

CONSUMO REAL: LOS VEINTICINCO MEJORES

Motor 16

26 de octubre 1985

Núm. 105 • 225 ptas.

EXTRA
2º AÑO
132
PAGINAS
COMPARATIVA

LAS BERLINAS DEL AÑO 2.000



Mercedes 300 E



Renault 25 V6



Saab 9000



Audi 200
Turbo



Lancia Thema
Turbo



Ford Scorpio 2.8 i

ENCUESTA
PORSCHE 911
EL COCHE
DEL SIGLO



FOTOS ESPÍA
NUEVO ALFA 164

NUESTRAS CARRETERAS



MOPU
Dirección General de Carreteras

El Plan General de Carreteras 1984/91 es un elemento de planificación que está aportando soluciones a los problemas viarios de España.

En 1984 han finalizado obras que han solucionado viejos «cuellos de botella» de nuestra red y seguimos actuando de una manera decidida, adecuando nuestra red a las necesidades de movilidad a medio plazo.

Con el Plan General de Carreteras nuestra red viaria va adquiriendo unas características de diseño que hacen más confortables nuestros

desplazamientos, a la vez que consideramos la mejora de la seguridad vial como un objetivo prioritario.

El periodo de vigencia del Plan General de Carreteras es de ocho años y en este plazo la red estatal tendrá unas características que supondrán una mejora importante de las condiciones de circulación.

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas.

Vicepresidente: José Fontviñe.

Editor: Romualdo de Toledo.

Director general: Alfonso de Salas.

Director de publicaciones: Pedro J. Ramírez.

Director: Félix Lázaro.

Redactor jefe: Alberto Mallo.

Jefes de Sección: Francisco del Brío (Información); José María Cernuda (Mercado); Sergio Piccione (Producto); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción:

Maria Jesús Benoit, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez.

Corresponsales en España:

Cataluña: José Luis Aznar.

Corresponsales en el extranjero:

Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levit (Argentina); Michel Meilleray (París); 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 Valsárcel. Secretaría de

Dirección: Mariana Ohliger.

Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Víctor Piccione (Pruebas); Francisco Podadera (Diseño); José Robledo (Pruebas); Carmen Rico-Godoy; José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: José Carlos de Santiago. Subdirector de Publicidad: Julio José Benito.

Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona

Cataluña: Pere Calsina Rué. Plaza Cala Placida, 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.

José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª, puerta 11. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57.

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 nyrc e.

Suscripciones: Concha R. Álvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03.

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

Es una publicación del GRUPO 16.

Director de Publicidad: Balbino Fraga.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.

COPYRIGHT 1985. Depósito Legal: M. 30.247. 1983.

Difusión controlada por OJD.



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA

6 LO ULTIMO Nuevo Alfa 164

10 Salón de Londres

13 Llegó el nuevo 505

16 Ya rueda el BX 4 TC

18 ECONOMIA Las familias del automóvil

22 ACTUALIDAD El coche del siglo

29 El Ibiza ya tiene dueño

30 Las válvulas de MOTOR16

37 MERCADO Ofertas de la semana

38 Precios de coches nuevos



44 FRENTE A FRENTE

68 El auténtico consumo

76 OCIO Artemóvil

87 Motos de papel

91 CUENTENOS SU CASO

93 COMPRAR Y VENDER

99 VIAJES Tazones

103 MOTOS Gilera RV 200



106 GENTE SOBRE RUEDAS

Alain Prost

114 Timo Salonen

117 DEPORTE Rallye Faraones

121 G.P. de Sudáfrica

124 Jarama: Euroturismos

130 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

700 días

INICIAMOS con este número nuestro tercer año de funcionamiento; dos años, algo más de setecientos días de trabajo, quedan detrás. Estamos celebrando el segundo aniversario de una publicación joven de espíritu por definición y madura de contenido por profesión.

Hace dos años que el más importante grupo editorial de este país lanzó a la calle su primer producto especializado. Nació MOTOR16 porque nuestro grupo cree que la información sobre el automóvil y sus circunstancias es una información trascendente para la sociedad en la que nos movemos. Echando la vista atrás vemos que el trabajo realizado ha sido grande. Nos hemos situado entre las publicaciones de mayor venta absoluta del país, con medio millón de lectores semanales, según el Estudio General de Medios; y gozamos de un prestigio internacional hasta ahora inimaginable y que se puede cuantificar por el volumen de informaciones sobre las que nos solicitan derechos de reproducción.

Pero, por encima de estos logros, hay un hecho más importante: el espíritu de superación que nos anima. Todo esto no son más que escalones de un trabajo cada día más ameno, más formativo... en definitiva, más profesional, que seguiremos plasmando en los próximos números de «su revista favorita». Tenemos los mejores y más ambiciosos planes para que usted, amigo lector, pueda disfrutar cada semana más con la lectura de MOTOR16.

Y aprovechando este número especial hemos querido otorgar «las válvulas del año», nuestro ya tradicional trofeo, que esta vez lleva las del Peugeot Campeón del Mundo de Rallyes. Ford por sus resultados; Renault por su volumen de ventas; Santana por el impacto del Suzuki; Salvador Serviá por su título de Campeón de España y Luis del Olmo por su apoyo a la información del automóvil, son los galardonados.

ACTUACIONES MAS IMPORTANTES (*)

- Legenda**
- Variante de población.
 - Tramo de autovía o desdoblamiento.
 - Acondicionamiento.
 - ▲ Mejora de accesos a ciudades.
 - ▲ Continuidad de itinerarios.

En rojo. Obras terminadas.
En verde. Obras en ejecución.
(Obras adjudicadas. En algún caso, al ser obras adjudicadas recientemente, aún no se ha empezado la actividad por estar pendientes de algún acto administrativo previo.)

(*) No se incluyen las mejoras de pavimentación, actuaciones de subprograma de seguridad vial, actuaciones de mejora de intersecciones, iluminación, enlaces, pasos a nivel, señalización y otras actuaciones menores.

En el año 1984 y en los nueve primeros meses de 1985 se ha mejorado la pavimentación de más de dos mil cien kilómetros.

Están en ejecución otros 800 kilómetros, de los que en su mayor parte las obras finalizarán en 1985.

MOPU DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS
SUBDIRECCION GENERAL DE PLANIFICACION Y PROYECTOS

ESCALA GRAFICA
0 10 20 30 40 50 100 km

RED DE INTERES GENERAL

- CARRETERAS CON DOBLE CALZADA
- CARRETERAS CON CALZADA UNICA
- CAPITAL DE PROVINCIA
- CABECERAS DE COMARCA
- OTROS PUEBLOS

Bocinazos

¿Por qué sigue apareciendo en la documentación oficial la potencia fiscal si no sirve absolutamente para nada?

¿Por qué se rotula en lengua vernácula, si los rótulos son precisamente para quienes no son del lugar?

¿Por qué razón hay tantos accidentes de tráfico en que se ven envueltos vehículos militares?

¿Por qué las compañías de seguros no tienen en cuenta el historial de los conductores para determinar las primas?

¿No sería más razonable recomendar vigilar la presión de las ruedas en vez de la compra de aditivos en las gasolineras?

¿Por qué nadie mueve un dedo para reducir el número de robos de ciclomotores?

¿Quién se está beneficiando con la obligatoriedad de los reconocimientos médicos para renovar el permiso de conducir?

¿Hasta cuándo los pequeños utilitarios tendrán una fiscalidad igual a la de los yates, las joyas y otros artículos de lujo?

ta de un recurso de amparo presentado por un taxista condenado por el Juzgado de Oviedo. En la sentencia, el alto tribunal dirime la polémica que el alcohó-test había suscitado señalando que, aunque se mantiene el derecho constitucional a «no declararse contra sí mismo y a no confesarse culpable», el conductor no puede rechazar la colaboración de pericia».

TRAFFICO

CONDUCTORES DEL MAÑANA

La educación vial ya está entrando en las escuelas como una materia más. Para motivar a profesores y alumnos a interesarse en el tema, la Dirección General de Tráfico ha convocado este año el I Concurso Nacio-



nal de Educación Vial Escolar que ha tenido una gran aceptación en toda España y cuya entrega de premios se efectuó la pasada semana en Salamanca. Con motivo de esta entrega de premios, el director general de Tráfico, José Luis Martín Palacin, comunicó que España será la sede del encuentro internacional entre investigadores de Estados Unidos y Europa sobre psicología y pedagogía adaptada que tendrá lugar en 1987.

DISEÑO

UN ALFA MUY ESPECIAL

Se ha puesto a la venta en los concesionarios de la red Alfa Romeo una serie limitada del GTV-6 2.5. Ha sido diseñado por Rayton-Fissore, un carrocerero bien conocido en España por haber realizado la transformación del Ritmo en el Ronda. Fissore ha diseñado unos nuevos paragolpes, un spoiler trasero, faldillas laterales y aletines. También ha montado nuevas llantas Speedline. El precio franco frontera es de 2.750.000 pesetas, que suponen un precio final de 3.470.138 pesetas. Mecánicamente, el coche mantiene inalteradas las características del GTV-6 normal, cuyo precio final es 3.220.238 pesetas.



PRECIOS

EL THEMA, AL COMPLETO

Adelantándose a la normativa comunitaria, que va a obligar a todos los fabricantes a ofrecer las gamas completas de sus productos, Lancia ofrece, aunque sólo bajo pedido, la versión V-6 de gasolina del Thema, que inicialmente no se iba a importar en nuestro país. El precio del Thema V-6 será de 3.501.989 pesetas más gastos de matriculación



(unas seis mil quinientas pesetas). El V-6 es el más caro de todos los Lancia Thema por el momento. Las demás versiones cuestan: la 2000 IE, 2.745.428 pesetas; la Turbodiesel, 3.197.994 pesetas, y la Turbo IE, 3.484.546 pesetas.

VENTAS

TIRON EN ITALIA Y FRANCIA

Mientras en nuestro país el mercado del automóvil sigue en cotas muy bajas, la recuperación de la demanda en Europa es evidente. En el pasado mes de septiembre, las ventas en Francia han aumentado un 13,4 por 100, mientras que en Italia ese porcentaje se situaba en un 14,9. En Francia, Peugeot se ha llevado el mejor bocancho ante la presencia ya próxima del nuevo 309. Renault, pese a los conflictos



Mortadelo y Filemón

Con Mortadelo y Filemón, de Francisco Ibáñez, iniciamos esta galería de dibujantes con auto, por la que pasarán el ingenio y el pincel de los más populares historietistas del país. Ibáñez, veintisiete años haciendo reír a chicos y

grandes, es leído en catorce idiomas diferentes. El genial dibujante resume de esta forma su anécdota con automóvil: «Siempre me han perdido las prisas. Cuando voy a cualquier lugar, mi mujer no cesa de repetirme «¡No corras,

que es pronto! ¡Muy pronto! Y yo, ni caso. En esta ocasión, se trataba de visitar la nueva residencia de un amiguete; chalet nuevo en la campiña, con garaje subterráneo. Y allá nos fuimos, tras el consabido «¡es muy pronto, es muy pronto!» por parte de mi costilla. Llegamos, enfila la entrada del garaje y

¡zas!, disparado adentro. Pero esta vez, efectivamente, era «muy pronto, muy pronto». La rampa de bajada todavía no estaba construida. Y por unos momentos, gocé del único coche de aterrizaje vertical que he tenido en mi vida. Y además, con cambio automático de modelo. De ser un «todo delante», mi hermoso coche se convirtió en un «motor trasero»... ¡No somos nada!»

guardianes habrá que tener cuidado, aunque nos cuesta creer que este mismo policía cacereño sea capaz de multar a los vehículos con bandera extremeña con la E nacional, sobre fondo rojo y gualda, que muchas veces va acompañada de un águila imperial.



laborales, se ha defendido muy bien con el Supercinco. Para Renault se daba la paradoja además de ser líder en el mercado italiano, aunque el vehículo más vendido durante ese mes en ese país era el Fiat Uno.

Pero la preocupación de estos días en todos los países del continente es la feroz guerra de precios que parece se avecina para las últimas semanas del año.

MULTAS

AGENTE ANTIAUTONOMICO

En los tiempos que corren se está poniendo difícil el llevar pegatinas en los coches, ya que puede aparecer un policía municipal con exceso de celo que se dedique a multarnos por tan simple motivo. El precedente lo ha sentado un agente cacereño que multó con dos mil pesetas a un turismo barcelonés que en su parte trasera lucía una «irreglamentaria» pegatina con la bandera catalana y la letra C. Hasta ahora los encargados municipales de

la vigilancia hacían la «vista gorda», ya que el Código de la Circulación anda un poco trasnochado en esta materia; pero ante tan celosos



Verde y Rojo

La fórmula del patrocinio por parte de marcas comerciales a determinadas actividades deportivas sigue en auge. A partir de ahora el equipo nacional de esquí alpino llevará en sus chándals el logotipo de Fiat, empresa que les patrocinará hasta 1988. Ya lo saben nuestros esquiadores: a tumba abierta y a ganar medallas.

No tienen perdón de Dios. El Estado está decidido a ingresar el año próximo 50.000 millones de pesetas más en concepto de fiscalidad sobre las gasolineras, pese a la caída de los crudos y a la baja de la cotización del dólar. Eso sí, para aliviarnos están dispuestos a mantener el actual precio de los carburantes. ¡Cómo nos aman...!

Los deprimidos y asfixiantes pueblos del cinturón industrial que rodea Madrid capital por el sur van a ver cumplido uno de sus sueños más importantes: estar unidos entre sí por medio de autovías. En Alcorcón, Leganés, Getafe, Móstoles, Fuenlabrada y Pinto están la mar de contentos ante esta decisión de la Comunidad Autónoma.

La campaña de la Dirección General de Tráfico para revisar gratuitamente y a fondo los vehículos particulares durante la pasada semana es digna de elogio. El problema ha surgido cuando muchos automovilistas no han sabido dónde dirigirse para pasar esa revisión, ya que la campaña publicitaria en varias provincias no facilitaba los talleres. Un fallo que no debe volver a ocurrir.



CONDUCTORES

ALCOHO-TEST CONSTITUCIONAL

A partir de ahora ya no habrá dudas: las pruebas de alcoholemia a los conductores son constitucionales y es un deber, cuando lo pida la autoridad competente, realizarlas. Este es el resultado de una sentencia del Tribunal Constitucional en la vis-



FOTOS ESPIA DEL NUEVO 164

SALE EN 1987

EL SUPERALFA

Alfa Romeo está celebrando a lo grande sus bodas de platino, los setenta y cinco

años de existencia de la marca. La presentación del Alfa 75, el heredero del Giulietta, ha sido el primer acontecimiento conmemorativo, y para finales de 1986, ya casi a primeros de 1987, está previsto el lanzamiento del modelo estrella de la gama, el Alfa 164, un coche de máximo lujo y con carácter deportivo, que será el último ejemplar puesto en el mercado, el último resul-

tante de ese proyecto conjunto Alfa, Fiat, Lancia y Saab, encuadrado bajo el nombre de «tipo 4». Antes que el Alfa 164 han visto ya la luz el Saab 9000 y el Lan-

cia Thema; el Fiat Croma está ya preparado para primeros de diciembre, mientras que el tercer italiano, el coche que cerrará la lista, será el producto Alfa, un

coche que tiene en su mano todos los datos para convertirse en el más rápido de la serie.

El Alfa 164 llega para sustituir a un vehículo vetera-



El Alfa 164 debe dar réplica a modelos como el Lancia Thema y el Saab 9000, hermanos suyos, ya que todos estos coches, así como el Fiat Croma, han nacido de un proyecto conjunto para la realización de una berlina familiar de lujo. En las fotos espía se aprecia la falta de los grupos ópticos posteriores definitivos y de la placa portamatrícula.

no, el Alfa 6, que ha tenido una carrera bastante oscura, con más pena que gloria, en la que la carrocería ha jugado un papel determinante, una carrocería demasiado

discreta para lo que se espera de un modelo de representación que sale al mercado por encima de los tres millones de pesetas.

El nuevo modelo llevará el toque de Giugiaro, más notable en toda la zona que rodea el espacio habitable, mientras que la parte delantera y la popa lucirán un estilo aerodinámico muy fluido, un estilo que dará al Alfa más grande un coeficiente de resistencia a la penetra-

ción en el aire bastante reducido, un Cx que bajará sin duda de ese 0,32 que ahora mismo es la cifra clave en este tipo de berlinas familiares. Los diseñadores de Alfa han respetado los rasgos del maestro Giugiaro, pero también han puesto su granito de arena al interpretar las líneas que Pininfarina propuso para los extremos de la carrocería.

El próximo Alfa grande empleará soluciones que



Láncese.

Opel Kadett GSi. El coche en su mejor forma.



COCHE DEL AÑO '85

La elección del coche del año está organizada por: Autovisie (Holanda), Daily Telegraph (Inglaterra), L'Equipe (Francia), Quattroruote (Italia), Vi Blegare (Suecia), Stern (Alemania).

Láncese: porque con él Vd. podrá experimentar el auténtico placer de conducir.

Y es que el Opel Kadett GSi rompe con los esquemas de todo lo conocido en coches deportivos.

No hay nada igual.

Por algo el Kadett GSi es el coche en su mejor forma.

Véalo en cualquiera de los más de 350 puntos de venta y servicio Opel.

Y beneficie con ellos de las ventajosas condiciones de financiación Opel Credit.

Y, además, de las otras ventajas exclusivas Opel: un año de garantía total, mantenimiento cada 15.000 kms. y el servicio Opel Euroservice Assistance, que le asegura asistencia gratuita durante un año en España y otros 25 países europeos.

Rompa con todo lo establecido y viva una experiencia única: la emoción de conducir el Kadett GSi.

Con toda la potencia de la ingeniería alemana Opel en su motor 1.8 de inyección: 115 CV que le permiten alcanzar los 203 kms/h. con la máxima seguridad y el mínimo consumo: 5,6 l. a los 100 kms.

Pase con toda facilidad de 0 a 100 kms/h. en sólo 9 segundos.

Disfrute de la mejor aerodinámica de los coches de su clase: 0,32. Y descubra toda la comodidad de un espacio interior sorprendentemente amplio.

OPEL 
INNOVACIONES EN MARCHA.

Lo ULTIMO

hasta ahora no se habían visto en los modelos más potentes de este constructor italiano: el 164 llevará el motor anterior y transversal, mientras que la tracción estará encomendada a las ruedas delanteras, un sistema que Alfa había estado reservando de forma exclusiva a los modelos ligeros de la gama, Arna, Alfa 33 y Alfaprint.

El nuevo coche llevará el motor de seis cilindros en V y 2,5 litros de cubaje, que ahora mismo es el mejor argumento de la marca. Este motor da 156 caballos de potencia en la versión que emplean tanto el coupé GTV 6 como el Alfa 90 2.5, pero en el futuro 164 es posible que la potencia pase de los 160 caballos tras el montaje de un sistema de mando, el control electrónico del motor, el CEM, que recortará los consumos al tiempo que mejorará el rendimiento. La barrera de los 220 kilómetros por hora será coherente y cantar para el modelo más desarrollado de la gama Alfa.

Nuevo motor

La otra novedad del Alfa 164 será un motor de dos litros nuevo por completo; el futuro motor tendrá cuatro cilindros y doble árbol de levas en cabeza, soluciones muy estimadas en la casa italiana, pero no tendrá más elementos en común con la mecánica que ahora mismo montan los Alfa 75 2.0, los Alfa 90 2.0, los GTV 2.0 y los Spider.

De todas formas habrá que esperar todavía bastante tiempo para que estos motores de la nueva generación sustituyan al viejo cuatro cilindros de dos litros con doble árbol, que, a pesar de sus años, respira salud por todos sus poros y se ha adaptado estupendamente a la inyección tras haber utilizado durante mucho tiempo los dos carburadores de doble cuerpo.

El próximo modelo de Alfa llevará una suspensión trasera del tipo paralelogramo De Watt, mientras que la suspensión en el eje delantero estará encargada a los ya habituales puntales McPherson. El paralelogra-



El estilo de carrocería del próximo Alfa 164 está ya definido por completo. Las líneas son muy aerodinámicas, como se puede ver en la foto espía obtenida en las carreteras italianas.

mo De Watt permitirá adoptar la tracción a las cuatro ruedas en un breve plazo de tiempo.

El propio centro de diseño Pininfarina está trabajando en estos momentos en la puesta a punto de un sistema de tracción total que dotará al Alfa 164 de las mismas posibilidades que el Lancia Thema 4x4, un modelo que verá la luz a media-

dos del próximo año al aprovecharse de su adelanto en toda la realización del proyecto.

La colaboración del tercer italiano Fiat, Lancia y Alfa para la creación del modelo «tipo 4» va a dar réplica al empuje alemán, ya que los tres constructores se han repartido los papeles de una forma muy peculiar. Fiat, con el Croma, ha hecho un

modelo bastante popular —su precio estará por encima de los dos millones de pesetas—, un coche que podría responder al estilo de Volkswagen; el Lancia Thema entra ya en la órbita de lo que es habitual en Audi, mientras que el futuro Alfa 164 tendrá la personalidad nerviosa y llena de genio característica de los BMW.

