor baza en los desplazamientos por ciudad.

Texto y fotos: J. L. Aznar

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

GRAN PREMIO DE SUECIA DOS CORONAS PARA UN REY



La clase de Freddie Spencer es tan grande como su valentía. Wayne Gardner, el piloto de la Honda número 7, también brilló en el Gran Premio de Suecia. Mang se impuso en doscientos cincuenta y Cardús hizo un buen papel pero tuvo que retirarse



EL nuevo triunfo de Freddie Spencer en el circuito sueco de Anderstorp ha dejado las cosas en su sitio. El piloto norteamericano, el número uno, ya es campeón de la categoría reina, los quinientos centímetros cúbicos, tan sólo una semana después de haber recogido los laureles en la clase de doscientos cincuenta. Los pilotos españoles pelearon bien en tierras nórdicas pero tuvieron la suerte en contra, en la categoría de dos y medio tanto Cardús como Reyes tuvieron que retirarse por problemas mecánicos, mientras que Garriga sólo pudo terminar en decimocuarta posición por culpa de un motor que se negó a dar lo mejor de sí mismo. En la clase suprema, Sito Pons dio guerra en medio del pelotón hasta que en una apurada de frenada al final de la recta

más larga, una apurada demasiado fuerte, el piloto de Suzuki se fue por los suelos tras adelantar a dos rivales. En ciento veinticinco centímetros cúbicos Andrés Sánchez Marín pisó un charco y todas sus esperanzas rodaron por los suelos cuando estaba acercándose a la cabeza de carrera. Freddie Spencer ha demostrado, una vez más, que es una máquina de ganar carreras y aunque no necesitaba la victoria para ser campeón del mundo de quinientos, salió a por todas y volvió a ridiculizar a la competencia. Eddie Lawson, su máximo rival, no pudo llevar su Yamaha a la altura de la Honda de Freddie «El rápido», y al final se conformó con el segundo puesto a más de veinte segundos de su inalcanzable enemigo. Una de las revelaciones de la temporada, el australiano Wayne

Gardner, estuvo magistral durante toda la carrera y sin el menor complejo enseñó su rueda trasera y sus escapes a Lawson, sino también a Haslam y Sarron; pero se quedó sin gasolina a una vuelta del final. En doscientos cincuenta hubo lucha de alto nivel con tres tenores dispuestos a dejarse la piel en tierras suecas: Mang y Ricci por parte de Honda, mientras que Lavado estuvo como mosquetero solitario, por parte de Yamaha. Los tres centauros lucharon muy fuerte pero Lavado se resintió de sus lesiones más recientes y tuvo que dejar paso a Mang aunque pudo con Ricci. En ciento veinticinco volvió a ganar el austriaco Auinger, por lo que el triunfo final aún queda en el aire y se disputará entre los italianos Bianchi y Gresini.

EL OJO MAGICO

LAS personas que la tarde del pasado domingo, día 4, contemplaban en la pequeña pantalla la transmisión del Gran Premio de Alemania vivieron el inicio de una nueva época para la Fórmula 1 y las comunicaciones. Cuando aún no habían transcurrido diez minutos desde el inicio de la carrera, entre la séptima y la octava vuelta, el realizador sirvió las imágenes trepidantes que en esos momentos recogía el Renault pilotado por François Hesnault, un coche que estaba adelantando al Zakspeed de Jonathan Palmer y al Minardi de Pier Luigi Martini; eran las primeras imágenes en directo de un duelo en plena carrera.

Hesnault, que ha vuelto a aparecer en el panorama de la Fórmula 1, ha sido fichado por Renault, que en esta ocasión alineaba un tercer coche, en el que se había instalado la minicámara.

Casi como un piloto profesional, el telespectador sentado en su butaca pudo comprobar las sensaciones que se experimentan al correr lanzados a más de doscientos kilómetros por hora de media. Se pudo ver cómo las manos enguantadas y sujetas al volante presentes en primer plano se movían con precisión milimétrica y con gestos tan decididos como rápidos; se vieron también los cambios de marcha hechos a un ritmo fulgurante, y se notaron directamente, casi se recibieron en plena cara, las proyecciones de aceite de los coches que iban por delante, las llamaradas de fuego arrojadas por sus turbos y las bocanadas de humo blanquecino desprendidas en cada reducción.