Fiat desveló el Croma

EL Croma es el tercer coche de esa familia «tipo 4» y Fiat ha facilitado ya su primera foto oficial. La presentación del Croma, el modelo que ocupará la parte alta de la gama Fiat, está prevista para los primeros días de diciembre.

El Croma podrá equipar seis motores diferentes, cuatro de gasolina y dos Diesel. El primer motor de

gasolina será un cuatro cilindros de 1,6 litros de cubaje con un árbol de levas en cabeza, que dará 83 caballos de potencia; después habrá dos cuatro cilindros de dos litros de cubaje y doble árbol de levas, uno con carburadores y 90 caballos de potencia, mientras que el otro, con inyección, va a llegar hasta los 120 caballos; el más

potente de todos será un cuatro cilindros turbo que dará 155 caballos. Los dos Diesel serán, de 2,5 litros de cilindrada, el atmosférico con 75 caballos y el turbo con 100 caballos.

El coeficiente de resistencia a la penetración en el aire del Fiat Croma, el CX, será de 0,32, como ya anunciamos hace dos semanas.

Antes de que finalice el año, Fiat presentará su nuevo modelo Portón posterior y seis motores diferentes caracterizan a este «tipo 4»



El Festival de Cine de Londres y la Motorfair-85, la exhibición bienal de coches que se está celebrando en los salones de Earls Court de la capital británica, tienen una similitud casual: ninguno de los dos es un plato fuerte en su especialidad. El festival de cine es un festival de festivales al que acuden películas de indudable calidad, pero que han sido vistas ya en otros certámenes cinematográficos,

y los que se estrenan en él se pueden contar con los dedos de una mano, o los de la mitad de una mano. El Motorfair-85 no llega a esos niveles, pero tampoco a los de la exhibición hermana de Birmingham.

A pesar de ello, en la feria de este año se han producido algunas novedades de interés, todas ellas resultado de empresas británicas y japonesas, cosa normal, ya que las compañías del Sol Naciente han convertido al Reino Unido en su plataforma para el mercado europeo.

Quizá una de las más atractivas sea el descapotable Marcos Mantula Spyder, una versión deportiva del clásico Marcos. El otro descapotable británico a destacar es el Cavalier 1.8i, de la Vauxhall.

De acuerdo con Hammond Thiede, el diseñador británico del coche, con el Cavalier 1.8i se ha plasmado un simple deseo: hacer un descapotable clásico,

atractivo y bonito: «El Cavalier 1.8i —dice— está ya siendo fabricado en Alemania. Es una derivación del Cavalier Berlina, tiene un chasis de acero extrarreforzado y un motor de mil ochocientos centímetros cúbicos de ciento quince caballos de potencia. Estoy realmente orgulloso de él.»

El Cavalier 1.8i está siendo, para los medios de comunicación de la isla, uno de los platos fuertes del salón de Earls Court, como el último

Rolls Royce, el Silver Spur Limusina, que viene a costar un poco más de treinta y cinco millones de pesetas.

Desde el ángulo japonés, el más llamativo es el nuevo Piazza Turbo de la casa Isuzu. Ha sido diseñado por Giorgetto Giugiaro, y tiene una apariencia muy estilizada y aerodinámica.

Quizá lo más destacable del Piazza Turbo es su tablero de mandos, que recuerda a los de un avión futurista. Todo está al alcance de los

dedos, sin tener siquiera que moverlos. Acoplado con un gran estilo para el confort del conductor, que, además, goza de una espléndida visión por los cuatro costados. Tiene un motor turbo de 1.994 centímetros cúbicos y cinco velocidades.

Los otros dos nipones son hijos de Suzuki y Daihatsu, ambas con implantación en las tierras de su majestad.

El de Suzuki es el nuevo Swift 1.3 GS, un utilitario del estilo de los Samba, Renault 5 antiguos y Ford Fiesta. Es el modelo superior a los Swift GL y GA. Tiene más de trescientos centímetros cúbicos de cilindrada que éstos —1.324 frente a 993— y las mejoras típicas esperadas. Hay también tres modelos de jeeps a añadir a la gama de 12 que hasta ahora tenía la empresa japonesa. El más llamativo es el Fourtrack Sport, que, como su nombre indica, ha sido preparado para el llamado mercado del ocio. Como con sus dos hermanos, se puede elegir entre un motor de gasolina o diesel, y tiene cinco marchas.

En otro orden de cosas, hay que reseñar la presentación de la empresa Seat, que ha recibido bastante atención en la apertura, aunque chocaba algo en sobre el montaje, todo muy bien hecho: el volante a la derecha. Inglaterra es su próximo objetivo.

Carlos Berbell
(Textos y fotos)

LONDRES UN SALON DE TERCERA

«En la Motorfair'85
debutaron los Seat
Ibiza con volante
a la derecha»

«La Limusina Rolls
Silver Spur fue
la gran atracción
de este Salón»

El legendario Marcos (foto grande), nunca muere. Ahora lo hacen descapotable. Bajo estas líneas, de izquierda a derecha, el Rolls Silver Spur Limusina, el Vauxhall Cavalier descapotable con el motor de 1.800 c.c. e inyección, obra de Hammond Thiede; el Seat Ibiza y el Isuzu Piazza Turbo.





110 ptas.

FORTUNA PRESENTA:

Fortuna *DeLuxe*

EL SABOR SELECTO DE FORTUNA

PEUGEOT GAMA 86 LLEGO EL NUEVO 505

ACABA de presentarse a la prensa la nueva gama Peugeot 505 para 1986, cuya comercialización comenzará a finales de este mes de octubre.

La gama 86 supone algunas modificaciones estéticas y unos interiores completamente nuevos. En el exterior, por delante, hay un nuevo faldón aerodinámico más bajo. En la parte trasera hay

nuevos grupos ópticos más grandes. Son pequeños retoques con los que se quiere dar un aspecto más moderno al coche. En el interior hay un nuevo salpicadero, diseñado por Paul Bracq, en el

nuevo estilo de la marca. Hay que hacer destacar que tienen el mismo aspecto que el del novísimo 309. Además de este nuevo salpicadero, cuya adopción ha supuesto el reestudiar todo el dispositivo



FICHA TECNICA



	GL/GR/SR	GTI	Turbo inyección	GLD/GRD	SRD Turbo	GTD Turbo
MOTOR						
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
N.º de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.971 c.c.	2.165 c.c.	2.155 c.c.	2.498 c.c.	2.498 c.c.	2.498 c.c.
Distribución	Lateral	En cabeza	En cabeza	Lateral	Lateral	Lateral
Alimentación	Carburador doble	Inyec. electrónica	Inyec. eléct. y tur	Bomba inyectora	Inyec. ind. y turbo	Inyec. ind. y turbo
Compresión/combustible	8,8 a 1/Super	9,8 a 1/Super	8 a 1/Super	23 a 1/Gasóleo	21 a 1/Gasóleo	21 a 1/Gasóleo
Potencia máx./régimen	108 CV/5.250 rpm	130 CV/5.750 rpm	160 CV/5.200 rpm	76 CV/4.500 rpm	95 CV/4.150 rpm	95 CV/4.150 rpm
Par máx./régimen	17,2 mKg./3.000	19,5 mKg./4.250	25 mKg./3.000	15,3 mKg./2.000	21 mKg./2.000	21 mKg./2.000
TRANSMISION						
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera
Nº de marchas	5	5	5	5	5	5
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/S.ª	32,3/39,2 km/h	29,2/35,6 km/h	30,4/36,9 km/h	33,5/40,7 km/h	34,4/40,7 km/h	34,4/40,7 km/h
DIRECCION Y FRENSOS						
Tipo de dirección	Cremallera/asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera/asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,5/3	3	3	3,5/3	3	3
Diámetro de giro	11/11,2 metros	11,2 metros	11,2 metros	11/11,2 metros	11,2 metros	11,2 metros
Frenos delant./tras.	Disco/tambor	Disco/disco	Disco vent./tambor	Discos/tambor	Discos/tambor	Disco/tambor
SUSPENSIONES Y RUEDAS						
Suspensión delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Llantas	De chapa, de 5 x 14	Aleación, de 5 x 14	Aleación, de 6 x 15	De chapa, de 5 x 14	De chapa, de 5 x 14	Aleación, de 5 x 14
Neumáticos	175 SR 14	185/70 14	195/60 HR 15	175 SR 14	185/70 14	185/70 14
PESO Y CAPACIDADES						
Peso en orden de marcha	1.215/1.240 kg	1.265 kg	1.345 kg	1.300 kg	1.345 kg	1.370 kg
Capacidad depósito combustible	70 litros	70 litros	70 litros	70 litros	70 litros	70 litros

de climatización para mejorarlo, hay también nuevos asientos más anchos y, por tanto, más confortables.

Todos los coches reciben la suspensión rebajada de los GTI y GTDT, lo que mejora la estabilidad. En lo que se refiere a los motores, empezando por los de gasolina, son cinco las versiones que se ofrecen. Tres de ellas con el motor de 1.971 centímetros cúbicos, el viejo pe-

LOS PRECIOS

Respecto a la gama 85, los nuevos modelos han experimentado un aumento de precio en torno al 6 por 100. Incluidos el transporte, el impuesto de lujo y la matriculación, los precios de venta al público son los siguientes:

	Ptas.
GL	1.651.099
GR	1.897.778
SR	2.035.990
GTI	2.402.352
GLD	1.936.662
GRD	2.140.643
SRD Turbo	2.372.544
GTD Turbo	2.590.243

Lo ULTIMO



Las modificaciones externas son más evidentes por detrás. Los embellecedores de rueda son nuevos, lo mismo que los retrovisores.

MEJORAS DE FAMILIA

A PROVECHANDO el lanzamiento de la nueva gama 505 también se han introducido algunas mejoras en la del 205 y las de los Talbot Solara y Horizon, modelos que han pasado a producirse exclusivamente en Villaverde. Empezando por la gama 205, las mejoras introducidas, de detalle, son las siguientes: nuevos mandos tipo PSA que afectan incluso al GTI de importación, volante tipo acolchado en toda la gama, mando independiente del limpiaparabrisas delantero y trasero, iluminación del maletero en el GT y opciones dirección asistida y aire acondicionado en el SRD.

En el Horizon hay nuevos embellecedores de rueda tipo Solara, pilares y marco de la luneta trasera en negro, parabrisas laminado, retrovisor exterior derecho y luz antiniebla trasera de serie en el LS, retrovisor derecho regulable desde el interior en el GL/SL, molduras de nuevo diseño en los GT/GTD.

Finalmente, la gama Solara ha quedado inalterada.

turbo—, que desarrolla 95 caballos.

Los dos motores diesel atmosféricos desarrollan 76 caballos. La versión GLD, la más básica, no lleva dirección asistida, mientras que en la GRD es de serie.

En las nueve versiones la transmisión se realiza por medio de una caja de cambio manual de cinco marchas. De momento no hay opción de cambio automático, como existía en la gama 85. La causa es que Peugeot está poniendo a punto un cambio automático de cuatro marchas que no podrá estar disponible hasta primeros de año. Este nuevo cambio automático sólo se podrá obtener con el GTI y el GTD Turbo.

Esta oferta de berlinas, todas ellas fabricadas en la factoría de Vigo, con la sola excepción de la turbosinyección, se completa con las versiones GRD y GTDT del familiar, que son de importación. El GTDT familiar se ofrece de serie con cambio automático.

En Rioja, el tinto es oro.



Carta de Oro. Rioja bien criado.



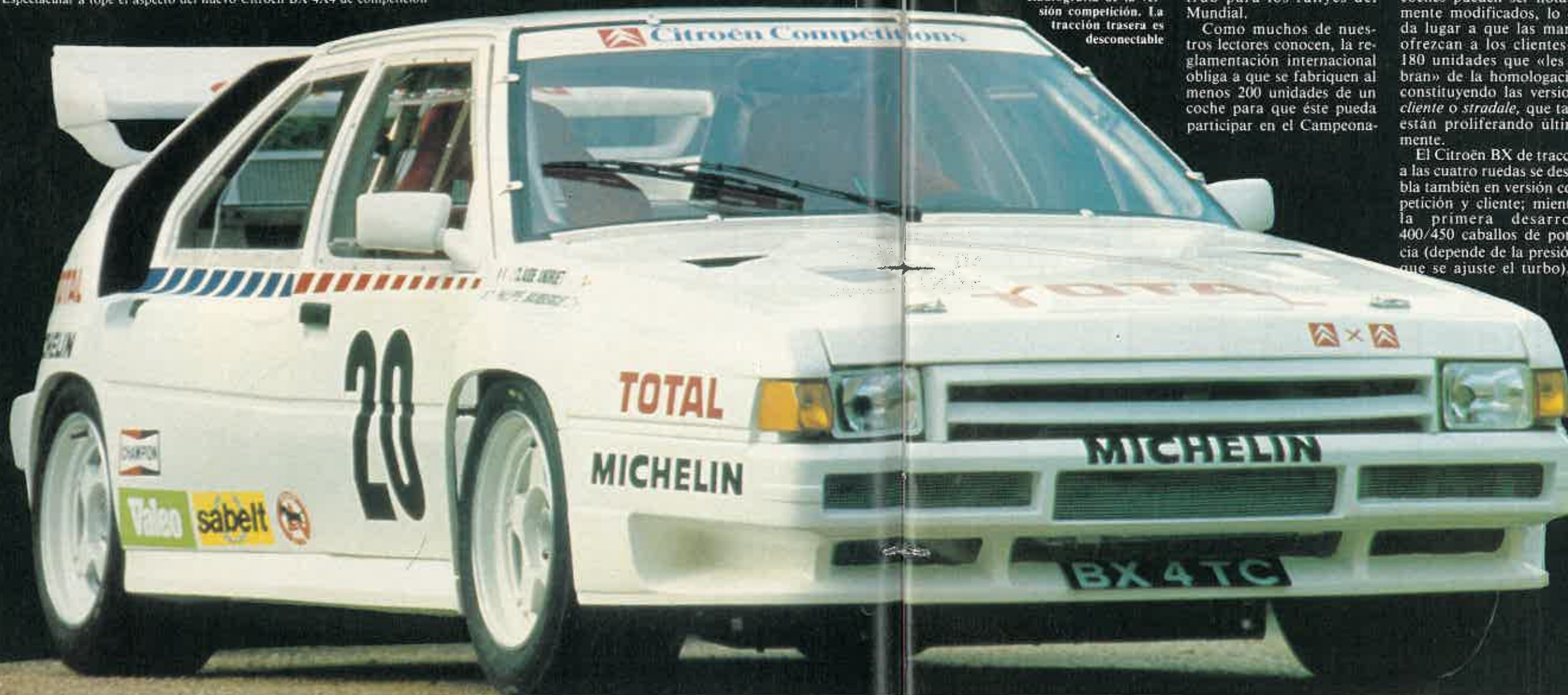
YA RUEDA EL BX 4 TC

CITROËN, A POR TODAS

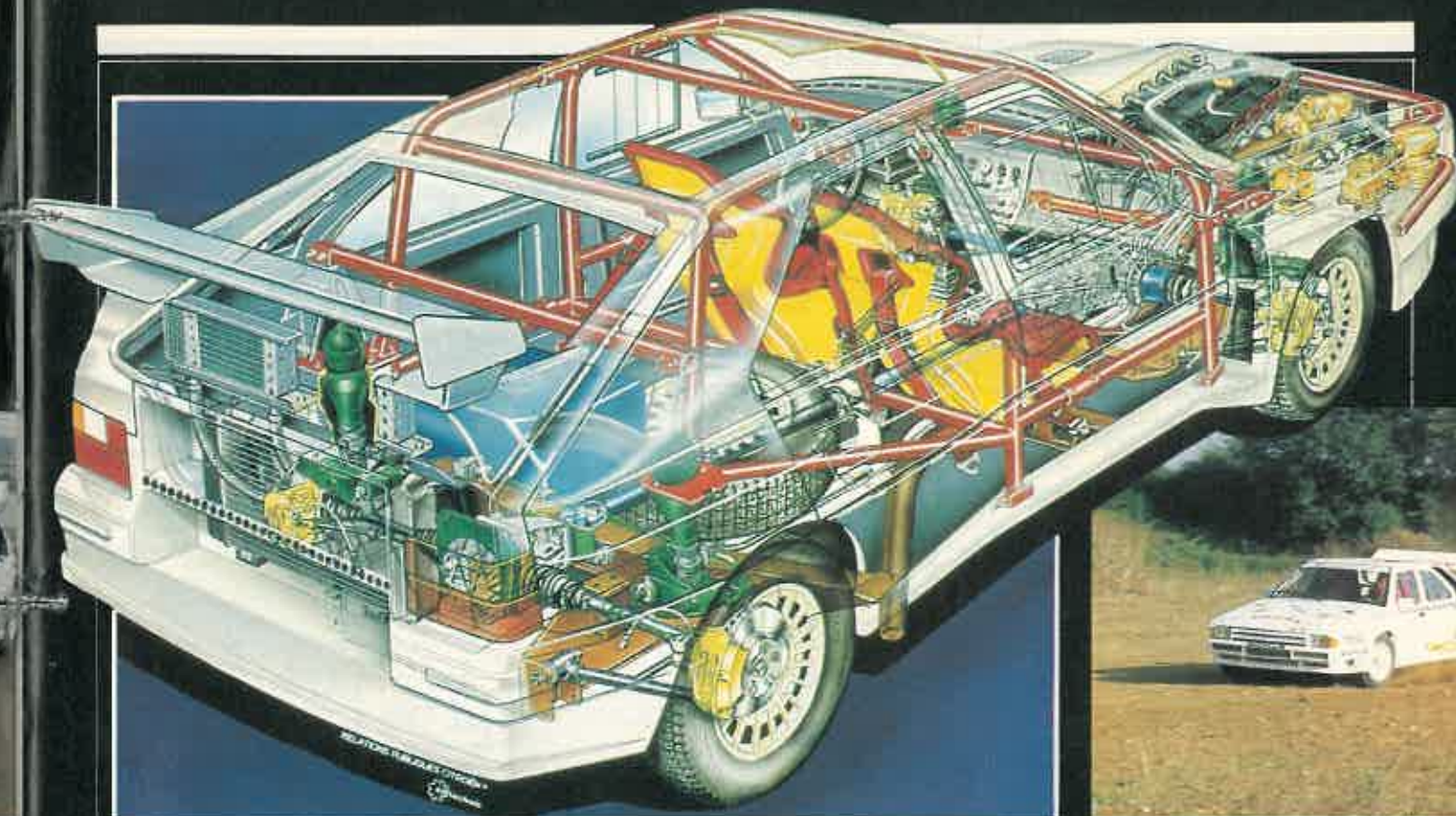
ESTAREMOS presentes en la edición 86 del Campeonato del Mundo, con la intención de ganar o, en su defecto, de situarnos en la mejor posición posible. Con estas palabras, que no dan lugar a la menor duda, Guy Verrier iniciaba su charla de presentación del nuevo coche de rallyes de Citroën: el



Con respecto a la versión de calle, las diferencias son notables. Espectacular a tope el aspecto del nuevo Citroën BX 4X4 de competición.



Radiografía de la versión competición. La tracción trasera es desconectable.



BX 4 TC, un nuevo monstruo para los rallyes del Mundial.

Como muchos de nuestros lectores conocen, la reglamentación internacional obliga a que se fabriquen al menos 200 unidades de un coche para que éste pueda participar en el Campeona-

to del Mundo. Luego, estos coches pueden ser notablemente modificados, lo que da lugar a que las marcas ofrezcan a los clientes las 180 unidades que «les sobran» de la homologación, constituyendo las versiones cliente o *stradale*, que tanto están proliferando últimamente.

El Citroën BX de tracción a las cuatro ruedas se desdoblaba también en versión competición y cliente; mientras la primera desarrolla 400/450 caballos de potencia (depende de la presión a que se ajuste el turbo), la

versión cliente se conforma con 200 caballos. Frente a los carísimos coches de Audi o Porsche, el BX se conforma con un modesto precio de 245.000 francos, que se aproximan a los diez millones de pesetas en nuestro país, después de impuestos. Y a diferencia de los otros grupos B, el BX 4 TC ofrece un cierto confort, con cuatro puertas y portón posterior, maletero practicable, servodirección..., etcétera.

A la vista de las tres unidades que hemos podido ver evolucionar en las proximidades de París, aún casi sin terminar de ensamblar, el BX ofrece algunas ventajas sobre sus hipotéticos rivales del Mundial, como las suspensiones oleoneumáticas y la dirección asistida, pero también algunos defectos, como el exceso de peso o el motor delantero.

En fin, sin poner en duda las buenas intenciones de Verrier, nos parece, por el momento, una apuesta demasiado fuerte. En todo caso, lo que sí es verdad es que el Campeonato del Mundo se anima con una marca más, que cuenta con dos buenos pilotos: Jean Claude Andruet y Philippe Wambargue, que iniciarán su actividad en el próximo Rallye de Montecarlo.

Pocas marcas de automóviles, químicamente puras, quedan haciendo la guerra por su cuenta en un mercado cada día más enrarecido. Cooperar para sobrevivir es el lema que se está llevando a extremos sorprendentes en una industria, la del motor, a la que la esperan unos años muy duros.

LAS FAMILIAS DEL AUTOMOVIL

que partieron de Estados Unidos, se centraron en los aspectos financieros del negocio, para recalcar, a continuación, en el propio producto. En aquel país los lazos establecidos entre General Motors con Toyota, Isuzu y Suzuki, en un primer momento, pasaban por un intento de abaratar los vehículos que demandaba el mercado. Las uniones



Con el modelo Cherry, Nissan ha penetrado en el mercado italiano. Al mismo tiempo, Alfa Romeo amplía su gama sin grandes inversiones

Chrysler-Mitsubistis y Ford-Mazda están condicionadas por la búsqueda de vehículos pequeños a precios competitivos. Algo similar ocurre con la unión American Motors y Renault.

El grupo francés posee el 46,1 por 100 del capital de AMC, en una operación que, además de financiación, contempla la aportación gala de tecnología para modernizar los coches de la firma norteamericana.

Sin embargo, al otro lado del Atlántico, ya en Europa, los fabricantes se enfrentan a retos diferentes. El mercado europeo no ha cumplido las previsiones que se le anunciaban desde los años sesenta, y en lugar de una producción de 12-14 millones de coches al año, el nivel difícilmente llega ahora a los diez millones. Además, las exportaciones, que se situaba con holgura en los tres millones de unidades anuales, se han reducido —y se están reduciendo— a marchas forzadas ante la competencia japonesa. El resultado de este mercado deprimido ha sido un excedente de producción del 20 por 100 y una presión, a veces agobiante, sobre los beneficios de los fabricantes que les convierte en financieramente débiles a la hora de afrontar inversiones para sacar nuevos modelos.

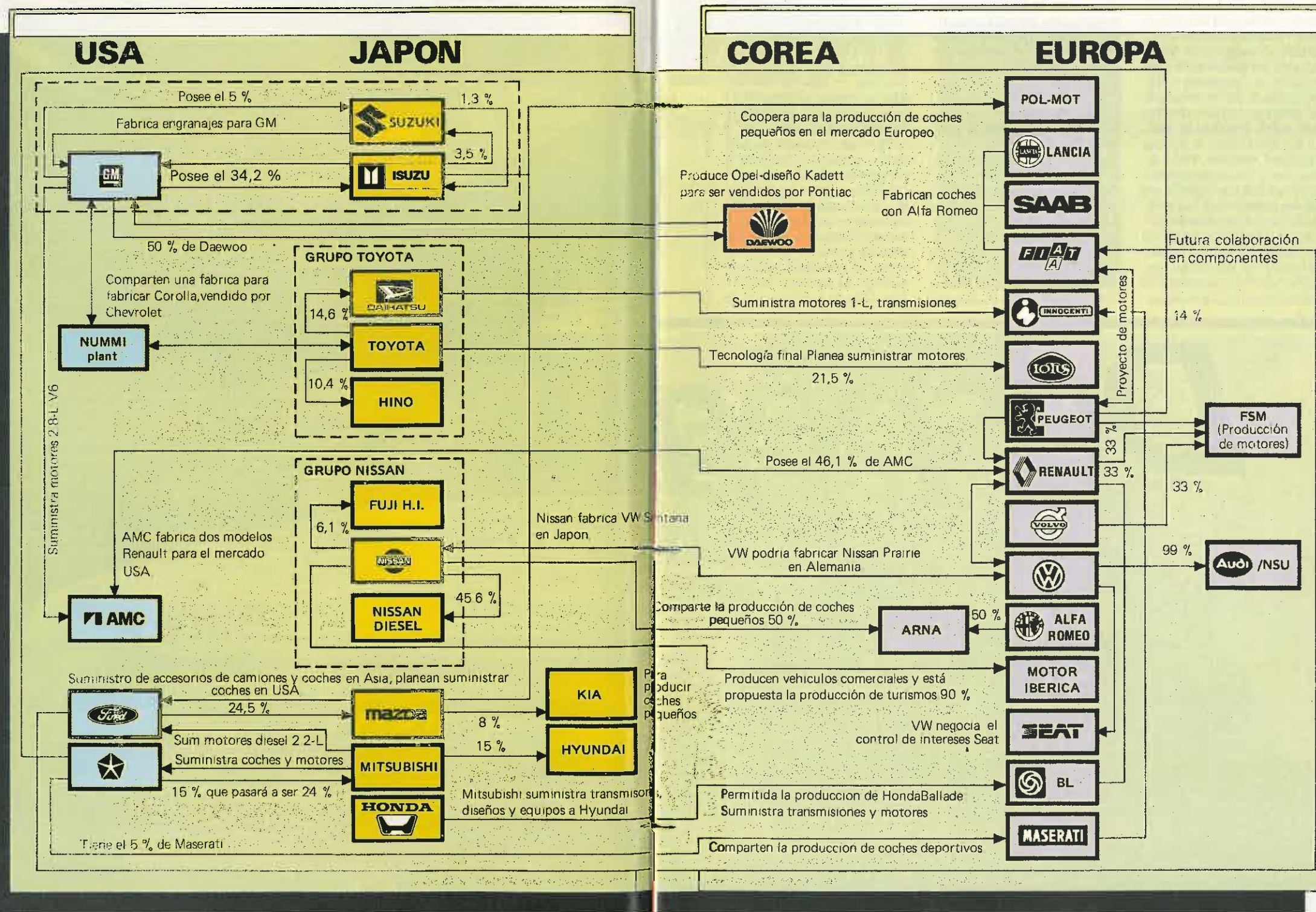
Pero si Europa, un mercado en teoría bastante homogéneo, no es capaz de afrontar una solución unitaria (véase MOTOR 16 número 104), se debe a las políticas de salvaguardia nacionales. Según los expertos, ni British Leyland, ni Alfa Romeo, ni —en menor medida— Volkswagen o BMW podrían seguir adelante sin las ayudas gubernamentales. El resultado es una industria europea del motor perpetuamente fragmentada.

De todas formas, algo empieza a cambiar en el viejo continente, y ya existen pruebas fehacientes. Una de ellas, el interés con que se ha seguido en todo el mundo el rumbo de las negociaciones entre Ford y Fiat, dos gigantes del capital privado, dispuestos a llegar a cualquier tipo de acuerdo, profundo o

El ejemplo de las por el momento fracasadas negociaciones Ford-Fiat es revelador: nunca se había prestado tanta atención a los intentos de dos grandes del motor de unir sus fuerzas para capear el temporal. Y es que los tímidos escarceos de hace años entre empresas del motor para lograr nuevas economías de escala se han convertido en una imparable tendencia de los fabricantes hacia la concentración.

Aunque la norteamericana Ford fue empresa pionera en la búsqueda de acuerdos para situar sus vehículos a escala mundial, han sido las firmas japonesas las que con más fuerza han desarrollado la idea, convirtiéndose en el principal competidor dentro de los mercados norteamericano y europeo. Después todo ha venido rodado, y pocas marcas de Norteamérica y de Europa han conseguido escapar a esa carrera desenfrenada por firmar acuerdos conjuntos, acuerdos que parecían buscar el principio de un entendimiento armónico para no hacerse una competencia que sería suicida a la larga para todas las afectadas y que ahora se está convirtiendo en algo más profundo.

De hecho, los primeros acuerdos de cooperación,





El Saab 9000, fruto de la colaboración entre Fiat, Alfa Romeo y Saab. El diseño es compartido, pero el coche lleva un toque original.



Un producto nacido del acuerdo Austin Rover-Honda: El Rover 216. Ya están en marcha dos nuevos proyectos de colaboración conjunta.

no. Y aunque ha fracasado la unión, los observadores siguen atentos la marcha de las conversaciones sobre colaboraciones futuras, especialmente en materia de componentes.

Este sería el elemento innovador que Europa está introduciendo en el gran terreno de juego, a base de alianzas, de la industria mundial del motor: la cooperación en materia de diseño y de fabricación conjunta de motores y otras piezas. Entre las colaboraciones más imaginativas que ahora mismo se pueden ver está la de Fiat-Alfa Romeo-Saab, con el fin de fabricar modelos de alto segmento para cada una

de esas firmas. En concreto, ya han salido dos, el Saab 9000 y el Lancia Thema. La labor del diseño de estos vehículos ha sido compartida y, luego cada fabricante le ha dado su toque original de acuerdo a las condiciones de su mercado de origen. Algo similar ocurre con el acuerdo Austin Rover-Honda, que, tras el modelo Acclaim, están diseñando el proyecto conocido como XX, del que harán dos versiones, una para cada firma, y con el que British Leyland quiere volver al mercado norteamericano. Un proyecto conjunto posterior, el YY, sucederá al Austin Maestro. Otro acuer-

do interesante es el rubricado por Alfa Romeo-Nissan-Arma para la fabricación de coches, que permite que Alfa Romeo amplíe su gama sin elevadas inversiones de capital, mientras que el fabricante japonés se introduce en el mercado italiano.

Son innumerables los casos y tipología de los acuerdos, como se puede observar en el cuadro adjunto. A la colaboración Nissan-Motor Ibérica, que podría sacar adelante en 1987 turismos japoneses en España, hay que destacar la cooperación Volvo-Renault (el nuevo Volvo fabricado en Holanda se ha diseñado en base a los Renault 9 y 11), las ne-

gociaciones Seat-Volkswagen, la colaboración Toyota-Lotus en coches deportivos, y, especialmente, las relaciones Volkswagen-Nissan, con la posibilidad de la firma germana de vender el Santana en Japón, que podría verse correspondida con el montaje del modelo Prairie en Alemania.

Pero la vorágine de tanteos, rupturas y convenios no queda ahí. En la Europa del Este, campo hasta hace poco copado —en sentido figurado— por los fabricantes occidentales, Japón comienza a extender sus intereses. El resultado más tangible es el acuerdo suscrito por Mazda e Isuzu con la

compañía estatal polaca POL-MOT para introducir un nuevo modelo en aquel mercado, y en el resto del COMECON por extensión. De ahí a la Europa comunitaria sólo hay un paso.

Estos son unos pocos ejemplos, y hay muchos

más. Lo que es cierto, según todos los observadores, es que, ante los críticos próximos años, el camino de la colaboración es inevitable si se quiere sobrevivir. Hace escasamente cinco años, el presidente de Nissan, tras un viaje a Estados Unidos

para buscar el lugar donde instalar una planta de montaje, afirmaba: «No hay ninguna duda que el mercado mundial de automoción se dirige hacia la concentración. La crisis económica ha golpeado duramente a bastantes empresas y no pasa-

rán muchos años antes de que veamos desaparecer unas y reaparecer después otras bajo nombres compuestos de otras anteriores...» Sólo hay que darle tiempo al tiempo.

Raúl R. Sáez



Agnelli ataca de nuevo.—«El sueño de unir Fiat y Ford era muy atractivo. Pero no hemos podido realizarlo porque Ford es una compañía muy orgullosa, y otro tanto le ocurre a Fiat.» Es la definición de la ruptura en palabras del propio presidente del grupo italiano, Giovanni Agnelli, que se encuentra en Estados Unidos

buscando una firma norteamericana con quien asociarse. Agnelli se inclina por Estados Unidos, ya que, en su



opinión, en Europa sólo cabría la posibilidad de aproximarse a Volkswagen o al grupo PSA. «Renault —ha dicho— no me gusta porque es estatal, y los japoneses tampoco, porque nuestras culturas son muy diferentes.» Los rumores apuntan al inicio de conversaciones con American Motors una vez que Renault parece dispuesta a abandonar sus negocios en Norteamérica.

Menos empleos en Seat.—La dirección de Seat ha presentado a la comisión de seguimiento del plan estratégico una propuesta de actuación de varias medidas laborales y de productividad

para el periodo 1986-1990, que contienen la firma de cuatro mil bajas incentivadas antes del próximo mes de enero y el traslado de 721 trabajadores. La voluntad de la empresa es centralizar a corto plazo las plantas de Seat en el centro de Martorell, donde cuenta con terreno suficiente, eliminando las factorías de El Prat y la Zona Franca, y trasladar las oficinas centrales a Barcelona. Estas medidas laborales forman parte del nuevo plan industrial negociado con Volkswagen, cuya intención es además la de abaratar costos del proceso productivo.

Despéinate.



Ya está aquí el nuevo
Citroën Visa GTi

Potencia de despegue:
105 Caballos.

Velocidad de despegue:
De 0 a 100 en 9".

Velocidad de crucero:
188 Km/h.

Consumo previsto:
5,9 a los 100 Km.

**Nuevo Citroën
Visa GTi.**
Te desmelenas



PARA LOS LECTORES DE MOTOR-16

EL PORSCHE 911, COCHE DEL SIGLO



Ya tenemos coche del siglo, el Porsche 911, que ha resultado el más votado en la encuesta organizada por MOTOR16 entre sus lectores. No se pre-

tende sentar cátedra sobre las virtudes y cualidades de este y otros coches votados en la encuesta, el Porsche 911 es simple y llanamente el coche que por muy distintos motivos gusta más a nuestros lectores. Al margen de valoraciones técnicas, que siempre estarían subjetivadas por el momento de su lanzamiento o el usuario a que fuera destinado cada modelo, hemos pedido una explicación social del resultado de la encuesta a Amando de Miguel, que publicamos más adelante.

De los 34.827 cupones recibidos en nuestra Redacción han votado al Porsche 911, 8.459 lectores, que representa un 24,29 por 100. El segundo coche más votado ha sido el Volkswagen Escarabajo, con 6.321 votos (18,15 por 100), seguido del Seat 600, con 2.814 votos (8,08 por 100) y el Ferrari Testarossa, con 2.134 votos (6,13 por 100).

Como puede observarse en la tabla de clasificación, después de los 16 primeros lugares, la votación se dispersa, y aunque, por razones de espacio, no publicamos todos los coches votados, casi todas las marcas están representadas con algún modelo.

	Modelo	Votos	%
1.	Porsche 911	8.459	24,29
2.	Volkswagen Escar.	6.321	18,15
3.	Seat 600	2.814	8,08
4.	Ferrari Testarossa	2.134	6,13
5.	Mercedes 190	1.222	3,51
6.	Rolls-Royce	794	2,28
7.	Seat Ibiza	727	2,09
8.	Renault 5	724	2,08
9.	Citroën 2V	558	1,66
10.	Peugeot 205	494	1,42
11.	Opel Kadett	466	1,34
12.	Mercedes 500	400	1,15
13.	Ford T	379	1,09
14.	Audi Quattro	278	0,80
15.	Lamborghini M. ..	212	0,61
16.	Jaguar E	181	0,52
	Total de votos	34.827	



AUNQUE otros modelos hayan tenido también una trascendencia en la historia del automóvil, no debe extrañar a nadie que el Porsche 911 haya sido elegido Coche del Siglo por los lectores de MOTOR16. En él se reúnen el mito, el deseo hecho automóvil, la faceta deportiva y, por supuesto, la de la técnica y el buen diseño industrial. Un diseño y unas características técnicas que le han permitido sobrevivir todo este tiempo, rompiendo todas las previsiones de la propia empresa fabricante, que, siguiendo una dinámica normal, había previsto su substitución hace ya bastante tiempo. Ahora las cosas han cambiado y nadie piensa ya en abandonar el 911, que sigue creciendo sin cesar, hasta convertirse en el 959 con

tracción a las cuatro ruedas. Hace un año, Peter Schutz, el presidente de Porsche AG, entrevistado por MOTOR16, comentaba que «si ahora tuviéramos que diseñar un nuevo coche, sería difícil obtener unos resultados aerodinámicos como los que obtenemos del 911».

Fue en 1959 cuando Ferry Porsche dio luz verde a la puesta en marcha de un programa para crear un nuevo modelo que reemplazara al 356. En cuatro años se dio forma a una nueva carrocería, realizada por Butzi Porsche, que en aquellos momentos era jefe del departamento de diseño de la marca. Butzi Porsche buscó realizar una línea «que delatara la paternidad de Porsche, pero que fuera nueva y, cuando menos, tan eficaz como la del modelo



precedente». Y eso sí lo tenía el nuevo modelo, del que Butzi Porsche también diría, quizá menospreciando su trabajo, «tiene garra, pero no estilo».

Que estaba equivocado quedaría claro durante el Salón del Automóvil de Fracfort de 1963, que fue escogido para la presentación del nuevo modelo. En su stand mostraban el primer ejemplar de preserie —«el único que teníamos», confesaron más tarde dirigentes de la marca—, pues no pensaban comenzar la venta del coche hasta un año después, con motivo del Salón de Francfort de 1964. Presentaron el coche porque anunciaban un precio sensiblemente más alto al de los demás modelos Porsche existentes en el momento, por lo que esperaban que su aparición no fuera a quitarles ventas.

LOS VOTOS EUROPEOS

No sólo los lectores de MOTOR16 han sido consultados para elegir el coche del siglo, también especialistas del motor han emitido su voto; votos que no han sido contabilizados en el cómputo total, pero que, sin embargo, ofrecemos a

	Coche del siglo	Mejores utilitarios	Mejores berlinas	Mejores deportivos	Mejores de competición
 JUAN ANTONIO DIAZ ALVAREZ PRESIDENTE DE SEAT	VW Escarabajo	Seat 600 Seat 127 Mini Morris Seat Panda Citroen 2 CV	VW Golf Audi 100 Mercedes 300 Peugeot 504 Rover 3500	Jaguar XK-120 Ferrari GTO Mercedes 300 SL Alpine Renault BMW 328	Audi Quattro Spert Jaguar E Ferrari GTO Lancia Stratos Porsche 956
 VITORIO GHIDELLA DIRECTOR GENERAL DE FIAT AUTO	VW Escarabajo	Mini Morris Fiat Topolino Citroen 2 CV VW Escarabajo Fiat Uno	Ford T Citroen Traction Mercedes Rolls Royce Lancia Lambda	Alfa Romeo Bugatti Mercedes Jaguar Morris	Auto Unión Ferrari Mercedes Maserati Bugatti
 HAROL MUSGROVE AUSTIN ROVER	Austin Mini	Austin Mini Austin 7 VW Escarabajo Renault 5 Citroen 2 CV	Ford T Citroen 15 Jaguar XJ 12 Mercedes W 123 Saab Turbo	MG TC Jaguar E Lotus Elite Datsun 240 Z Ferrari GTO 1963	Austin M. Cooper S Jaguar D Peugeot 205 T-16 Audi Quattro Rallye Porsche 911
 SERGIO FAVIA DEL CORE REVISTA «MOTOR» (ITALIA)	Bugatti Royale	VW Escarabajo Austin Mini Fiat 600 Citroen 2 CV Dyna Panhard	Citroen Traction Lancia Lambda Mercedes 260 D Audi 200 Quattro Citroen DS	Ferrari 250 GT Porsche Carrera Mercedes 300 SL Alfa Romeo 1750 Jaguar XK	Mercedes SSK Auto U. Grand Prix Ferrari 500 A.R. Alfetta 159 Lotus 25
 GIANNI ROGLIATTI REVISTA «MOTOR» (ITALIA)	Ford T	Austin 7 Fiat 500 Volkswagen Citroen 2 CV Mini	RR Silver Shadow Mercedes 500 SL Citroen CX Lancia Thema BMW 745	Jaguar XK 120 Porsche 911 Ferrari Testarossa Lamborghini Miura Chevrolet Corvette	Ferrari F2 Porsche 917 Lotus 25 Alfetta 158 Bugatti 35
 JOSE VIEIRA REVISTA «TURBO» (PORTUGAL)	Citroen DS	Mini Morris VW Escarabajo Fiat 500 Renault 5 Fiat Uno	Citroen DS Mercedes W 124 Citroen Traction Jaguar MX2 Ford T	Ferrari 250 GTO Porsche 911T Bugatti 35 Jaguar E Lamborgh. Count	Lotus 79 Mercedes W 196 Cooper-Climax Porsche 917 Maserati 250 F

nuestros lectores por ser la opinión personal de profesionales totalmente capacitados y conocedores de la historia del automóvil. En esta encuesta realizada por nuestra revista para la que han sido consultadas asociaciones del automó-

vil, periodistas que componen el jurado del año y marcas; estas últimas, salvo Seat, Fiat y Austin Rover, han declinado pronunciarse por considerar que su implicación directa en el tema les impedía una respuesta objetiva.