El deleite solo duró una vuelta. Cuando todo parecía augurar un espectáculo impresionante, un espectáculo de categoría parecida al ofrecido unas semanas antes por el centauro Randy Mamola a los mandos de su motocicleta Honda de quinientos, el encantamiento se rompió. Hesnault, quizá enloquecido por su rápida progresión, no supo poner límite a sus ambiciones y el magnífico Renault Elf número 14 se salió fuera de la pista tras un espectacular trompo, teniendo que abandonar y privándonos de unas imágenes realmente escalofriantes.

Un visor y un repetidor, los dos de la marca Thomson, y sujetos al arco de seguridad por soportes de fibra de carbono, fueron los principales artífices de esa transmisión, un trabajo que exigió también el concurso de un helicóptero que volaba a más de seiscientos metros de altura para producir las imágenes que pudimos contemplar a través de la pequeña pantalla.

El conjunto visor-repetidor sujeto al

coche pesaba tan sólo novecientos setenta gramos y su misión era recoger las imágenes para transmitir después la señal a la verdadera cámara, al elemento que iba situado en el helicóptero, a cuyos mandos se encontraba el veterano Henri Pescarolo, uno de los pilotos que más veces ha ganado las 24 Horas de Le Mans.

Angel Marco
Fotos: Gigi Corbetta



François Hesnault acaba de arrancar su Renault y se dispone a lanzarse a la pista. La microcámara creada por Thomson estuvo mandando sus señales a un helicóptero que iba pilotado, curiosamente, por Henri Pescarolo, varias veces ganador en Le Mans.



XXI RALLYE RÍAS BAJAS

VILLANUEVA VOLVIO A CASA

URBANO Villanueva venía a su cita de agosto para convertirse en el tercer vigués que gana «en la patria». En el libro de las anécdotas habrá que anotar que el R-5 Turbo sobre el que lo lograba es el mismo que en la edición anterior permitiera hacerlo a De la Casa.

Cincuenta y nueve coches de los setenta y siete inscritos tomaban la salida en la vigésima primera edición del Rallye vigués, que presentaba modificaciones de recorrido y se concentraba prácticamente en las inmediaciones de las poblaciones de Mondariz y Covelo. Una clásica: San Antoniño, se abandonaba por obras en el firme. Casi todos los interesados en la Copa y el Gallego de Rallyes se daban cita en Vigo: Lamberti (Opel Manta 400), Piñeiro (Porsche 911 SC), Mora (R-5 Turbo), Urbano (R-5 Turbo), Paradela (Escort), Vilanova (Porsche 911), cerrando la lista de notorios los Grupos A de Sáinz (Opel GSi), Lasalle (Golf GTI), y los eficacísimos Corsa de Otero, Agustín, Rubio, Collín, Sáiz y García. Con no menos interés pero en otro escalón, la lucha se prometía encarnizada entre los



Urbano Villanueva ganó en su tierra. Se impuso con su Renault 5 Turbo

Grupos N de Pavón, Cleherc, Lamberti, Rougier y Outeiriño.

En Chenlo —primera especial del Rallye—, Piñeiro, que partía como favorito, se detenía con problemas de motor, y Gallardo se salía sin conse-

cuencias. Urbano Villanueva tocaba la gaita gallega y daba el aviso con un scratch delante de Lamberti. El canario no se lo pensaba dos veces, y desencadenaba un fortísimo ataque que le permitía ganar las seis siguientes pruebas de esta primera etapa, y situarse cómodamente en líder con cincuenta y siete segundos de ventaja sobre el vigués. Detrás de ellos, Mora y Vilanova, e inmediatamente detrás, sin una pizca de respeto por las potencias, Agustín y Otero, que enfrascados en su «conversación» particular se situaban delante del Lotus de Caro y el Escort de Paradela, sobre el que pesaba una fuerte penalización de cinco minutos. En la penúltima prueba volcaba el



Antonio Sáinz no tuvo suerte. Volcó con su nuevo Opel Kadett GSi

GSi de Sáinz, y en la última corría igual suerte el 5 GT Turbo del orensano Pavón que durante toda la tarde había realizado unos tiempos cañón.