	Coche del siglo	Mejores utilitarios	Mejores berlinas	Mejores deportivos	Mejores de competición
 ALEXANDER BECK REVISTA «NEUE ZÜRCHER ZEITUNG» (SUIZA)	VW Golf	— — — —	VW Golf Citroen DS Lancia Aprilia Ford T Mercedes 124	Porsche 911 Chevrolet Corvette Ferrari 512 BB Mercedes SSK MG Midget	Lotus-Ford A. Romeo Alfetta Porsche 917 Mercedes W 125 Mini Cooper
 LENNART OJSTEN JURADO DEL COCHE DEL AÑO (SUECIA)	Volkswagen	Volkswagen VW Golf Toyota Corolla Mazda 323 Fiat Uno	Mercedes 116 Chevrolet Caprice Volvo 200 BMW 3.0 Si Citroen Traction	Audi Quattro Porsche 911 Mercedes 300 SL Mercedes 350 SL Ford Thunderbird	Porsche Ferrari Mercedes 300 SLR Jaguar Lotus
 MAURI SALO JURADO DEL COCHE DEL AÑO (FINLANDIA)	Ford T	VW Escarabajo Mini Morris Peugeot 205 Fiat Topolino Renault 5	Mercedes 500 SEL Jaguar XJ 12 Citroen B15 Cadillac V16 Volvo Amazon	Porsche 911 Alfa R. Giulia S. Bugatti T35 Ferrari Triumph TR3	Porsche 957 D. Garlits AA-Fuel Mercedes W 196 Lotus 25 Mini Cooper S
 PAUL FRERE JURADO DEL COCHE DEL AÑO (BELGICA)	—	Ford T VW Escarabajo Fiat 501 VW Golf Fiat 508 C	Citroen Traction Hispano Suiza H6 Citroen DS Mercedes 300 E Bentley 3 1/2	Lancia Lambda BMW 328 A. Romeo 1750 GS Porsche 911 Audi Quattro	Bugatti 35/51 Lotus 25/33 Mercedes GP 1939 A.R. Alfetta 158/159 Porsche 956
 OLAF FERSEN JURADO DEL COCHE DEL AÑO (RFA)	Rolls Royce	BCM Mini Austin 7 Fiat Topolino Peugeot 205 Lancia Y 10	Citroen DS Lancia Lambda Jaguar XJ 12 Audi Quattro Mercedes 124	Porsche 911 Bugatti 35 Jaguar E Ferrari Testarossa BMW 328	Prince H.-Mercedes Alfa Romeo 158 Cooper Climax Lotus 25 Peugeot 205 T16
 TERRY NORMAN ASOCIACION DEL AUTOMOVIL DEL REINO UNIDO	Rolls Royce Silver Ghost 1907	BMC Mini Morris Minor Austin 7 VW Escarabajo Ford Escort	Ranger Rover R. R. Silver Ghost Jaguar XJ6 Jowett-Javelin Lanchester 1928-9	Jaguar XK 120 Bentley 1930 Ferrari GTO Porsche 911 Lotus Elan	Jaguar D Ford GT 40 Porsche 917 Mini Cooper S Ford Escort RS-1600

20 AÑOS DE LEYENDA

La primera versión del que después sería el popular 911 apareció hace veintidós años en el Salón de Francfort. Era el Porsche 901, con dos cilindros más que su predecesor, el 356, pero se trataba simplemente de un prototipo que presentaba algunas novedades y pretendía ser el coche más grande que Porsche tenía en su programa. La idea de las cuatro plazas estaba presente; sin embargo, el espacio interior de estos coches siempre se ha caracterizado por su estrechez en las plazas traseras, porque para Ferry Porsche todos sus coches debían ser reconocidos al primer vistazo como coches deportivos y ser más funcionales, cortos y compactos que otros deportivos.

La evolución de este primitivo prototipo daría paso, un año más tarde, al 911, que comenzaría a producirse en serie y sentaría las bases para la leyenda de este modelo que, año tras año, fue sufriendo mejoras, pasando paulatinamente de los 130 caballos a los más de trescientos que tienen bajo el capó los actuales, ya con turbo incorporado.

Prácticamente iguales y, sin embargo, les separan veinte años. A la izquierda, un 911 de 1963, y a la derecha, un Carrera de 1984.

Año	Tipo	C.C.	CV
1963	901	1.991	130
1964	901/911	1.991	130
1965	911	1.991	130
1966	911	1.991	130
	911 S	1.991	160
1967	911 T	1.991	110
	911 L	1.991	130
	911 S	1.991	160
1968	911 T	1.991	110
	911 E	1.991	140
	911 S	1.991	170
1969	911 T	2.195	125
	911 E	2.195	155
	911 S	2.195	180
1970	911 T	2.195	125
	911 E	2.195	155
	911 S	2.195	180
1971	911 T	2.341	130
	911 E	2.341	165
	911 S	2.341	190
1972	911 T	2.341	140
	911 E	2.341	165
	911 S	2.341	190
	Carrera RS	2.341	210
1973	911	2.687	150
	911 S	2.687	175
	Carrera	2.687	210
1974	911	2.687	150
	911 S	2.687	175
	Carrera	2.687	210
	911 Turbo	2.994	260
1975	911	2.687	150
	911 S	2.687	175
	Carrera	2.687	210
	911 Turbo	2.994	260
1976	911	2.687	165
	Carrera 3.0	2.994	200
	911 Turbo	2.994	260
1977	911	2.687	165
	Carrera 3.0	2.994	200
	911 Turbo	2.994	260
1978	911 SC	2.994	180
	911 Turbo	3.299	300
1979	911 SC	2.994	188
	911 Turbo	3.994	300
1980	911 SC	2.994	188
	911 Turbo	2.994	260
1981	911 SC	2.994	204
	911 Turbo	3.299	300
1982	911 SC	2.994	204
	911 Turbo	3.299	300
1983	Carrera	3.164	231
	911 Turbo	3.299	300
1984	911 Carrera	3.164	231
	911 Turbo	3.299	300
1985	911 Carrera	3.164	231
	911 Turbo	3.299	300

Sin embargo, el atractivo del coche demostró ser tal que hubo gente que se reservó hasta su aparición, ya con la denominación 911, en vez de 901, como inicialmente se había designado. Este cambio de denominación se debió a que, cuando se hizo el anuncio de entrada en producción del modelo 901, hubo muchas malas interpretaciones en la Prensa, que pensaron que se trataba de un modelo de Peugeot, marca que se ha distinguido por denominar a sus coches con un número de tres cifras, de las cuales la central siempre es el cero. El motor era un seis cilindros en oposición, refrigerado por aire, de 1.991 centímetros cúbicos, que desarrollaba 130 caballos.

26/ Motor 16

En la definición del 911, Ferry Porsche desestimó una versión de cuatro auténticas plazas después de que el consejo de dirección de la empresa decidiera «mantenerse en el tipo de coche que estaban especializados, en vez de meterse en el terreno en que otros lo pueden hacer mejor».

La gama 911 se desdobló enseguida en dos, al aparecer la versión 912, con el motor de cuatro cilindros en oposición, refrigerado por aire, de 1.582 centímetros cúbicos y 90 caballos de potencia.

Es a partir de aquí que comienza el crecimiento de Porsche, un crecimiento que ha ido íntimamente ligado a la competición. Algo que parece inevita-



HAY ocasiones en que los resultados mostrencos de las encuestas le revelan a uno toda la intimidad escondida, acaso reprimida. Al conocer el veredicto de los lectores de MOTOR16 sobre el «coche del siglo» me llevé un sobresalto, algo así como si alguien hubiera podido leer mi diario secreto.

Debe ser la única vez en que me pongo a escribir desde la perspectiva de varón, no de persona en la que el sexo no se revela. El coche para los varones de mi edad y condición se nos ha convertido en el signo sexual por excelencia. Es fácil adivinar perfiles femeninos en las líneas ondulantes de la carrocería de un automóvil. Los de mi generación nos hemos enamorado y desenamorado algunas veces en los asientos del coche. Nada más emotivo que conducir de noche, y a ser posible, lloviendo, con la dama a la que intentamos conquistar. El caballo hacía antes «caballero» al doncel. Es lástima que «coche-ro» no se haya convertido en su equivalente funcional en la era de las máquinas.

El «coche del siglo» es una entelequia. En realidad proyectamos sobre tan sonoro título nuestras querencias personalísimas. De ahí el acuerdo máximo sobre el Porsche. Es el automóvil imposible que compraríamos para nuestra amante. Sus curvas no pueden ser más sicalípticas, como decían nuestros abuelos, que ellos sí sabían tener y mantener amantes. El Porsche atrae como fruta prohibida; eso es la velocidad en carretera. Quien no puede superar fácilmente a los demás (basta con creerlo) aspira a un coche que pueda adelantar a los otros coches. Es evidente la función vicaria de esa prepotencia, o mejor, «pospotencia». Dime qué coches prefieres y te diré cómo eres, es decir, de lo que careces. No hay varón que esté del todo satisfecho con su virilidad, y por eso, tantos sueñan —soñamos— con asirnos al volante de un Porsche. Sólo es para dos, y ade-

AMANDO DE MIGUEL

DIME QUE COCHE PREFIERES Y TE DIRE COMO ERES

más, ligeros de equipaje. Los ricos, si felices, no necesitan equipaje.

Si el Porsche son los sueños —en el sentido de *day dreams*, esto es, de ilusiones o fantasías—, la realidad es el Seiscientos. El Porsche es a la amante lo que el Seiscientos es a la novia. Cuántos españoles de mi quinta no habrán aprendido a cortejar en un «seiscientín». Era un habitáculo asaz incómodo para tal menester, pero por eso mismo se le recuerda con ternura. Empleo el *le* de manera deliberada, pues el Seiscientos tuvo vida, se nos metió en nuestra vida como una persona entera. El «seiscientín» no corría, brincaba. Además se calentaba y protestaba, y era siempre fiel. Era de buen conformar y nos proporcionaba el rato de intimidad que nos negaba una sociedad adusta, que no entendía de las cosas del amor. El Seiscientos, en su pequeñez, era todo un mundo versátil y placentero. Era mesacamilla y discoteca a un tiempo, después de fenecidos los braseos y antes de que apareciera la estereofonía. Hacía las veces del hogar que todavía no teníamos. Desde luego no era un corcel piafante, pero más compañía da un borriquillo. El Seiscientos, como «Platero», era pequeño, suave y gris, peludo por dentro y oliendo a forraje, a naranjas. En el Seiscientos descubrimos trémulos las «mariposas blancas» del poeta de Moguer.

Si el Porsche es la amante improbable, aunque siempre posible en la fantasía, y si el Seiscientos es la novia, el Escarabajo es la mujer, la esposa quiero decir. Tuve yo la dicha de estrenar mujer y Escarabajo al tiempo. El diminuto Volkswagen es la perfección en coche, la estabilidad y el sentido común. Ya tenía el bichejo sus kilómetros y podía resistir otros tantos. Uno siempre anda en trance de conquistar otra vez a la mujer. Nada mejor que aliarse con el Escarabajo, la mesura y la fiabilidad de la técnica alemana. Por cierto, que el VW Escarabajo fue diseñado por el señor Porsche. Iba a ser el «coche del pueblo» de la Alemania victoriosa de Hitler; por eso se pensó para durar mil años. Las locuras de Hitler se volatilizaron, a Dios gracias. Sólo se salvaron los planos del VW. Ya es paradoja que el Escarabajo

metálico se haya convertido en símbolo de la democracia.

Absténganse de soñar con un Escarabajo las parejas que no funcionan en régimen democrático. Estamos ante la máquina más simétrica que existe. Asombra el aprecio tan general de un diseño que es como un supérstite de la Bauhaus. El Escarabajo es en coche lo



que la silla con agujeros de Marcel Breuer es a la función de estar sentado. Estoy escribiendo sentado en esa silla y sé lo que me digo. La severa geometría del Escarabajo, su ahorro de materiales, la suavidad metálica de sus formas, le confiere la dignidad de objeto de museo. Nunca tendrá la gracia de la novia, ni el misterio de la amante, pero conserva la serena belleza de la mujer que es compañía. El VW es para toda la vida.

Mis paisanos han sabido definir muy bien el carruaje ideal, como la mujer ideal es al tiempo amante, esposa y novia. No dirán los fabricantes de automóviles que no les damos ideas. No tienen más que realizarlas. Unase el recuerdo amoroso del Seiscientos con la técnica alemana y se podrá encontrar la salida del laberinto. No digo más, que bastante de mi diario secreto se ha hecho luz hoy. Tenía que revelarlo una encuesta.





ble, tratándose de una marca como Porsche y habiendo tenido el modelo un responsable de pruebas como Peter Falk, actual director de competición de

De algo de lo que se sienten particularmente orgullosos los hombres de Porsche es que su coche ha sido capaz de triunfar tanto en las 24 Horas de Le Mans, prototipo de prueba de velocidad en circuito, hasta las pruebas tipo rallye más complicadas, como el Montecarlo, pasando por el Rallye Safari, en plena sabana keniana. Con los 911 y sus evoluciones Porsche ha competido y ganado en todo. En el Campeonato del Mundo de Resistencia, con los Porsche 911/935, que desarrollaban, gracias a un motor de 2,6 litros con turbo, más de 700 caballos. También con este coche han ganado el Campeonato

de Europa de Montaña. Con el Porsche 911 en su versión S ganaron el Mundial de Rallyes. Esto, además de varios Campeonatos de Europa con otras versiones.

Paralelamente a la evolución de los motores para coches de competición iban apareciendo nuevos motores de serie. En 1969 aparecieron los motores de 2,2 litros. En el 1971, los 2,3 litros, con los que se llegó hasta los 210 caballos. En 1973, con el motor 2,6 se mantuvo la potencia, pero se mejoró el par máximo y, por tanto, la elasticidad y la facilidad de recuperarse de regímenes bajos. La primera versión con turbocompresor se lanzó en 1974. Ofreció 260 caballos. La cilindrada era ya de tres litros en aquel momento, pero subió a los cuatro litros —300 caballos de po-

tencia— en 1978. Posteriormente ha habido un desinflamiento de estos motores, aunque manteniendo unas potencias de 230 caballos para las versiones de motor atmosférico y de 300 para los coches con motor sobrealimentado.

En lo que se refiere al aspecto exterior, el aumento de potencia se ha correspondido con el ensanche de las vías, que ha necesitado que la carrocería fuera modificada para permitir unos aletines que pudieran cubrir los también más anchos neumáticos. También se han ido añadiendo faldones y alerones, a fin de mejorar la aerodinámica y la estabilidad a alta velocidad del coche, el cual, de tener una velocidad máxima de 195 kilómetros por hora en sus versiones iniciales, alcanza ahora los 260 en las versiones turbo.

En el interior hubo un intento de aprovechar las miniplazas traseras en los primeros momentos, lo que dio lugar a la aparición de la versión T, que llegó a ser considerada, en el plano deportivo, como Turismo de cuatro plazas. Posteriormente, siguiendo las instrucciones de Ferry Porsche, se ha jugado limpio, potenciando su aspecto de coupé 2 + 2.

Desde el primer momento hubo también una versión abierta, denominada Targa. Posteriormente se ha presentado la Spider, sin el arco central.

PUEDES RODAR CON JACQUES LAFITTE EN EL JARAMA.

PIRELLI TE INVITA.

Si montas tus cubiertas Pirelli P6 entre el 1 de Octubre y el 15 de Noviembre, tendrás la oportunidad de participar en el Curso de Conducción Deportiva que dirigirá el piloto de Fórmula 1 Jacques Lafitte en el circuito del Jarama. Además, en el momento de la compra de tus nuevos neumáticos Pirelli P6, recibirás "ya" un cassette de Jacques Lafitte con consejos prácticos para la Conducción Deportiva.

Monta ahora unos Pirelli P6.



PIRELLI P6
LA HUELLA DEL DEPORTIVO



ACTUALIDAD

JOSE PABLO SAEZ GANO EL CONCURSO DE MOTOR 16

EL IBIZA YA TIENE DUEÑO



EL Seat Ibiza, personalizado por el diseñador Francisco Podadera, que MOTOR16 ha sorteado entre sus lectores, ya tiene dueño. El ganador se llama José Pablo Sáez Aragonés, tiene veintidós años y es de Madrid. El sorteo, entre los 34.827 boletos recibidos, se realizó el día 16 de octubre en presencia del notario del ilustre Colegio de Madrid don Juan Carlos Caballería Gómez.

José Pablo, que no daba crédito a sus oídos cuando se le comunicó por teléfono la noticia, se presentó en nuestra redacción a la mañana siguiente para comprobar en persona que no se trataba de una broma. El Ibiza le vendrá muy bien, según comenta: «Yo vivo en Batán y el coche me servirá para ir todos los días a la Escuela de Ingenieros de Telecomunicaciones, donde realizo mis estudios, y al Conservatorio, donde ya he terminado guitarra y ahora recibo clases de música de cámara.»

Por supuesto, sus dos hobbies son la electrónica y la música, aunque siempre saca tiempo para hacer footing y leer MOTOR16, revista que colecciona

desde su primer número. «Disfruto con todo el contenido de la revista, pero me he apasionado especialmente por la sección "Fuera de Serie", ya que pienso que es bueno soñar de vez en cuando.»

En los cupones que envió para el sorteo de MOTOR16, José Pablo votó

Momento del sorteo del Ibiza
Fueron 34.827 los boletos recibidos



unánimemente al Porsche 911, ya que opina «es un coche que pese a que tiene veinte años sigue siendo un vehículo maravilloso». Ha tenido además la suerte de poder conducir uno de ellos, cedido por un compañero, experiencia que le confirmó todo lo que pensaba sobre ese coche y además le acrecentó su pasión por este modelo germano.

Aunque tiene carnet de conducir desde hace tres años, hasta ahora no poseía coche propio. Se limitaba a utilizar el Seat 127 de su hermana cuando ella se lo dejaba.

José Pablo es además de un asiduo lector de MOTOR16, un sempiterno participante de todos los concursos de esta revista. Se lamenta, con la boquita pequeña, que la suerte no le acompañara con el Porsche o el Opel Manta. También ha tanteado sin fortuna los otros sorteos realizados. Al final, ha visto hecho realidad el dicho de que «el que la sigue la consigue»: «Estoy muy ilusionado. De verdad no me esperaba esto y, por supuesto, voy a seguir leyendo MOTOR16 y participando en todas sus iniciativas.»



LAS VALVULAS DE MOTOR-16

Al celebrar nuestro segundo aniversario, MOTOR16 premia a las entidades y personas que más se han destacado en el mundo de la automoción y deporte durante 1985, otorgándoles «las válvulas de MOTOR16», que en la presente edición se ha construido con las del motor del Peugeot 205 Turbo 16, que se proclamó campeón del Mundo de Rallyes a falta de dos pruebas para concluir el Campeonato.

En la presente edición, los premios se han concedido a Ford España, por el mejor balance económico del año; FASA-Renault, por el éxito de venta del Supercinco; a Land Rover Santana, por el impacto comercial del Suzuki; a Salvador Serviá, por el Campeonato de España de Rallyes; a Campsa, por el apoyo al deporte del motor, y a Luis del Olmo, por la difusión del mundo del motor a través de la radio.

- Ford: mejor balance económico
- Renault: éxito en ventas
- Land Rover: impacto Suzuki
- Serviá: campeón de España de rallyes
- Campsa: apoyo al deporte
- Luis del Olmo: comunicación



FORD

LAS CLAVES DEL ÉXITO

Con un mercado endémicamente deprimido y en medio de serias dificultades para todas las marcas, Ford España brilló el año pasado con luz propia al obtener unos beneficios valorados en 16.255 millones de pesetas y al ocupar el primer puesto del «ranking» de los exportadores españoles, con un monto de 121.000 millones, por delante de empresas como Cepsa o IBM España. Para Patrick P. Byrne, consejero delegado de Ford España, estos resultados «tienen que ver con la naturaleza de nuestras operaciones en este país, con la forma de integrarnos, sobre todo en relación con la fabricación del resto de Europa, y con el hecho de que Ford Europa está mucho más integrada en el continente que cualquier otra compañía automovilística, ya sea europea o americana».

Para el señor Byrne, la clave ha estado en el éxito del Ford Fiesta, «por su bajo coste de consumo y mantenimiento», y del Escort, «que mantiene la tendencia de ser el coche más vendido del mundo. De ahí que si a una producción eficaz, a unas operaciones in-

tegradas y a unas ventas sustanciales, unimos una dirección técnica y una tecnología en la que continuamente estamos invirtiendo, se consigue el resultado señalado».

No olvida el consejero delegado de Ford destacar los beneficios procedentes de la fábrica de motores. «A veces la gente se olvida que producimos cuatrocientos mil motores al año y que desde que estamos en España hemos fabricado cerca de cuatro millones. Esto representa un nivel de beneficios enorme a la hora de nuestra integración en España y unos importantes ingresos por exportación.»

La confianza en el futuro reina en Ford España. Para Patrick P. Byrne, «la entrada de España en el Mercado Común no es preocupante, porque estamos preparados desde hace tiempo. Habrá que adaptarse, eso sí, a nuevos impuestos, a nuevas fórmulas. Pero creo que saldremos tranquilamente de esa fase, sin sobresaltos».

Más preocupante le parece la situación del mercado interior, ante la ausencia de una política gubernamental clara para con el sector del automóvil. «No creo necesaria —dice Byrne— una reconversión sectorial, pero se debería contar con un plan. Creo que se sueña con convertir a España en un nuevo Japón, ya que debido a los costos relativamente bajos se piensa en atraer inversiones para incrementar la exportación en una buena proporción, dejando de lado el mercado interior. Pero esto es una falacia, ya que ninguna experiencia en el mundo demuestra que se pueda tener éxito en unos planes de inversión y exportación sin un mercado interior sano. No es que la Administración esté matando la gallina de los huevos de oro —añade con ironía—, sino que no la está alimentando como debería y cada vez esa gallina pondrá menos huevos.»



RENAULT

PLENO AL SUPERCINCO

Si hay un vehículo que destaque sobre los demás por el éxito de ventas desde su nacimiento hasta el momento actual, ése no es más que el Renault Supercinco, modelo del que se han vendido 22.239 unidades en tan sólo los meses que van desde febrero último, fecha de salida al mercado, hasta septiembre pasado.

Este éxito se debe, en opinión del presidente de FASA-Renault, Manuel



Guasch Molins, a «la dilatada experiencia de la compañía en la fabricación de los vehículos llamados polivalentes, que le vienen proporcionando una primacía en este campo. De todos es conocido el extraordinario éxito a nivel mundial conseguido por el Renault 5 (más de cinco millones de unidades fabricadas). No obstante, la tecnología en el automóvil evoluciona continuamente, por lo que haciendo uso de su experiencia y apoyándose en la misma se había tomado la decisión de relevar ese modelo por otro nuevo que, conservando su estilo, incorporara mejoras tecnológicas en el campo de la seguridad, prestaciones, economía y diseño».

Para el presidente de FASA-Renault, «la marcha de este nuevo producto en el mercado, así como la buena acogida que le viene prestando la prensa especializada, representa un claro índice de reconocimiento a los méritos del Renault Supercinco, que ocupa un lugar destacado dentro de nuestra gama, y con una importante penetración en el mercado —por encima del seis por ciento—, que se verá incrementada con la reciente incorporación de la versión de cinco puertas».

«En el campo empresarial —añade Guasch Molins— hemos hecho importantes inversiones, robotizando totalmente nuestra factoría de montaje 2, en la que se fabrica este modelo, lo que nos proporciona una mejora en nuestra ya tradicional calidad.»





Cada pieza ZF tiene asistencia garantizada por ZF España.

Todas ellas.

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

Para cubrir toda la geografía nacional, ZF dispone de 5 delegaciones puestas a su servicio donde, además de repuestos originales, usted encontrará profesionales cualificados y especializados en la atención de camiones, autobuses,

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

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

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

ZF-ECOSPLIT

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



Cajas de cambios, direcciones, ejes: nuestra especialidad.

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

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

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

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

ACTUALIDAD



LAND ROVER SANTANA

IMPACTO SUZUKI

Poco más de dos años después de la firma del acuerdo entre Land Rover Santana y Suzuki, veía la luz un nuevo vehículo todo terreno, el Suzuki SJ 410, coche que ha abierto un nuevo segmento entre los de su tipo, fabricados en España, por su carácter entre utilitario y campero. Como todo-terreno es, además, el más pequeño de su cla-

dríamos denominar "utilitarios", hasta ahora ocupado exclusivamente por fabricantes japoneses, y precisamente con una tecnología que ha demostrado ser la pionera en este tipo de vehículos pequeños.

De cara al futuro, Giménez Cassina afirma que «en los vehículos todo-terreno de fabricación propia mantendremos la continua puesta al día de las innovaciones introducidas por nuestros licenciadores, además de las modificaciones y diseños propios de la ingeniería de producto de Santana».

Para el presidente de Land Rover Santana, «la inyección que ha supuesto el lanzamiento del Suzuki dará plenos resultados a partir del año próximo con unas perspectivas muy favorables de futuro, especialmente si se hace la economía española».



se, lo que ha supuesto un gran impacto en el mercado.

Para el presidente de Land Rover Santana, Alfredo Giménez Cassina, el lanzamiento de este Suzuki «ha demostrado, una vez más, y desde el terreno industrial, la posibilidad de conseguir logros como el que supone poner en el mercado un vehículo totalmente nuevo en menos de veinticuatro meses después de haber obtenido todos los permisos necesarios y con una aportación nacional del orden del setenta por ciento».

«En el campo comercial —añade Giménez Cassina— representa entrar en el renglón de los todo-terrenos, que po-

supone una inmensa satisfacción, tanto por haber obtenido el Campeonato como por haber terminado las diez pruebas en las que ha participado. «Nunca me hubiera atrevido a programarlo —asegura—, ya que diez sobre diez es un alto porcentaje que muy pocas veces se da. Creo que aunque hemos trabajado mucho y he contado con un excelente equipo, la suerte también ha jugado a nuestro favor.»

Serviá siempre ha sido un piloto seguro, que necesitaba un coche competitivo para dejar sentada su categoría. No tiene reparos en afirmar que gran parte del mérito lo tiene el coche, el Lancia 037, que para Salvador es «un vehículo superestable y fiable, que tiene unos frenos maravillosos». «El coche no se ha roto, porque ha estado muy bien mantenido, pero si yo no me he salido de la carretera, a pesar de hacer algunas pruebas muy rápidas, ha sido por su estabilidad. Es un coche absolutamente dócil y manejable, con unos límites muy altos.»

Para la próxima temporada, Serviá sólo tiene claro dos cosas: seguir con su equipo Rac-Bendibérica y, por supuesto, con Lancia, pero está pendiente de los planes de la marca, que todavía no ha decidido si continuarán con el 037,



DEPORTES

CAMPEON, SERVIA

Salvador Serviá es ya campeón de España de Rallyes, aunque aún faltan dos pruebas por celebrarse. Para el piloto catalán haber logrado este título

utilizarán el nuevo S4 o si participarán en el mundial con un Fiat Uno Turbo en grupo A.

Pero a Serviá, ahora que es campeón de España y puede quedar segundo en el Campeonato de Europa, le gustaría competir con los mejores de la especialidad, oportunidad que no todo el mundo tiene a su alcance y que no dejará escapar si se le presenta, aunque para ello tenga que cambiar su vida.



DEPORTES

CAMPSA, EL PATROCINIO

Desde hace dos años, Campsa se viene distinguiendo por su apoyo al deporte del motor, que se traduce en la promoción de tres pilotos españoles: Luis Pérez Sala y Luis Villamil, en Fórmula 3, y Sito Pons, en el Campeonato del Mundo de Motociclismo.

Para el presidente de la compañía, José Luis Díaz Fernández, «es importante resaltar los éxitos logrados por nuestros pilotos durante el año mil novecientos ochenta y cinco. Hay que darse cuenta que tanto en motociclismo como en automovilismo han tenido que enfrentarse a las figuras más importantes a nivel internacional. De ahí que sus clasificaciones hayan tenido una clara y muy importante repercusión en la imagen de la compañía».

Cuando Díaz Fernández observa a un piloto, con la marca de Campsa, subido en el pódium, siente «una enorme satisfacción. El hecho de que el piloto esté patrocinado por nosotros, pasa a un segundo lugar. Sólo se piensa en ver a hombres españoles demostrar su auténtica valía en las competiciones internacionales de alto nivel».



Campsa, por supuesto, piensa seguir desarrollando esta labor de promoción y «aunque en un principio —dice su presidente— no hemos pensado aún fórmulas para apoyar a aquellos que empiezan en el deporte del motor, quizá sería muy positivo dedicar parte de nuestro presupuesto al patrocinio de pruebas para principiantes de las cuales puedan salir los futuros campeones, y prestarles después la ayuda necesaria para que lleguen a triunfar a nivel internacional».



RADIO

DEL OLMO, LA VOZ

Pocas voces hay en la radio española que reúna tal número de oyentes como la de Luis del Olmo en su programa «Protagonistas», de la cadena COPE. Y uno de los temas que, precisamente ahora le está dando una mayor audiencia, es del motor, al que dedica un amplio espacio. Para Luis del Olmo, la satisfacción es la norma, «porque hemos creado un interés en el ciudadano medio sobre los temas del automóvil, y el ciudadano ha respondido. Tanto es así que vamos a profundizar la colaboración que estamos desarrollando actualmente con MOTOR16 pensando especialmente en esos diez millones de españoles que poseen vehículo y que se sientan al volante de esos diez millones de coches».

Luis del Olmo, a través de las llamadas de sus oyentes, comienza a observar la creciente preocupación por los temas del motor y la circulación. «Al precio al que están los automóviles —dice—, crece la preocupación por él».



Se le cuida, se le mima, y no sólo para que aparezca bonito, sino para que funcione perfectamente, ya que para muchos es, además, una insustituible herramienta de trabajo.»

El director de «Protagonistas» no es un conductor habitual. «En ciudad voy a lo más práctico, el taxi, sobre todo por los problemas que me plantea aparcar en un lugar, la barcelonesa plaza de Cataluña, que es inabordable. Los fines de semana ya conduzco más, pues suelo ir con mi familia a Torre de Berá.»

La sociedad actual, para Luis del Olmo, es víctima y, al mismo tiempo, tiene una deuda con el coche. «Los coches han quitado a la gente oxígeno, espacio y, tal vez, comunicación. Pero, por otro lado, nos ahorra tiempo y permite unos desplazamientos que nos acerca más los unos a los otros.»



JOSE LUCAS, EL ARTISTA

Un murciano de Cieza, José Lucas, es el artista que ha repetido este año la confección de los trofeos de MOTOR16. De Lucas se afirma que es un pintor literario que maneja el color como el escritor la palabra. Dicen los críticos que Lucas elige los elementos de sus obras «buscándolos, no tomándolos de la realidad. No los describe, los vive, los transforma, los desintegra, los castiga, los hace nuevos, sin nada ya del que fue». Ha expuesto Lucas en las más importantes ciudades españolas y está en posesión de importantes premios. Sus obras se pueden encontrar en colecciones de Francia, Alemania, Italia, Estados Unidos, Bélgica, Yugoslavia...

Más de 1.000.000 de usuarios Derbi

Más de 1.000.000 de usuarios han confiado en DERBI para desplazarse cómoda, económicamente y con total seguridad.

Es lógico.

Ellos han valorado la amplia y fiable gama de modelos que sólo DERBI puede ofrecer.

Ciclomotores DERBI, Siempre a tu servicio.



Un Distribuidor DERBI a la vuelta de la esquina

Cada usuario de un Ciclomotor DERBI dispone de la más extensa Red de Asistencia Técnica: más de 5.000 Distribuidores -uno, casi en cada esquina- y más de 10.000 profesionales constantemente sometidos a cursos intensivos de perfeccionamiento a tu servicio.

CAMPEONA DEL MUNDO
1969 y 1970, 50 c.c. / 1971 y 1972, 125 c.c. VELOCIDAD

DERBI
RABASA

Recambios originales asegurados

El diseño y la fabricación exclusivamente nacionales de los Ciclomotores DERBI -y de cada una de sus piezas- asegura que cada usuario de un Ciclomotor DERBI disponga, en todo momento y en todo lugar, de cualquier recambio original que precise.

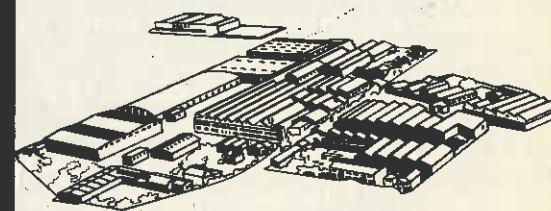


Permanente innovación tecnológica

El elevado nivel de rendimiento demostrado por DERBI en la alta competición internacional, sólo es posible gracias a la constante mejora de todos y cada uno de sus prototipos experimentados en las carreras. Estas mejoras son inmediatamente incorporadas a los modelos de serie, para ofrecer, al usuario la máxima fiabilidad y calidad.



Vaya seguro, vaya con DERBI.



50.000 mts.² de instalaciones.

VENCEDORA ABSOLUTA
MINIMO CONSUMO
24 Horas Montjuich

TROFEOS INTERNACIONALES
A LA CALIDAD

Nuevos amortiguadores Gas-Matic® de Monroe



Vive la nueva sensación de conducir con nuevos amortiguadores a gas. Todo terreno.

Monroe te ofrece, ahora, toda una gama de amortiguadores, columnas Macpherson y cartuchos a gas. Con la perfección de la más avanzada tecnología mundial. Y estas extraordinarias ventajas para el conductor:

- Respuesta suave e instantánea de la dirección a cualquier velocidad y en cualquier firme, para que tengas un confort de primera a la hora de conducir.

- Firme agarre en las curvas y al frenar, con lo que consigues mucha más seguridad.
- Mantenimiento de la estabilidad del coche en las condiciones más adversas, lo que te asegura una conducción infatigable por largas que sean las distancias.

Permítete el lujo de los nuevos Gas-Matic de Monroe. Por muy poco más.

MONROE
Todo en amortiguadores.

MONROE ESPAÑA, S.A.
Avda. Vizcaya, s/n
Apartado 27. ERMUA (Vizcaya)
División de Tenneco Automotiva

Mercado

OFERTAS DE LA SEMANA



FORD.—La marca valenciana acaba de iniciar la oferta de una serie limitada del Escort, bautizada GLS, ofreciendo un poco más de equipamiento que la conocida GL, sin elevar el precio. Estos elementos son: cuenta-vueltas, reloj digital, cierre centralizado y tapacubos de nuevo diseño. Una oferta del mismo estilo se ofrece para el Orion, bautizado GLX, en el que se ofrece un autorradio stereo y el cierre centralizado.

FIRESTONE.—Continúa la oferta iniciada este verano, en la que por el precio de tres neumáticos nos ofrecen el juego de cuatro.



En definitiva, un descuento del 25 por 100 en un periodo (el del hipotético inicio de las lluvias) muy bien elegido.

¡La subida que viene!

Cuando todo el mundo especulaba sobre los precios de los coches a partir del próximo enero y la llegada del IVA, los fabricantes nos sorprenden con una nueva subida de precios, que deberá llevarse a cabo en los próximos días, por un importe próximo al 2 por 100. Por el momento, ya lo ha confirmado a sus concesionarios General Motors para el modelo Corsa.

Un coche que cuesta hoy 100 pesetas, lo tiene que pagar el comprador a 129,5 pesetas, gracias a los distintos impuestos. Con la nueva subida, lo pagará a 134,09 pesetas; es decir, algo más de un 4,5 por 100 de subida real. Pero lo que es más grave es que, a partir del 1 de enero, al fabricante este mismo coche le va a costar un 8 por 100 menos (por la desaparición del ITE en cascada), lo va a seguir vendiendo al mismo precio que en diciembre ¡y se le aplicará el 33 por 100 de IVA! En definitiva, un coche que hoy cuesta en la calle 100 pesetas, el día 1 de enero nos va a costar 139 pesetas.



OTRAS OFERTAS

• En Barcelona, en Credi Cars Automóviles (C/ Calabria, 11), ofrecen un Alfa Romeo Sprint Veloce en perfecto estado de conservación y apenas kilómetros por 790.000 pesetas.

• Aunque se trata de un coche injustamente valorado, creemos que la oferta de un Citroën CX en buen estado de funcionamiento por 325.000 pesetas es una buena oferta. Los interesados pueden llamar al teléfono de Madrid 445 87 29.

• Es muy poco frecuente encontrar un Nissan Patrol de segunda mano como el que ofrecen en el concesionario Citroën de Guzmán el Bueno, 37, en Madrid. Y si queremos gastarnos un poco más de dinero, también tienen un Range Rover.

• Atención coleccionistas: un Maserati 3500 GTi coupé del año 60, con ruedas de radios y en bastante buen estado, lo podemos encontrar en Barcelona en el teléfono 249 84 52.

• También en Barcelona, en la calle Aragón, Automóviles Germán (tel. 325 69 49) nos ofrece un Ford Capri 2.8i en muy buen estado, al interesante precio de 1.300.000 pesetas.

Mercado

Modelo Cilindros Potencia Velocidad Precio total

KTM

250 MXT	250	46	187	402.000
250 GS	250	44	187	402.000
250 MC	250	46	187	408.300

LAMBRETTA

125	125	8	117	172.577
150	148	7,6	97	179.386
200	191	9,7	107	186.120

LAVERDA

RGS-1000	981	88	215	1.165.000
----------	-----	----	-----	-----------

MONTESA

Cota 242	233,3	—	—	212.230
Cota 346 Trial	349,6	—	—	210.290
Cota 350	349,6	—	—	210.290
Enduro 80 H7	74,8	10,2	113	210.540
Enduro 250 H7	248,5	11,0	121	321.445
Enduro 300 H7	349,6	13,0	130	342.220

Modelo Cilindros Potencia Velocidad Precio total

MORINI

Ingala 125	124	10	100	208.780
Ingala 175	174,7	13	100	220.050

MOTO GUZZI

V 50 M	490	47	170	606.548
V 50 Monza	490	48	175	642.473
V 50 Custom	490	47	165	657.170
V 65	643,4	52	185	663.660
V 65-SP	643,4	52	180	770.305
V 65-Custom	643,4	52	164	747.874
850-TS	844	67	188	1.001.728
Le Mans II	844	61	220	1.003.334
1000-SP-NT	948,8	71	200	988.665
1000-Convert	948,8	—	—	819.280
California II	948,8	—	—	1.076.845

MZ

ETZ 250	243	21	130	250.000
---------	-----	----	-----	---------

Modelo Cilindros Potencia Velocidad Precio total

OSSA

250 TE	244,2	—	130	271.990
250 Copo	244,2	140	140	243.180
303 Trial	302,7	—	—	332.120
350 Te-Te	250,0	—	—	297.990

PUCH

Cobra M 82-TT-AD	73,3	12	85	222.300
Cobra M 82-Cross	73,3	14	70	138.900
Cobra M 82-TD	73,3	10	80	246.600

RIEJU

Strada	74	8,5	—	183.000
Marathon M80	75	14	—	254.500
Marathon Enduro	80	20	—	307.000
Marathon Cross	80	20	—	307.000

SUZUKI

GSR 550 ES	572	45	195	791.294
GSR 750 ES	747	87	210	950.330

Modelo Cilindros Potencia Velocidad Precio total

VESPA

75 Junior	74,0	4,0	90	178.500
75 Elett.	75,0	4,4	90	196.865
125 Elett.	123,3	8,2	100	200.630
125 Elett.	123,3	8,2	100	212.240
125 MC	123,3	8,2	100	186.498
150 Ite	149,6	8,2	100	211.320
200 Ite	198,0	10,2	110	226.661
200 Ite	198,0	10,2	110	254.880

YAMAHA

DT 80	—	—	—	217.550
SR 250	239	17,0	115	358.300
SR 250 Special	249	20,0	117	368.080
XS 400	395	45,5	175	586.200
XJ 600	589	72,0	200	898.600
XJ 650	653	73,0	200	778.400
XJ 900	953	87,0	219	1.175.000
FJ 1100	1.087	126,0	280	1.537.315

NOTICIAS DE EMPRESA



NUEVOS TALLERES

EN la tarde del pasado jueves día 10 de octubre ha tenido lugar en Madrid la inauguración de Talleres Merman, cuyos gerentes son Manuel Arribas y Carlos Santillana, este último jugador del Real Madrid. En el acto de inauguración estuvieron presentes gentes del espectáculo y del mundo del deporte, entre los que se encontraban Ramón Mendoza y Luis de Carlos, así como la casi totalidad de la plantilla del equipo madrileño de fútbol.

MARLBORO TEXTIL

LA compañía internacional Philip Morris y la empresa española Vistamil, S. A., de Valencia, han llegado a un acuerdo para la distribución en España de la línea de confección Marlboro

Leisure Wear. Con este motivo se han presentado ya en nuestro país la colección primavera-verano 1986, que será la que marque la pauta de la primera andadura en el mercado. Audaz, vanguardista, exclusiva, distinta y elegante son algunos de los calificativos que definen las prendas seleccionadas para la primera temporada de esta firma.



BLAUPUNKT CON AUTOALARMA

LA firma alemana Blaupunkt, fabricante de equipos de sonido, autorradios, televisores, vídeos y cámaras de vídeo, sigue ofreciendo una autoalarma Bosch, por un precio simbólico, con la compra de sus autorradios digitales Toronto SQR 45, Memphis SQR 04, Montreal SQR 24, Boston SOM 23 y Kingston R24. El objetivo de esta oferta es proteger los equipos de sonido Blaupunkt y el mismo automóvil contra cualquier tentativa de robo.



MICHELIN EN ALBACETE

EL pasado día 9 de octubre se ha inaugurado en el polígono industrial de Campollano la nueva sucursal de Safen Michelin en Albacete. Esta es la más moderna de las 15 sucursales que la empresa fabricante de neumáticos tiene emplazadas en diversas áreas geográficas de nuestro país, y ha sido creada con el fin de satisfacer las necesidades de sus clientes en las provincias de Albacete, Ciudad Real y Murcia, en las que distribuye sus pro-



ductos a 163 agentes de reemplazo y siete constructores de vehículos situados en sesenta localidades.

ALBORETO, CON FIAT

EL Grupo Barro ha rodado para Fiat Mispania un spot destinado a televisión con el conocido piloto de Fórmula 1 Michele Alboreto. La idea de asociar esta modalidad deportiva con los vehículos de la serie Fiat ha respondido a las conclusiones que el Grupo Barro ha obtenido después de una serie de investigaciones.



TODO SOBRE EL MASTIN

LA Asociación Española del Mastín español le informa sobre todas las camadas disponibles, crianza de cachorros, trámites, etcétera, en los teléfonos 232 38 57 y 261 16 26.



CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLYES EL TRIUNFO DEL LEON



Salonen en el Campeonato del Mundo de Rallyes de este año no ha sido, ni mucho menos, fruto de la casualidad. Atrás quedaron miles de horas de trabajo y cientos de millones de pesetas invertidos en el programa.