Con la ventaja adquirida por Lamberti el Rallye parecía entrar en una fase de mayor tranquilidad en la cabeza, y máxime cuando el canario continuaba ganando las especiales y no daba opción. El interés pasó a centrarse en el duelo de los Corsa —entre sí—, y el Escort de Paradela tratando de dar alcance a las dos liebres. Un problema eléctrico inoportuno en el Corsa de Otero que le dejaba mermado de luces duran-



Los Corsa tuvieron una lucida actuación. Otero (en la foto) fue cuarto, detrás de Agustín, al que en principio dominó

te dos tramos permitía a Eduardo Agustín asestarle dos «puñaladas» de muerte que bajarían la moral del combativo Evangelino. Paradela poco a poco se acercaba a ambos, y para delirio

del respetable daba alcance a Otero en la penúltima y a Eduardo en la última, aventajándole por dos segundos. En la primera prueba del último bucle Lamberti se quedaba en el tramo

Rumores del Rías Bajas

- Pese al contratiempo sufrido en Vigo, Lamberti está decidido a luchar por la Copa de España. No así Mora, pese a su buena clasificación que le coloca a una mínima diferencia del líder de la clasificación.
- Mora fue indirectamente el causante del abandono de Carlos Sáinz en Madeira. Al pedirle a Baylos, el responsable técnico de Fasa Renault, un tapón de vaso de expansión, éste le dio el del coche oficial, reponiendo en éste uno nuevo que resultó defec-

- tuoso. Entonces ocurría que al no coger presión el circuito se evaporaba el agua.
- Fasa hará reaparecer el Renault-5 Maxi Turbo en el Rallye Príncipe de Asturias, en donde se juegan el campeonato con Servia.
- Antonio Sáinz destruyó el Opel Kadett GSi que estrenaba. Sus tiempos no fueron nada del otro mundo.
- Mora tiene prácticamente ganado el Campeonato Gallego, por delante de Piñeiro y de Pavón.

Rafa Cid

Clasificación

- 1, Villanueva-Alonso (R-5 Turbo), 1-50-59.
- 2, Mora-Moya (R-5 Turbo), 1-52-36.
- 3, Paradela-Carboné (Escort RS), 1-57-54.
- 4, Agustín-Cabal (Opel Corsa), 1-57-56.
- 5, Otero-Piñón (Opel Corsa), 1-58-37.
- 6, Rubio-Rubio (Opel Corsa), 1-59-03.
- 7, Lasalle-Pelofi (VW Golf), 2-04-34.
- 1.º Gr. A, Cleherc-González (Alfa GTV), 2-05-18.
- 1.º Gr. N, Lamberti-García (Opel GSi), 2-05-22.
- 10, Caride-Campo (Seat 124-2000), 2-08-13.

VATANEN, EN ESTADO CRÍTICO

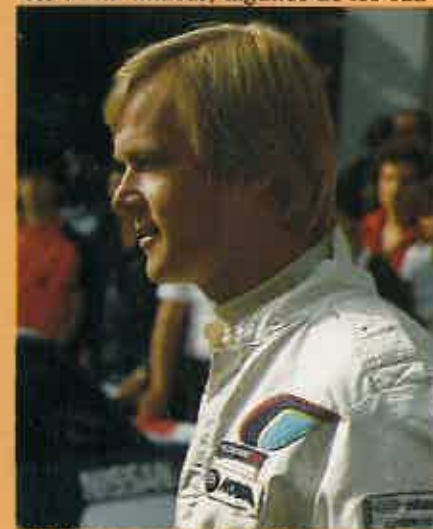
ARI Vatanen se encuentra en estado crítico tras la operación a que fue sometido para reducirle las múltiples fracturas que sufrió en el accidente del Rallye Codasur.

A las dificultades respiratorias que padece, se une el grave riesgo de una embolia. El caso es por tanto similar al que acabó con la vida del sueco Ronnie Peterson que, por cierto, había sufrido fracturas menos importantes.

Vatanen, que en un escrito suyo aparecido en un diario francés había comentado lo peligrosos que son los coches actuales, que era necesario «levantar el pie del acelerador» y que el año que viene iba a correr menos rallies, es víctima de una loca reglamentación que permite correr en rallies a auténticos Fórmula 1.