Pero todos los esfuerzos han merecido la pena, ya que estas victorias suponen un triunfo sin precedentes en la historia de los rallyes. Hace años otra marca, Renault, lograba unos resultados similares, pero eran otros tiempos y no existía tanta competitividad como en el campeonato que aún no ha finalizado. Algunos pueden pensar que el mérito no es tan grande, puesto que en realidad una sola

marca, Audi, ha sido el único rival de categoría que ha tenido Peugeot. En descargo de la marca francesa hay que decir que Audi ha sido campeona del mundo en los dos últimos años y que esta temporada disponía de un vehículo tan potente y desarrollado como el 205 Turbo 16 y contaba también con unos medios y un presupuesto importantes. Pese a la relativa juventud del 205 Turbo 16, que hizo

su aparición en los rallyes del Campeonato del Mundo a finales del año pasado, sólo en una de las diez participaciones de esta temporada, en San Remo, ha sido batido por los coches germanos. Audi siempre estuvo detrás, pero nunca llegó a inquietar al equipo que, comandado por Jean Todt, ha hecho posible este triunfo. El Peugeot 205 Turbo 16 es uno de los coches más



En terrenos resbaladizos el Peugeot 205 Turbo 16 ha demostrado una excelente capacidad motriz. La Evolución 2 —en las fotos— mejoró su efectividad en el asfalto. En la parte inferior derecha vemos a Salonen observando los trabajos de asistencia

El Peugeot 205 Turbo 16 dispone de una de las mecánicas más vanguardistas que existen en el Campeonato del Mundo de Rallyes. En su diseño han participado los mejores especialistas de cada uno de los apartados: el chasis fue confiado a André de Cortanze, padre de la extraordinaria moto Elf 2 y autor, también, de los famosos Alpine Renault Prototipos y de los primeros chasis Renault de Fórmula 1. Jean Pierre Boudy, uno de los creadores de los primeros motores turbo que se emplearon en la fórmula reina, se encargó de realizar el grupo propulsor. Este motor va colocado en la parte central y en posición transversal, con lo que se consigue un reparto de pesos óptimo. Tiene 1.775 centímetros cúbicos de cilindrada, una cu-

F-1 EN LA CARRETERA



lata de 16 válvulas —cuatro por cilindro— y la alimentación se refuerza con la ayuda de un turbocompresor. La potencia de las primeras unidades estaba sobre los 350 caballos y ha sido incrementada para la llamada Evolución 2 en 100 caballos más. Esto se ha conseguido con

un mejor equilibrado de los elementos mecánicos (cigüeñal, bielas, pistones) y dando algo más de presión al turbo, a pesar de lo cual, la fiabilidad sigue siendo una de

las mejores cualidades del coche.

vanguardistas del momento. Desde sus comienzos, el 205 Turbo 16 se mostró imbatido en terrenos resbaladizos como barro, hielo, nieve o tierra, pero sus pilotos se quejaban de que era complicado de conducir en asfalto. Nació a continuación la llamada Evolución 2, que incorporaba mejoras aerodinámicas y técnicas.

Aunque sobre el papel todas las soluciones adoptadas eran las más convenientes, el problema consistía en adecuarlas a la práctica. Los coches sofisticados se suelen romper con facilidad y terminar una prueba se convierte en la auténtica obsesión de los responsables del equipo. Tampoco ha sido éste el caso del 205 Turbo 16, que desde su primera aparición ha hecho gala de una fiabilidad a toda prueba.

Para conseguir el título los responsables de la casa francesa buscaron los hombres más adecuados a sus pretensiones. Se eligió a Vatanen como primer pilo-

Desde su primera aparición, el 205 Turbo 16 ha hecho gala de una fiabilidad a toda prueba

to, sobre todo por la rapidez que le caracteriza. Para ayudarlo y asegurar un puesto entre los primeros llamaron a Timo Salonen, un hombre en el que muchos no creían por no haber estado nunca entre los «superclases» del mundial. Pero, como ya dijo Jean Todt antes del comienzo de la temporada, Salonen es un hombre muy seguro y que si no había estado más arriba era por falta de oportunidades. Después, por si en algunas pruebas se necesitaba un respaldo mayor, se contrató a Bruno Saby, un veterano piloto francés, ideal para cubrir las espaldas de sus jefes de filas.

Pero no sólo el coche y los pilotos son los protagonistas de este triunfo; hay otros cientos de hombres

que han colaborado en la victoria, aunando esfuerzos y sin escatimar horas de trabajo. Estas gentes son los grandes desconocidos del público, que muchas veces se olvida de valorar la tremenda importancia de los que trabajan a la sombra. A la cabeza de ellos está Jean Todt, persona conocida por su elevada cotización como copiloto años atrás y a quien la dirección de Peugeot encomendó la labor de poner en marcha su equipo. Junto a él, Bernard Perron, creador del 205 Turbo 16; André de Cortanze, responsable técnico; Jean Pierre Boudy, especialista en motores; Jean-Claude Vaucart, especialista en chasis y transmisiones, y Jacques Levacher, encargado de la intendencia y asistencias.

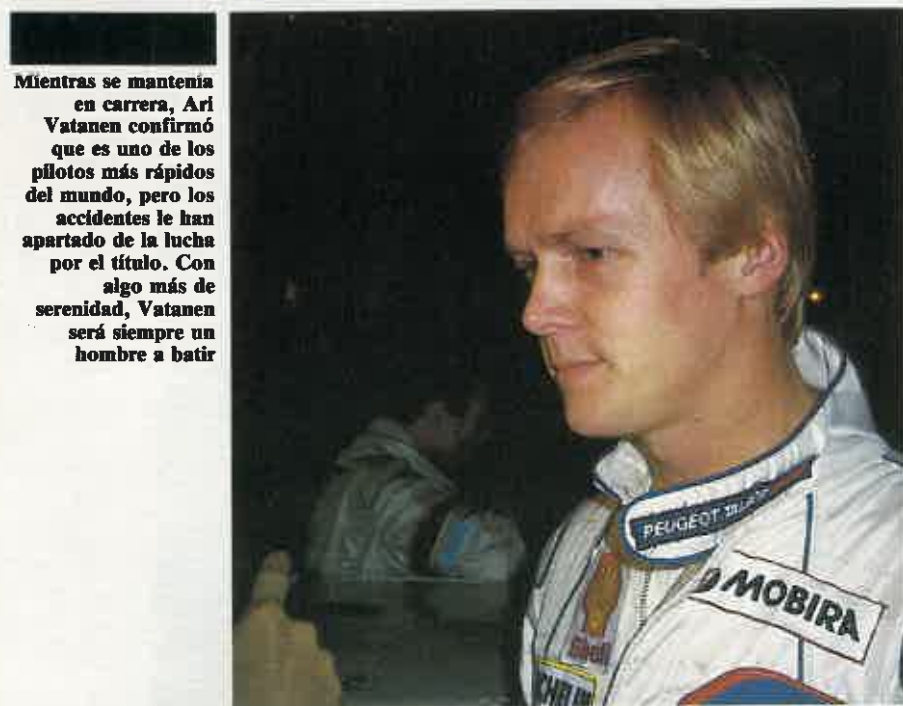
El despliegue necesario para cubrir un Campeonato del Mundo es a veces incomprensible para muchos. Sin embargo, por muy espectacular que parezca, cada persona y material técnico tienen su misión especí-

fica y de suma importancia. Por ejemplo, un helicóptero puede suministrar la pieza imprescindible en mitad de un tramo, evitando un abandono que sería irremediable en otras circunstancias. También es muy importante contar con la colaboración de los llamados *ouvriers*, que son los encargados de recorrer un tramo minutos antes de que pasen los participantes para poder suministrar a los pilotos información reciente sobre el estado de la carretera. Mecánicos, médicos, especialistas en alimentación, masajistas, reconocedores del terreno, técnicos en ruedas, avionetas, vehículos-taller, coches de asistencia y de seguimiento rápido, etcétera, completan todo este material de apoyo, vital para lograr victorias.

Cientos de hombres han colaborado en la victoria



Timo Salonen ha demostrado que, además de ser un piloto seguro, es capaz de andar muy deprisa, cuando la ocasión lo requiere. Algunos no creyeron en él, a pesar de que Jean Todt aseguró que el único problema era que nunca dispuso de una máquina de primera línea



Mientras se mantenía en carrera, Ari Vatanen confirmó que es uno de los pilotos más rápidos del mundo, pero los accidentes le han apartado de la lucha por el título. Con algo más de serenidad, Vatanen será siempre un hombre a batir



Bruno Saby ha cumplido a la perfección la misión que tenía encomendada como tercer piloto del equipo, para apoyar a sus compañeros en las pruebas que fuera necesario. En el Tour de Córcega terminó segundo, con el nuevo Evolución 2

PALMARES 1985

DESPUES del Rallye de los 1.000 Lagos, Peugeot se alzó con el Campeonato del Mundo de Constructores, y su piloto Timo Salonen es ya también campeón del mundo de pilotos.

Todas las pruebas se han corrido con el modelo 205 Turbo 16, en su primera versión o con la evolución 2.

Carlos Reutemann participó como tercer piloto en el Rallye de Argentina, para reforzar el equipo. Kalle Grundel sustituyó a Vatanen en el Rallye de los 1.000 Lagos. Del Zoppo (octavo en el Rallye San Remo) corrió con los colores de Peugeot Italia y no como oficial de la marca. En la actualidad faltan por celebrarse los Rallyes Costa de Marfil (20 de octubre a 3 de noviembre) y RAC (23 a 28 de noviembre).

Montecarlo

1. Vatanen. 3. Salonen. 5. Saby.

Suecia

1. Vatanen. 3. Salonen.

Portugal

1. Salonen.

Safari

7. Salonen.

Tour de Córcega

2. Saby.

Acrópolis

1. Salonen.

Nueva Zelanda

1. Salonen. 2. Vatanen.

Argentina

1. Salonen. 3. Reutemann.

1.000 Lagos

1. Salonen. 5. Grundel.

San Remo

2. Salonen. 8. Del Zoppo.

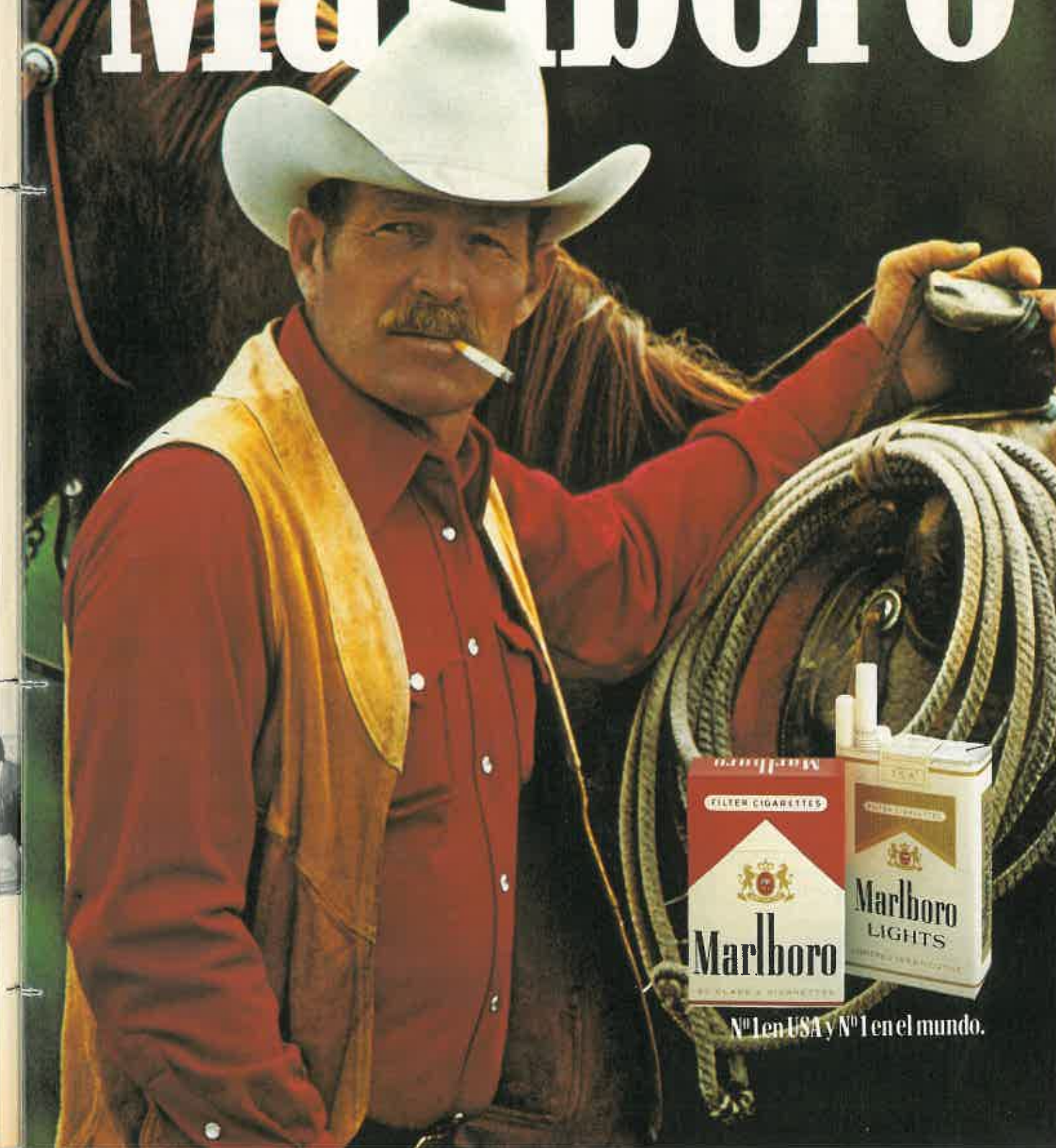
Clasificación del Campeonato del Mundo de Marcas (después del Rallye San Remo)

1, Peugeot (142 puntos); 2, Audi (126); 3, Lancia (52); 4, Nissan (50); 5, Renault (38).

Clasificación del Campeonato del Mundo de Pilotos (después del Rallye San Remo)

1, Salonen (140 puntos); 2, Stig Blomqvist (75); 3, Walter Röhrl (59); 4, Ari Vatanen (55); 5, Henri Toivonen (32).

Venga al sabor de Marlboro



Nº 1 en USA y Nº 1 en el mundo.

FRENTE A FRENTE

EL CONCIERTO DE ARANJUEZ

BERLINAS PARA EL AÑO 2000

LANCIA THEMA 2.0 IE TURBO

FORD SCORPIO 2.8i GHIA

MERCEDES 300 E

AUDI 200 TURBO

SAAB 9000

RENAULT 25 V6



SALVO en Alemania y los Países Escandinavos, en Europa los coches de la gama alta absorben una poca cuota de mercado. Sin embargo, la oferta en este segmento está aumentando cada vez más, y los que eran habituales del mismo se están encontrando ante la necesidad de tener que hacer frente a los que poco a poco van llegando a él; algunos, después de haber abandonado las gamas más pequeñas. Y es que en esta época cada vez se está haciendo más verdad el dicho de Henry Ford II de que «coche pequeño, pequeños beneficios», y los fabricantes prefieren fabricar y vender 10.000 unidades de un vehículo con buenos márgenes comerciales que 100.000 de los que dejan poco dinero. A esta razón hay que añadir el que los coches de la gama alta «tirarán» de los pequeños, siendo éste el porqué de la llegada de fabricantes tradicionalmente populares, como Renault.

Ahora bien, para todos los que han dado el salto hacia arriba o bien han querido consolidar su posición en el segmento alto se ha impuesto la necesidad de ofrecer coches particularmente interesantes para tener algo que ofrecer frente a quienes dominaban este sector del mercado —Mercedes, principalmente—. Gracias a sus esfuerzos y a los de los fabricantes que se han sentido atacados en su terreno y sus intereses, estamos ante una nueva generación de berlinas de gama alta, de excelente aerodinámica, tecnología depurada y un excelente confort, a las que podríamos muy bien denominar las berlinas del año 2000, porque están marcando unos principios que, salvo revoluciones inimaginables, deberían marcar al automóvil en los próximos quince años.

Este grupo de berlinas de tecnología y aerodinámica avanzadas lo componen el Audi 200, el R-25, el Saab 9000, el Lancia Thema, el Mercedes 200/300 y el Ford Scorpio, modelos de los que hemos escogido la versión más alta y completa para esta prueba que les ofrecemos esta semana. Puede echarse en falta en este grupo algún representante de otras marcas famosas, ausencia que se justifica por el retraso que han respondido a esta nueva tendencia, lo que les impide disponer de modelos que corresponden a las características antes mencionadas hasta por lo menos dentro de un año, como es el caso del BMW o Rover, o porque, como Volvo, con su Serie 7, han pensado más en el mercado norteamericano que en el europeo. Aunque si hay que tener en cuenta la acogida que han tenido en aquél los Audi 200 y los Saab 9000, quizá se hayan equivocado en su decisión.



AUDI 200 TURBO

POR muchas razones, Audi es pionera en este grupo de coches. El lanzamiento de su gama 100/200, entre septiembre de 1982 y septiembre de 1983, vino aparejado con la decisión industrial y comercial de abandonar la fabricación de vehículos pequeños —el Audi 50 se quedó sin sucesión—, exclusividad que se concedió a la otra marca del grupo, Volkswagen, para concentrarse en la de coches medios y grandes. Audi también innovó en el aspecto aerodinámico, presentando un coche de formas que hoy pueden parecer hasta un poco exageradas.

La unidad probada es un 200 Turbo, con 182 caballos de potencia obtenidos del motor de cinco cilindros de 2.144, al que se ha acoplado un tubocompresor. Es el mismo motor, aunque limitado en potencia de los coupé Quattro.

FORD SCORPIO 2.8 i GHIA

TAMBIEN es tracción a las ruedas traseras el último nacido de esta serie de coches, el Ford Scorpio, con el que la marca reemplaza a los viejos Granada. Ford ha continuado con él la línea estilística escogida para el Sierra, profundizando todavía un poco más, en busca de mejores resultados aerodinámicos, que parece haber conseguido. De todas formas, da la sensación como si esta búsqueda de la excelencia, en lo que a carrocerías y bastidores se refiere, haya necesitado casi la totalidad de los recursos de Ford, que ha tenido que instalar al final el viejo motor V-6 2,8 litros, con sólo 150 caballos —cargado de electrónica, eso sí— bajo el capot del Scorpio. Caballos suficientes que el fabricante ha tratado de paliar acortando los desarrollos del cambio, cosa que veremos en España el próximo mes.



LANCIA THEMA 2.0 i.e.t.

LANCIA y Saab, que atendía los intereses comerciales de la marca italiana en Suecia, firmaron un acuerdo de desarrollo conjunto de un nuevo coche de gama alta, proyecto en el que entraron también Fiat y Alfa Romeo. Una vez puestos de acuerdo encargaron el dibujo de la carrocería a Giorgio Giugiaro. Todo fue sobre ruedas hasta que se llegó al momento de comenzar la industrialización. No hubo entonces acuerdo entre ambas marcas y cada una de ellas siguió su camino.

Para su versión más alta, Lancia ha tomado su motor dos litros, manteniendo la culata de dos válvulas por cilindro. De todas formas, para la marca italiana éste no es más que un paso intermedio, pues está próximo a aparecer un Thema equipado con un motor Ferrari.



MERCEDES 300 E

COMO dominadora de este segmento alto —los dirigentes de Mercedes se encuentran con que producen menos de lo que podrían vender—, Mercedes se sintió directamente atacada cuando Audi inició esta invasión de lo que eran sus dominios. Además, era una marca alemana la que había iniciado la ofensiva que, por tanto, podía ser particularmente peligrosa. Tomó buena nota y ha respondido. Y lo ha hecho sin perder las formas. Unas formas clásicas, en las que se ha sabido contener junto con la tradición estilística de la marca, una excelente aerodinámica. Este contraataque anunciado con la aparición del modelo 190 se ha completado con la gama W.124, de la que el máximo exponente por el momento es el 300 E, con su motor de seis cilindros y tres litros, que desarrolla 190 caballos.

SAAB 9000

SAAB quiso sorprender a Lancia adelantándose en el lanzamiento apenas tuvo las primeras unidades disponibles. La marca italiana, alertada a tiempo, logró neutralizar la maniobra haciendo una distribución de material gráfico en toda la prensa de forma que la noticia de la futura comercialización del Thema salió antes o, cuando menos, simultáneamente que la del Saab 9000.

Lateralmente, el Saab y el Lancia mantienen el aire de familia, mientras que por delante y detrás tienen personalidades diferentes, no sólo por sus morros diferentes, sino por esa quinta puerta que el Lancia no tiene.

Bajo el capot, Saab ha instalado su motor de 2 litros con cuatro válvulas por cilindro, que desarrolla 175 caballos. Este motor se había empleado ya en los Saab 900.



RENAULT 25 V6

SIGUIENDO por orden de aparición en el mercado, el siguiente es el Renault 25, que fue presentado en el Salón de Ginebra de 1984. En el caso de Renault, se trataba tanto de intentar dar un bocado al mercado de los coches de gama alta como de crear imagen para su gama de pequeños. Las versiones ofrecidas en el momento del lanzamiento culminaban en una con motor V-6 a inyección, que desarrolla una potencia de 144 caballos.

Un año después han presentado la variante con turbo de este motor, con 182 caballos.

Con esta berlina, amplia y confortable, Renault ha conseguido un coche con el que ha entrado a formar parte de los modelos de «gama alta» después de haber sido tradicionalmente una marca de coches populares.



FRENTE A FRENTE



RENAULT 25 V6 TURBO

prueba no pudimos obtener ninguno en España. Sin embargo, tuvimos ocasión de conducirlo en Alemania, en donde sacamos las cifras de prestaciones y consumo. Unas cifras que podrían tener variación de haberse realizado en nuestras carreteras y autopista, con nuestra orografía y condiciones de tráfico. Es precisamente por esto por lo que no realizamos el consumo en conducción rápida por carreteras de montaña, porque no hubiera dado un dato comparable con los que habitualmente obtenemos. Tampoco pudimos obtener las distancias de frenado —frena muy bien— y medir la insonorización —no es ruidoso— por no haber viajado con los instrumentos de medida pertinentes.

CON la comercialización del Turbo se completa la gama R-25. El coche emplea el mismo motor que el atmosférico, pero con una serie de modificaciones. La cilindrada fue disminuida y el cigüeñal lleva las muñequillas desplazadas. La potencia es de 182 caballos, que le permiten rozar los 230 kilómetros por hora.

Exteriormente se diferencia del V-6 por las llantas, tipo turbina, y por la calandra, enmarcada en un embellecedor cromado. En el interior hay un nuevo volante, recubierto de piel, y un equi-

pamiento más completo, que incluye el aire acondicionado, la radio modular, asientos más envolventes y una mejor calidad en tapicería y moquetas.

A destacar el trabajo realizado a nivel de electrónica para controlar la inyección de gasolina, el encendido, la presión de soplado del turbo, etcétera. En este paquete de electrónica entra también el ABS de serie, lo que supone una reacción por parte de Renault al Scorpio y su ABS en toda la gama.

El coche ha comenzado a venderse en España, pero a la hora de efectuar esta



Audi 200 Turbo

Precio en la calle:
5.962.981 ptas.

Fecha presentación: Junio del 83.
Importador: Seat.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 1.000.
Plazo de entrega: Una semana.

FRENTE A FRENTE

El Audi 200 Turbo es el primer coche que ha puesto de relieve la importancia del aspecto aerodinámico. El trabajo de los técnicos de Audi ha servido para conseguir un coeficiente de resistencia a la penetración en el aire mínimo, al tiempo que se ha dado vida a una línea de gran personalidad.



VIRTUDES

- Velocidad máxima.
- Maletero amplio.
- Buen equipamiento.

DEFECTOS

- Respuesta del turbo.
- Plazas traseras angostas.
- Reacciones de la suspensión.



El interior del Audi 200 es muy sobrio, un defecto común en la mayoría de los vehículos alemanes. El volante del Audi es grande y desentonaba un poco del estilo elegante aunque austero que caracteriza a este coche.

CARROCERÍA: LECCIÓN DE MERCEDES

Los seis coches merecen una mención especial por lo estudiado de su carrocería, siempre buscando la menor resistencia al aire. Como decíamos al principio, Audi dio la nota al sacar su gama 100/200. De golpe, cuando los valores de los coeficientes aerodinámicos de los coches apenas descendían del 0,40 —el Citroen CX se había conformado con un 0,36—, la marca alemana sacaba su Audi 100, con un coeficiente de 0,30 para las versiones más básicas. Meses más tarde la gama del nuevo modelo se completaba con el lanzamiento de toda la serie 200, que utilizaba exactamente la misma carrocería, pero con motores más potentes gracias a la adopción de un turbocompresor. Este aumento de la potencia tuvo que ser acompañado de neumáticos más anchos, que hicieron subir el coeficiente a 0,33. Para conseguir descender a esas cifras, los técnicos alemanes diseñaron un coche de formas muy fu-



siformes, con un habitáculo muy bajo con respecto a la línea de cintura y de líneas muy redondeadas —incluidas las laterales— y una gran superficie acristalada, evitando además las molduras

que producen turbulencias gracias a pegar las lunas a la carrocería, sin utilizar marcos de goma, técnica que después los demás han seguido.

Al margen de los aspectos indudablemente renovadores del Audi, para sus competidores la marca alemana había ido demasiado lejos, y su coche padecía de problemas de exceso de calor en su interior en épocas calurosas, e incluso de poder resultar un poco estrecho a la altura de los hombros por lo excesivamente redondeado de su habitáculo. Por este motivo, en la búsqueda de una buena aerodinámica han recurrido a derivas y pequeños alerones, más o menos integrados en la línea del coche, para no tener que llegar a formas tan extremas.

Y si hemos de creer sus datos, lo han conseguido. Siguiendo con el orden cronológico de aparición en el mercado, dos años después de la aparición del Audi, Renault lanzaba el R25, cuyo coeficiente aerodinámico en las versiones bajas era de 0,28, que subía hasta el 0,33 en las versiones más altas, con el motor V-6. Saab y Lancia, a conti-

HOY SOMOS MAS PROFESIONALES QUE NUNCA.

TV16

En los dos sentidos: somos más y somos mejores. Somos más porque el Grupo 16 ha crecido y, cada vez, necesita más profesionales para desarrollar su labor informativa.

Y somos mejores porque la veteranía y la experiencia nos han ido convirtiendo en profesionales maduros, plenamente capacitados para enfrentarnos con nuestro reto diario frente a los lectores. Así venimos haciéndolo desde el principio. Así seguiremos, venga lo que venga. Incluso cuando venga la TV privada. También sabremos ponernos en antena, más profesionales que nunca.

DUCADOS
EL SABOR QUE NOS UNE.

Tabacalera

FRENTE A FRENTE

nuación, anunciaban, respectivamente, 0,34 y 0,32. El coche sueco, cuyo alerón ofrece una mayor resistencia al aire, y que tiene más tomas de aire para su motor, resultó menos fino, aerodinámicamente hablando, que su socio italiano. Un poco lo mismo que le ha pasado a Ford en su Scorpio, al que ha necesitado suministrar un buen flujo de aire para refrigerar su motor V-6 de 2,8 litros y que se queda en 0,33, pese al aparentemente cuidadoso estudio de la carrocería.

Pero la palma se la lleva Mercedes, con una línea tan discreta que no choca a los poseedores de gustos más clásicos. En parte porque el modelo 190 no se ha acostumbrado a la forma que se le ha dado a la parte trasera, tremendamente eficaz desde el punto de vista aerodinámico, y que podía haber sido la parte más chocante estéticamente del nuevo modelo. Mercedes tiene un coe-

ficiente de 0,30 en esta versión, que es en absoluto el mejor coeficiente de todos los coches probados.

Si además tenemos en cuenta la superficie frontal del coche para obtener el coeficiente de resistencia en el aire, la superioridad de Mercedes se hace todavía mayor pese a su gran tamaño. Aparece en primer lugar, por delante de Lancia Thema, el Ford Scorpio —el más bajo de todos los coches probados—, el Renault 25, el Audi 200 y el Saab, que además de tener peor coeficiente aerodinámico es más panzudo que el Lancia.

Esta fineza aerodinámica tiene una rápida expresión práctica en la velocidad máxima de estos coches. Todos ellos superan con facilidad los 200 kilómetros por hora, cifra que hasta hace poco sólo estaba permitida a coches deportivos. Incluso el Ford Scorpio, con sólo 150 caballos, o el R-25 V-6,

con 144 caballos, la superan con cierta holgura. Por arriba la superioridad aerodinámica de Mercedes, unida a su mayor potencia, se traduce en una velocidad máxima verdaderamente espectacular de 230 kilómetros por hora. A sus espaldas, el Audi y el Renault 25 Turbo se defienden bien, con sólo cuatro kilómetros por hora menos. Más atrás viene el Saab, que tiene 15 caballos menos que el Mercedes, precediendo al Lancia Thema, todavía menos potente.

En lo que se refiere a los consumos, Mercedes se beneficia tanto de su mayor resistencia al aire como de un motor atmosférico —hoy por hoy más económicos que uno sobrealimentado— equipado de sofisticados sistemas electrónicos para controlar la inyección y el encendido. En cualquier caso, se trata de un motor más refinado que los V-6 de Renault y Ford.

FICHA TÉCNICA



	AUDI	FORD	LANCIA	MERCEDES	SAAB	R-25 V6	R-25 V6 TURBO
MOTOR							
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. transversal	Del. longitudinal	Del. transversal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Número de cilindros	5, en línea	6, en V	4, en línea	6, en línea	4, en línea	6, en V	6 en V
Cilindrada	2.144 c.c.	2.792 c.c.	1.995 c.c.	2.962 c.c.	1.985 c.c.	2.664 c.c.	2.458 c.c.
Cigüeñal	De 6 apoyos	De 5 apoyos	De 5 apoyos	De 7 apoyos	De 5 apoyos	De 4 apoyos	De 4 apoyos
Distribución	1 árbol en cabeza	1 árbol central	2 árboles en cabeza	1 árbol en cabeza	2 árboles en cabeza	2 árboles en cabeza	2 árboles en cabeza
Alimentación	Inyección con turbo	Inyección	Inyección con turbo	Inyección	Inyección con turbo	Inyección	Inyección con turbo
Compresión	8,8 a 1	9,2 a 1	8 a 1	10 a 1	9 a 1	9,2 a 1	8,6 a 1
Tipo de carburante	Gasolina 97	Gasolina 97	Gasolina 97	Gasolina 97	Gasolina de 92 a 97	Gasolina 97	Gasolina 97
Capacidad del depósito	80 litros	70 litros	70 litros	70 litros	68 litros	72 litros	72 litros
Potencia máxima	182 CV a 5.700 rpm.	150 CV a 5.800 rpm.	165 CV a 5.500 rpm.	190 CV a 5.600 rpm.	175 CV a 5.300 rpm.	144 CV a 5.500 rpm.	182 CV a 5.500 rpm.
Par máximo	25,7 mKg. a 3.600 rpm.	22,5 mKg. a 3.000 rpm.	26 mKg. a 2.500 rpm.	26,5 mKg. a 4.250 rpm.	27,8 mKg. a 3.000 rpm.	22,4 mKg. a 3.000 rpm.	28,6 mKg. a 3.000 rpm.
TRANSMISION							
Tracción	Delantera	Trasera	Delantera	Trasera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª	8,1	9,3	9,8	7,8	8,1	8,6	8,8
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª	13,7	17,3	16,5	13,9	15,2	14,1	14,4
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª	21,4	24,9	24,3	21,9	22,8	20,9	21,4
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª	30,2	31,4	32,6	30,2	31,1	30,0	30,7
Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª	37,5	37,8	39,8	37,8	39,3	38,3	39,2
DIRECCION							
Tipo	Cremallera, servo	Relación variable	Cremallera, servo	Circulación de bolas	Cremallera, servo	Cremallera, servo	Cremallera, servo
Vueltas de volante entre topes	3,5	2,6	3,2	3	3,25	3	3
Diámetro de giro	10,8 m.	11 m.	10,6 m.	11,2 m.	10,9 m.	10,8 m.	10,8 m.
FRENOS							
Sistema	Discos vent./discos servo y ABS	Discos vent./disco servo y ABS	Disco vent./disco	Disco vent./disco servo y ABS	Disco vent./disco servo	Disco vent./disco servo	Disco vent./disco servo y ABS
SUSPENSIONES							
Tipo	Indep./eje rígido	Indep./indep.	Indep./indep.	Indep./indep.	Indep./indep.	Indep./indep.	Indep./indep.
RUEDAS							
Llanta	Aleación 6x15	Aleación 6x14	Aleación 6x14	De chapa 6,5x15	De aleación 6x15	Aleación 6x15	Aleación 6x15
Neumáticos	205/60 VR 15	185/70 VR 14	195/60 VR 14	195/65 VR 15	195/60 VR 15	195/60 HR 15	205/60 VR 15
Peso en orden de marcha	1.290 kg.	1.340 kg.	1.150 kg.	1.340 kg.	1.300 kg.	1.280 kg.	1.325 kg.

Viaje a la luz de la seguridad



Valeo

Faros Halógenos

Los Faros Halógenos Valeo son Equipo Original, creados y desarrollados por Valeo, el líder mundial que le ofrece la tecnología más avanzada. ¡Garantizándole el doble de luz!

Sea cual sea el modelo de su coche, hágase instalar unos Faros Halógenos Valeo. De cualquiera de sus marcas: Cibie, Kinby, Marchal, Ducellier y Elma.

Viaje a la luz de la seguridad. Los Faros Halógenos Valeo lo hacen posible.

Ford Scorpio 2.8i
Ghia.
Precio en la calle:
3.719.163 ptas.
Fecha presentación:
Mayo de 1985.
Importador: Ford
España.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 400.
Plazo de entrega: De dos semanas a un mes.

FRENTE A FRENTE

El Ford Scorpio representa una innovación total en la línea Ford, una marca que siempre ha destacado por su conservadurismo estético. El estilo del Sierra, impuesto por dos diseñadores de relieve, Bahnsen y Lequeument, tiene su continuidad en el Scorpio, un coche que llama la atención por la impresionante cantidad de detalles que exhibe en todos los aspectos.



VIRTUDES

- Confort.
- Vehículo amplio.
- Frenos excelentes.

DEFECTOS

- Suspensión blanda.
- Desarrollos largos.
- Motor poco potente.



El Scorpio es todo un muestrario de detalles de confort, tanto para el conductor como para los pasajeros. Todos los aspectos de este modelo son dignos de atención. El ordenador funciona sin problemas y su información es muy efectiva.

AL VOLANTE: ENTRE SAAB Y LANCIA

Sin embargo, velocidad máxima y consumos no lo son todo a la hora de juzgar estos coches. Hay que tener en cuenta el funcionamiento de sus motores, etcétera. En este sentido, Mercedes y sus seis cilindros en línea debería mantenerse una vez más en el primer puesto, pero, desafortunadamente, este motor va acoplado a una caja de cambios de cinco marchas de relaciones excesivamente largas, que hacen que a la hora de recuperarse de regímenes bajos la respuesta del motor se quede completamente diluida. Y además este cambio, si bien es suave, no resulta agradable de manejar por lo excesivamente largo de sus recorridos.

Un poco lo mismo, agravado por la menor potencia, le ocurre al Ford Scorpio, al que el fabricante ha terminado por acortar los desarrollos bastante largos. Pero es que la pereza del Scorpio era bastante exagerada. Los coches



equipados con un grupo más corto comenzarán a llegar a España en el próximo mes, por tanto, las cifras que ofrecemos han sido tomadas con unidades de la primera serie.

En lo que se refiere al Renault 25 V-6, no es tanto el problema de cambio como de la falta de potencia a bajo régimen de este motor. Es precisamente el que el cambio esté perfectamente

adaptado a las posibilidades del motor, que consigue mejores resultados en recuperaciones que el Ford.

Así pues, hay que darle la palma del funcionamiento más agradable al Lancia Thema, cuya progresividad es verdaderamente asombrosa, hasta tal punto que, como ya hemos dicho en otras ocasiones, llega a surgir la duda de si se está conduciendo un coche con turbocompresor. El buen matrimonio existente entre las posibilidades del motor y el cambio, rápido y suave de manejar, le permiten unas aceleraciones y recuperaciones superiores a las de rivales más potentes. El Lancia tiene, además, un dispositivo —el overboost— que permite durante medio minuto aumentar la presión de soplado del turbo de 0,7 a 0,9 y, por tanto, la potencia, algo particularmente útil en un adelantamiento apurado.

En segundo lugar colocaríamos al Saab, al que se le nota un poco más la entrada del turbo. En cualquier caso, es también muy progresivo.

Más brutal es el Audi, que de todas



FUJITSU TEN
CAR AUDIO

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



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

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

MUSICOM sa
Car Audio



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

FRENTE A FRENTE

El Lancia Thema es el primer coche italiano derivado de ese proyecto europeo conocido bajo el nombre de «tipo 4». El Thema tiene ese tono de distinción clásico de todos los Lancia y hacer honor a su sangre latina con una energía mecánica que gusta a todos aquellos que se sientan a su volante. La suavidad del turbo es uno de los encantos de este coche.



Lancia Thema 2.0 IE Turbo.
Precio en la calle:
3.484.546 ptas.

Fecha de presentación:
Noviembre de 1984.
Importador: Fiat.
Garantía: Un año.
Número de talleres: 182.
Plazo de entrega: Próxima comercialización.

VIRTUDES

- Aceleraciones y reprises.
- Comportamiento.
- Caja de cambios.

DEFECTOS

- Pérdidas de tracción en curva.
- Velocidad máxima.
- Aspecto del salpicadero.

formas se ve superado netamente en esta mala nota por el R-25 V-6 Turbo, en el que la potencia aparece de golpe y contrasta con la poca que existe a bajo régimen. Es un coche que resulta desagradable de conducir en carreteras de curvas, en las que tampoco encuentra su terreno el Audi.

El comportamiento, hay que dejarlo bien sentado, que cualquiera de los seis coches lo tiene francamente bueno. Es una cuestión de matices la que nos permite hacer una diferenciación.

Y como decíamos en el ladillo que encabeza parte del texto, colocamos en los primeros puestos al Saab y al Lancia. Son los que resultan más fáciles y agradables de conducir, sensación en la que también tiene algo que ver la forma de rendir de sus motores y el agradable manejo de sus cambios de marcha. Sobre buen pavimento, el Saab resulta un poco más eficaz que el Lancia en razón de un balanceo menor de la carrocería. El coche italiano, en ciertas curvas cerradas, puede tener algunas



El puesto de mando del Thema se adapta a la fisonomía del usuario español. El sistema de climatización funciona a la perfección. El volante tiene un tacto delicioso.



Las llantas de aleación son un lujo que tiene su reflejo en el interior. La personalidad del Thema se aprecia en un detalle tan característico como las llantas.



pérdidas de tracción. Sin embargo, cuando el piso se hace ondulado o está mojado, la mayor elasticidad de la suspensión del Lancia le permite tomarse la revancha.

Los demás le siguen muy de cerca. El

Mercedes es perfecto en curvas de gran radio, que toma sin moverse, como si fuera sobre raíles. Sin embargo, se resiste a tomar las más cerradas, obligando a tener que trabajar al volante, cosa no del todo agradable a causa de lo

Electrodo central 99,9% de Platino.



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



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



BOSCH
Así de seguro.

FRENTE A FRENTE

EQUIPAMIENTO

	Audi	Ford	Lancia	Mercedes	Saab	R-25 V6	R-25 V6T
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Manómetro presión de aceite	NO	NO	SI	SI	NO	NO	NO
Reloj	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	SI	NO	NO	NO	SI	SI
Testigo reserva carburante	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Testigo de freno de mano	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Faros antiniebla	SI	SI	SI	SI	NO	NO	NO
Piloto antiniebla trasero	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Aire acondicionado	SI	SI	SI	NO	SI	SI	SI
Volante regulable	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Asiento regulable en altura	SI	SI	SI	NO	SI	SI	SI
Retrovisor regulable	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Apoyacabezas delanteros	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Elevallunas elect. (del./tras.)	S/S	S/S	S/S	N/N	S/S	S/S	S/S
Cerraduras centralizadas	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Luz lectura mapas	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Tapón carburante con llave	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Llantas aleación	SI	SI	SI	NO	SI	SI	SI
Preequipo de radio	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Limpia-lavalluna trasero	NO	SI	NO	NO	NO	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	SI	NO	NO	SI	SI	SI

SONORIDAD

	Audi	Ford	Lancia	Mercedes	Saab	Renault
Al ralentí	46,1	44,9	46,2	45,9	48,4	51,2
A 60 km/h.	61,4	61,2	63,6	61,2	63,5	67,8
A 90 km/h.	67,0	64,6	66,8	68,0	66,1	70,0
A 120 km/h.	70,5	70,4	70,2	71,7	69,8	72,4
A 140 km/h.	74,1	73,0	73,1	78,8	72,1	76,1
A tope	80,5	80,1	78,2	80,2	82,9	80,3

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

FRENOS

DISTANCIAS DE FRENADO (En metros)

	Audi	Ford	Lancia	Mercedes	Saab	Renault
A 60 km/h.	7,5	8,8	14,5	7,0	12,0	14,0
A 100 km/h.	23,0	28,9	38,2	28,4	37,5	41,3
A 120 km/h.	48,0	36,7	53,8	45,6	51,1	61,7

PRESTACIONES

	Audi	Ford	Lancia	Mercedes	Saab	Renault V-6	Renault V-6 T
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	226,2	207,1	216,8	230,1	220,8	203,2	226,2
ACELERACION (seg.)							
400 m. salida parada	16,5	17,1	15,9	16,1	16,2	16,4	15,8
1.000 m. salida parada	29,5	31,2	28,8	29,1	29,3	31,0	28,7
De 0 a 100 km/h.	9,0	9,8	8,5	8,8	8,9	9,8	7,9
RECUPERACION (seg.)							
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	18,6	17,8	17,6	17,8	17,4	18,0	17,3
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	20,7	22,0	19,8	19,9	19,9	20,4	19,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	32,7	36,8	32,2	33,8	32,5	33,5	30,8
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	37,5	39,6	36,0	37,5	36,6	37,3	34,2
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	7,4	10,6	7,8	8,2	8,0	7,3	7,9
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	10,5	15,4	10,9	10,1	10,9	11,2	10,1

Opciones

Saab 9000 Turbo 16

Pintura metalizada, 60.000 ptas.; pintura metalizada especial, 70.000; techo corredizo eléctrico metálico, 150.000; techo corredizo eléctrico transparente, 180.000; tapicería en cuero, 160.000; ordenador de viaje, 60.000.