La FISA, que se ha dado cuenta del riesgo —aunque haya sido demasiado

tarde puesto que jamás debió haber permitido que los grupos B corrieran el Mundial—, se encuentra ahora muy presionada por los representantes de las marcas, algunos de los cua-



Ari Vatanen, en estado crítico. Puede que el Codasur haya sido su último rallye

les temen por sus puestos después de haber obligado a sus empresas a fuertes inversiones para construir unos coches que serían segurísimos en circuito, pero que no lo son tanto en las carreteras por las que se desarrollan los rallies. Por eso ha aceptado el nuevo grupo S, que no es más que el grupo B actual con algunas limitaciones en cuanto a anchura de ruedas, llantas y medidas de seguridad. Esto, unido a algunas normas de conducta por parte de los equipos durante los rallies, como la de no utilizar medios de asistencia aérea. Una decisión salomónica que no puede satisfacer a nadie.

En lo que se refiere al equipo Peugeot, ha anunciado ya la formación para el Rallye de los 1.000 Lagos. Timo Salonen será respaldado por Kalle Grundel, el piloto de Peugeot-Alemania, que acumula victoria tras victoria en aquel país. Bruno Saby, pese a su buena actuación del año pasado, ha sido descartado del equipo Peugeot para el Mundial de Rallyes.

Los abandonos fueron considerables

Villanueva acabó por delante de Mora y Paradela gracias a la baja de Lamberti



A TODO GAS

● **Danny Sullivan** podría volver el año que viene a la Fórmula 1. Vencedor de las 500 Millas de Indianápolis, que hasta hace dos años había corrido con Tyrrell, patrocinado por Benetton, ha sido contactado por esta última marca para llevar un Toleman el año que viene. Antes deberá hacer una película como protagonista, oportunidad que le ha surgido después de que la revista «Playgirl» le eligiera como uno de los diez hombres más atractivos del año.

● De momento, **Toleman**, aprovechando la quiebra de Osella, va a poder alinear un segundo coche que lo llevará **Piercarlo Ghinzani**, que hasta ahora llevaba el Osella.

● **Renault** continuará en la Fórmula 1, y no sólo como fabricante de motores. Para el año que viene, podría ocurrir que **René Arnoux** fuera el primer piloto, reemplazando a **Patrick Tambay**, que parece a punto de firmar contrato con el equipo **Beatrice Lola Ford**.

● Lo que sí va a hacer pagar **Renault** es sus motores. **Lotus** y **Tyrrell** tienen contrato firmado hasta finales de 1986 y van a notar poco el aumento, pero **Ligier** va a padecerlo ya si es que desea seguir utilizando esos motores. De 240 millones de pesetas que pagaba al año por los motores, en 1986 deberá pagar 500 millones.

● En principio, **Ligier** ha entablado negociaciones con otros fabricantes de motores, quedando en el aire si seguirá con **Renault** o no. Como venganza, pretende contratar también a **Arnoux** para que con **Laffite** forme un equipo ciento por ciento francés.

● **Argentina** quiere volver a tener su **Gran Premio de Fórmula 1**. Está intentando conseguir un patrocinio de multinacionales extranjeras.

● **Alain Prost** ha sido el más rápido en los entrenamientos que han tenido lugar en el circuito de **Monza**.



PEREZ SALA ROMPIO LA RACHA

El equipo Campsa de Fórmula 3, que sigue el Campeonato Italiano,

y de la mano de **Luis Pérez Sala**, ha conseguido romper la mala racha que comenzó tras la victoria en Varano. En Misano ha conseguido el quinto puesto después de una carrera no del todo afortunada. Segundo mejor tiempo en los entrenamientos, sólo pudo ser cuarto en su manga clasificatoria, lo que le relegó al octavo puesto en la salida de la final. Logró colocarse en cuarta posición, pero no pudo impedir que **Forini** le superara en la última vuelta.

La victoria fue para **Apicella**, con **Reynard**, por delante del **Callara** de **Barbaza** y el **Martini** de **Larini**. Tras esta prueba, **Forini** sigue líder del campeonato por delante de **Caffi**, **Barbaza**, **Apicella** y **Pérez Sala**. **Villamil** fue décimo en esta carrera después de haber sido decimosexto en los entrenamientos oficiales.

Siguiendo con la Fórmula 3, **Vinuesa** ha conseguido completar su presupuesto para la presente temporada gracias a la ayuda de **Repsol**, **Monroe** y **Valeo**. El piloto madrileño, pese a que **Nissen** le echara de la pista en **Hockenheim** tiene esperanzas de poder acceder al sexto puesto para participar en la **Copa de Europa**, en **Paul Ricard**. En esa carrera, **Adrián Campos** y **Luis Pérez Sala** participarán con sendos **Dallara**, el coche que se considera más competitivo en estos momentos.



SERVIA, EN ALZA

SALVADOR Servia podría hacer el año que viene un programa mixto Mundial de Rallyes y Campeonato de Europa con la **Jolly Club**, cuyo director deportivo ha quedado impresionado por la campaña del piloto español, que ha culminado con la victoria en el Rallye de **Madeira**. La oferta del **Jolly Club** coincide además

con que el **Real Automóvil Club de Cataluña** tenía interés en que su piloto hiciera un programa de este tipo.

Bortoletto, director deportivo de la escudería **Jolly Club**, ha tenido también contactos con **Carlos Sainz**, quien a su vez ha tenido una oferta del **RACE** para conducir el **Ford RS 200** bajo la dirección de **Zanini**.



LAUDA: BYE-BYE FORMULA 1

NIKI Lauda ha anunciado oficialmente su retirada de la Fórmula 1 a final de año. Ha decidido su retorno a los negocios a fin de temporada. **Lauda**, que había abandonado una primera vez la Fórmula 1 en 1979, retornó en 1982, consiguiendo la victoria en la tercera carrera. Posteriormente consiguió un nuevo título mundial el año pasado.

Smirnoff, la fiesta.

Cuando se reúne gente especial y Smirnoff, surge una fiesta inesperada. Porque sólo Smirnoff mezcla con todos y con todo. En cualquier situación. En cualquier momento. Smirnoff fiesta.



BALLESTA

ME TEMO QUE LA RELACION
AERODINAMICA-CONFORT NO ES PERFECTA



JUAN BALLESTA

Tarjetas Postales

UN joven suizo robó un camión con remolque en Barcelona, recorrió la ciudad de norte a sur y mató a una persona después de haber arrollado en su demencial carrera un par de docenas de vehículos. A la Policía, que lo detuvo después de haber hecho fuego contra los neumáticos del camión loco, declaró que no era un ser humano, sino un «V». Un lagarto de esos de la serie recién televisada.

Días antes, Diario 16 había denunciado que las gafas de «Visitante» de un equipo infantil, podían producir daños irreversibles a los ojos de los niños que las usarán.

Casi al mismo tiempo, hubo que asistir sanitariamente a otro niño que devoró un ratón crudo, como lo viera hacer a los reptiles disfrazados de humano que protagonizaban la serie. También, como el suizo, creía ser un «V».

La serie ha hecho estragos. Era de una indigencia intelectual grande y de una irracionalidad supina. Además de bastante asquerosa. Y, sin embargo, reflejaba alguna realidad. La realidad de la eficacia de lo irracional en la mente humana. Al fin y al cabo, no es más extraño creer en lagartos hiperinteligentes que en la presencia de un Angel Custodio.

Aún hay cosas más peligrosas. La mecánica, por ejemplo, que transforma a



Los «V»

cualquier apacible y pacato ciudadano padre de familia en alguien que cree ser Nelson Piquet o Keke Rosberg disputando un Gran Premio de Fórmula 1, cuando coge el volante de su utilitario para llevar a su familia de vacaciones o de fin de semana.

El peligro está en que nunca sabemos quién es uno de esos «V» de fin de semana, porque exteriormente son como todo el mundo. Cuando nos apercebimos de su verdadera identidad, ya es tarde. Es ese que nos ha doblado casi en lo alto de la cuesta, sin respetar la línea continua o ese otro que dobla en tercera posición o el de más allá, listillo, que se cuela por el arcén. Ese que se la pega por su culpa y ese que llena de luto a otra familia por no respetar un stop.

Xavier Domingo

Están cerca de nosotros, cada día, esos «V». En la oficina, en el bar y hasta en nuestra propia casa.

Coches despeñados, desarticulados como juguetes rotos, despanzurrados en la cuneta, a lo largo del viaje, van atestigüando la presencia de los «V».

Así que, ¿no cree usted en ellos?, ¿no es usted como el loco suizo del camión, o como el niño que comía ratones o como el que aprovechaba la moda de los lagartos para vender gafas que dejaban ciego? Yo no me atrevería a jurarlo. Lleva usted demasiado bien el libro del Debe y del Haber para no ser luego un fanático de la media en carretera.

Nunca se es del todo humano. Quizá queda para siempre en algún lugar de nuestro adentro alguna célula de aquel reptil original que luego fue primate.

Paraos un día a comer o a cenar en algún restaurante de la autopista, que suele ser snack. Ved el curioso automatismo con el que todos y vosotros también, ponen en la bandeja la bazofia y el silencio agresivo que observáis mientras la engullís. Animales agotados, sin más mecha de vida que la que permite volver al automóvil y lanzarse a correr. Habéis comido ratones y sois «V».

Y nada ni nadie lo puede cambiar.

NUESTRO ULTIMO "EXITO" DEL 84



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

de ganar un «DISCO DE ORO».

Así. Como suena. Y nos lo ha concedido alguien que de esto

entiende mucho: la revista DISCO UNO.

Este «Disco de Oro» premia a «la mejor programación musical» de 1984 en Radio.

Nuestra fórmula sigue funcionando. ¡Y con mucha marcha!

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

RADIO MINUTO
la radio al minuto.

Las baterías Caterpillar sin mantenimiento tienen puntos POSITIVOS...

Son sin mantenimiento, con lo cual no necesitan ninguna atención especial o añadir agua durante toda su vida útil.

Se conservan limpias, sin oxidación en los terminales. Por estar sellados los vasos, el riesgo de contaminación de electrolitos — desaparece.

Por su sistema de rejilla interior única se reduce la posibilidad de sobrecarga o descarga.

Le proporcionan gran potencia de arranque, incluso en las condiciones más extremas.

Tienen una gran capacidad para mantenerse cargadas durante muchos meses fuera de servicio.

Están totalmente garantizadas durante 3 años (una de las mejores garantías en el mercado).

y puntos NEGATIVOS

Estos están en el polo opuesto.

Una vez instalada la batería y conectados los terminales al sistema eléctrico de su vehículo, será la última vez que Vd. necesite pensar en su batería Cat sin mantenimiento.

Cambie a lo mejor



Distribuidor en España
Central: Arturo Soria, 125 - tel. 413 00 13 - Madrid-33

PSQ 182/1

Caterpillar, Cat y son marcas de Caterpillar Tractor Co.



Almería	(951) 22 50 82	Granada	(958) 25 64 55	Lerida	(973) 20 05 94	Pamplona	(948) 24 29 44	Terife/Sur (Arona)	(922) 78 57 71
Arganda	(91) 871 26 12	Jerez De La Frontera	(956) 34 73 09	Malaga	(952) 33 04 50	Ponferrada	(987) 41 36 88	Valencia	(96) 252 02 75
Barcelona	(93) 560 02 98	La Coruña	(981) 78 01 26	Murcia	(968) 61 29 11	Rio Tinto	(955) 59 16 53	Valladolid	(983) 35 89 11
Bilbao	(94) 673 05 00	La Palma	(922) 41 11 44	Oviedo	(985) 26 20 08	Sevilla	(954) 72 13 50	Vigo	(986) 22 55 04
Cordoba	(957) 47 96 93	Las Palmas	(928) 69 28 50	Palma De Mallorca	(971) 25 60 56	Tenerife	(922) 61 31 00	Zaragoza	(976) 29 53 20

JAPON, EL SUPERTRAFICO

MOTOR 16

SEMANAL

GRUPO

17 de agosto 1985 Núm. 95 • 175 ptas.

ROVER 216, UN LUJO A SU ALCANCE

PRUEBA DOBLE



Rover 216 SE

Rover 216 Vitesse

EXCLUSIVA: MERCEDES 300 SL EL ANTI-PORSCHE



TURBODIESEL: ALFA 90 FRENTE A BMW 524