Ford Scorpio 2.8 EFI Ghia

Transmisión automática, 117.400; deshielo eléctrico de parabrisas, 23.700; techo solar apertura eléctrica, 99.600; ajuste eléctrico asiento del pasajero, 43.100; alarma antirrobo, 16.200; asientos termoelectrónicos, 32.700; diferencial autoblocante, 63.200; lavafaros, 28.400; malla retención de equipaje, 12.100; ordenador de consumo, 39.100; pintura metalizada, 40.800; control velocidad de crucero, 57.600.

Mercedes 300 E

Pintura metalizada, 118.000; aire acondicionado, 367.000; elevallunas delantero, 81.500; elevallunas delantero y trasero, 145.000; sistema ABS de frenos, 286.000.

Lancia Thema 1.6 Turbo

Pintura metalizada, 41.114; climatizador automático, 299.011; asiento posterior partido; lavafaros; asiento mando eléctrico; techo abrible.

Audi 200 Turbo

Sin opciones.

R-25 V6

Pintura metalizada, 28.800; sistema ABS de frenos, 198.000.

R-25 V6 Turbo Inyección

Pintura metalizada, 28.800; tapicería de cuero, 180.000.

injustificadamente grande que es el mismo.

El Audi y el R-25 Turbo, con sus motores colocados longitudinalmente y en voladizo, muestran una mayor tendencia a irse de morro que el Saab y el Lancia, que los llevan trasversales. Una tendencia que, además, se ve agudizada por esa brutalidad del turbocompresor de que hemos hablado. Además, el R-25 peca de exceso de asistencia en la dirección, lo que resta tacto al conductor cuando rueda rápido.

En cuanto al Ford, peca de una suspensión demasiado blanda, particularmente en el eje trasero, que muestra sus límites en lo que a estabilidad se refiere en cuanto se comienza a ir un poco deprisa en zona de curvas. Unos buenos amortiguadores de gas, como los llevarán futuras versiones, soluciona-

SERVICIOS DEL BANCO POPULAR. CUENTE VD. CON ELLOS.

Autocheques 4B:

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

Tarjeta 4B y Telebancos:

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

Cheques 4B:

Para realizar sus compras en miles de establecimientos.

Cheques de viaje y Eurocheques:

Para viajar cómodamente.

Tarjeta Visa:

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

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

**BANCO
POPULAR
ESPAÑOL**

American Express:

Para pagar sin límite de gastos preestablecidos.*

Master Card:

Para sus compras y servicios sin dinero.*

Mondial Assistance:

Para viajar protegido por todo el mundo.

Cuentas a la vista y a plazo:

Para custodiar y rentabilizar sus ahorros.

Cajas de alquiler:

Para sus pertenencias de valor.

Crédito popular:

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

Domiciliación:

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

* Sujeta a la legislación de cambio para las compras en el exterior.

Mercedes 300 E.

Precio en la calle:
4.988.281. ptas.

Fecha presentación: No-
viembre de 1984.

Importador: Mercedes
Benz España S. A.

Garantía: Un año, sin lí-
mite de kilómetros.

Numero de talleres: 300.

Plazo de entrega: De-
pende de las opcio-
nes.

VIRTUDES

- Consumos.
- Velocidad máxima.
- Coche muy homogéneo.

DEFECTOS

- Volante grande.
- Equipamiento pobre.
- Desarrollos largos.

rían en buena parte, si es que no totalmente, el problema.

En cambio, el Scorpio puede presumir de frenos, pues toda su gama va equipada de un sistema antibloqueo ABS puesto a punto por ATE. La inclusión como equipo de serie de este dispositivo que proporciona al coche una indudable seguridad suplementaria a creado escuela, pues apenas un mes después, Renault incluía como equipo de serie en su R-25 V-6 Turbo también el ABS. En los Mercedes, Lancia, Audi y R-25 V-6 normal se ofrece como opción. Mientras que en el Saab, por el momento, no pueden ofrecer el sistema antibloqueo en tanto no acaben las pruebas que están realizando para adaptar el mismo sistema que lleva el Scorpio.

Queda hablar del confort de marcha. Como en el caso del comportamiento, hay que decir que todos tienen un muy alto nivel de confort y que sus motores están bien insonorizados y aislados de vibraciones. De todas formas, por efi-

El gran defecto del Mercedes 300 E es su volante descomunal. Da la impresión de manejar un camión, cuando se maneja con la dulzura de un cisne.

La madera de lujo es una característica de los Mercedes grandes. El 300 E no ha renunciado a ese toque distintivo de los mejores alemanes.

cacia de suspensión hay que poner al Mercedes, al Ford, al Lancia y a los Renault por delante del Saab y el Audi, que acusan más los pisos ondulados y bacheados con algunas reacciones bruscas o pérdidas de tracción, que nunca llegan a ser preocupantes.

INTERIORES: VIVAN LOS POPULARES

En lo que se refiere a habitáculo, son los productos de las marcas con una tradición más popular, como Renault y

FRENTE A FRENTE

El Mercedes 300 E es uno de los reyes del automóvil. Su línea aerodinámica está conseguida sin exageraciones de ningún tipo como es habitual en los modelos nacidos del lápiz de Bruno Sacco. El Mercedes tiene la base de un deportivo y, sin embargo, no renuncia a su papel de gran familiar, un coche que da lo mejor de sí mismo en las autopistas.



ALFONSO J. NIETO



ALEX PIVOL

Autonzado por el B de E n° 15 210



DRIVEMAN PHILIPS SU AUTORADIO DE PASEO.

El nuevo **DRIVEMAN PHILIPS AC 022** no sólo le hará agradables sus viajes en coche sino que le acompañará también en sus paseos a pie, en el fútbol, en su hogar.

Porque el **DRIVEMAN PHILIPS AC 022** es el único autoradio stereo que funciona perfectamente fuera del coche,

gracias a las pilas que lleva incorporadas y a los auriculares.

EN EL COCHE:
24 w. A.M.S. por canal + auriculares

FUERA DEL COCHE:
con auriculares * y pilas

PHILIPS
autoradio



LLévese la música a pasear.

* Se suministra gratuitamente con el autoradio un juego de auriculares y la correa de transporte

El Saab 9000 es el segundo coche que ha nacido a la luz de ese proyecto «tipo 4», que ha movillado a marcas tan distintas como Alfa, Fiat, Lancia y la propia Saab. Con el 9000 la firma sueca ha entrado un poco en la normalidad, algo que no se había visto ni en los anteriores Saab 900 ni Saab 90. La influencia del diseño de aviones se nota en muchos rasgos de la carrocería.



Saab 9000

Precio en la calle:
5.388.121 plus.

Fecha presentación:
Mayo de 1985.
Importador: Porsche España, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 14.
Plazo de entrega: Un mes.

VIRTUDES

- Motor progresivo.
- Consumos.
- Comportamiento.

DEFECTOS

- No tiene opción ABS.
- Presentación pobre.
- Motor ruidoso.



El volante de cuero recuerda al usuario ese toque deportivo que tienen todos los Saab. A los mandos de este coche se tiene la sensación de estar pilotando un avión.

Ford, las que se llevan los primeros puestos. Es como si la experiencia que tienen de obtener el mejor aprovechamiento del espacio en sus coches pequeños les hubiera ayudado para poder ofrecer dos auténticos salones de sus modelos de gama alta. En valores absolutos, el Renault ofrece el habitáculo más grande, pero si tenemos en cuenta las dimensiones exteriores, lo conseguido por Ford es todavía más espectacular, pues el Scorpio es más corto que su rival francés. Hay que destacar en ambos el amplio espacio que queda para las piernas de los ocupantes del asiento trasero. A continuación hay que colocar al Saab y al Lancia, prácticamente idénticos en los interiores, tan anchos como el Ford, pero algo más cortos de habitáculo. Y cierra la marcha el Audi, a pesar de ser en todo más amplio que el Mercedes, cuyo espacio trasero no es particularmente grande en relación al tamaño del coche.

En lo que se refiere a maleteros, se cambian las tornas con Audi y Mercedes, ofreciendo el mayor volumen de carga, por delante de los restantes, muy igualados. Hay que tener en cuenta que

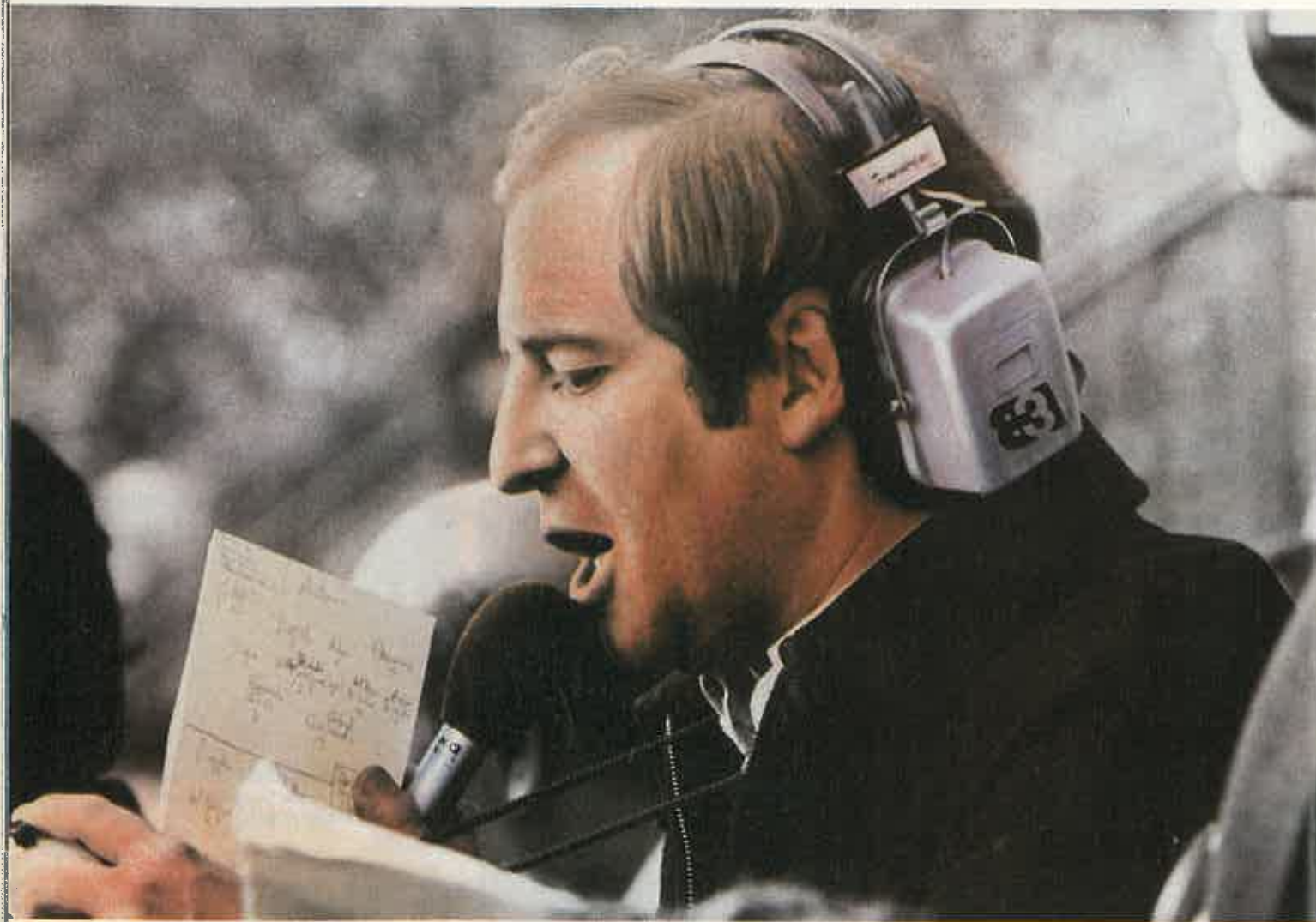


El Saab 9000 luce ya la nueva insignia Saab-Scania. La firma sueca ha reforzado así su asociación con el mundo del transporte.

mientras que Mercedes, Audi y Lancia son berlinas de tres volúmenes, el Ford, el Renault y el Saab tienen portón trasero, que les permite aumentar la capacidad de carga al triple del volumen del maletero estando el asiento trasero en posición normal.

Hay que criticar, de paso, lo alto de la arista de carga en el Renault y en el Mercedes, lo que obliga a tener que levantar demasiado los bultos al cargarlos.

En lo que se refiere a la presentación, es Ford la que consigue el mejor equi-



SUPERGARCIA SUPERDEPORTE

antena3
83
La información deportiva
bien hecha.

FRENTE A FRENTE

El Renault 25 equipado con el motor V-6 ocupa el escalón más alto de la gama R-25, al lado del Turbo. Es un coche que se maneja con una sencillez impresionante y su comportamiento en carretera es uno de los distintivos más destacables. En su exterior hay algunos detalles que avisan de su mayor potencia y velocidad.



ALFONSO J. NIETO

**Renault 25 V6
inyección**
Precio en la calle:
3.585.592 * ptas.

Fecha presentación:
Septiembre de 1984.
Importador: Fasa Renault.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres:
1.400.
Plazo de entrega: Un mes.
(*) 4.661.411 pesetas en la versión Turbo.

VIRTUDES

- Equipamiento.
- ABS de serie (en el turbo).
- Coche amplio y confortable.

DEFECTOS

- Motor brutal (en el turbo).
- Aspecto del salpicadero.
- Dirección muy asistida.



El sistema de radio del R-25 vuelve loco a todo el que lo escucha. Es un sistema de gran perfección que además no podrá ser robado por los amigos de lo ajeno.



ALEX RUYOL

librio entre elegancia y vistosidad. A Lancia le falla un salpicadero de formas elegantes, pero en el que el plástico es demasiado evidente. Saab ha pretendido mantener el estilo aviación, pero el resultado no acaba de ser ni elegante ni vistoso. El Audi es demasiado sobrio; en cuanto al Renault, el salpi-

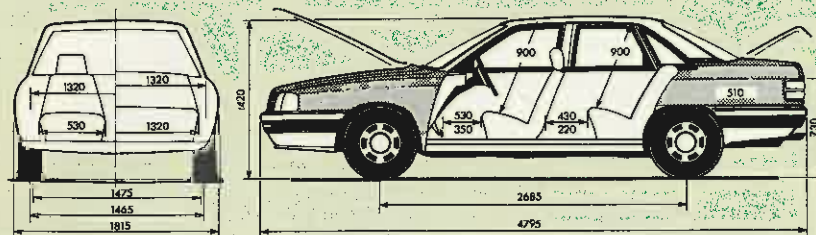


El diseño del Renault 25 sale a la luz en detalles tan curiosos como el mando de apertura de las puertas. Los mandos de los elevalunas, el mando del retrovisor y el mismo tirador, tienen un toque futurista. El salpicadero es un punto negativo, su aspecto debería sufrir un retoque.

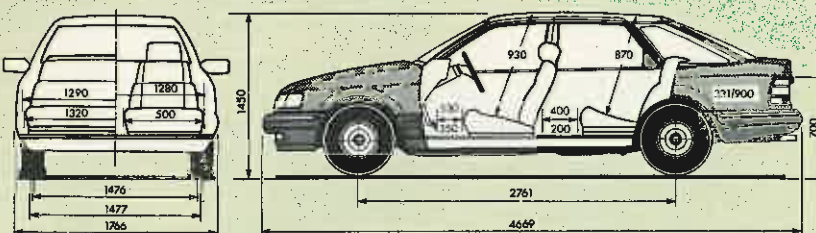
cadero debería ser rediseñado. Queda hablar del Mercedes, cuyo interior se nota bien terminado y que tiene el refinado toque de la plancha de madera barnizada en la consola. Pero es el que resulta menos acogedor. Quizá por el aspecto de los asientos, que no tienen aspecto de confortables. Son duros y

aguantan bien el cuerpo de sus ocupantes durante los viajes más largos, pero no ofrecen una sujeción suficiente en zona de curvas. También les ocurre eso a los Renault, que además pecan de blandos y van perdiendo confort al filo de los kilómetros. En el Audi, lo que resulta criticable es la forma del respal-

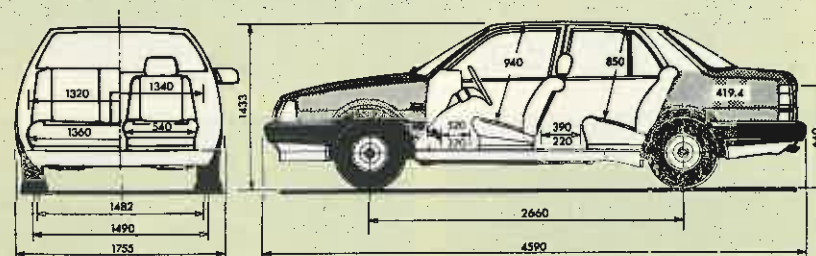
Audi 200 Turbo



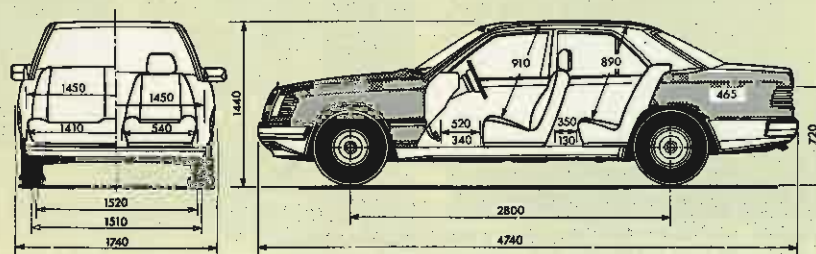
Ford Scorpio 2.8 i Ghia



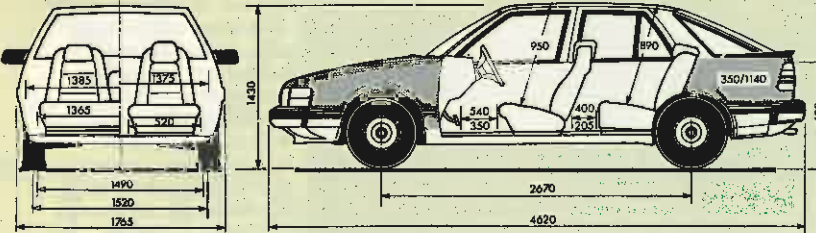
Lancia Thema 2.0 IE Turbo



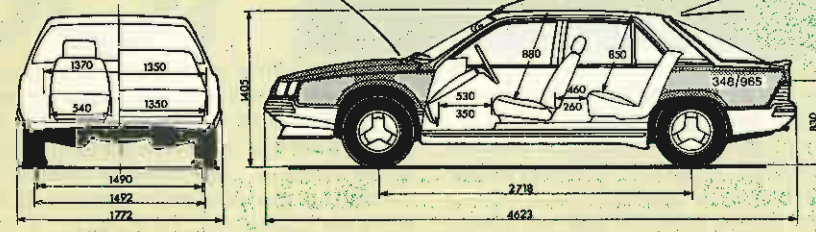
Mercedes 300 E



Saab 9000



Renault 25 V6



AUDI 200 TURBO

Dispone del maletero más amplio. Sin embargo, sus interiores no lo son tanto, pese al tamaño exterior, que es uno de los más grandes. Los asientos son relativamente bajos para evitar que se note demasiado lo redondeado de los montantes laterales. A través de sus cuatro puertas el acceso es bueno.

FORD SCORPIO 2.8 i GHIA

Si tenemos en cuenta su tamaño exterior, es el que ofrece mejor habitabilidad de todos los coches probados. Concretamente, el espacio para las piernas de los ocupantes del asiento trasero es impresionante. El maletero no es excesivamente grande, pero tiene la posibilidad de aumentar su capacidad de carga abatiendo el asiento trasero, bien parcialmente, bien totalmente.

LANCIA THEMA 2.0 IE

Después del Renault y el Ford es, con el Saab, el coche que resulta más habitable. Además, el maletero es muy amplio. Las puertas son muy amplias y permiten un buen acceso. Sus asientos son confortables, sobre todo los tapizados en Alcántara, tejido que transpira como tal y tiene el tacto y la presencia de la piel vuelta. Un tejido que por ahora es exclusiva de Lancia.

MERCEDES 300 E

Aunque dispone de un buen maletero, la habitabilidad del Mercedes 300 D no es nada del otro mundo. Ciertamente que las guías de los asientos delanteros tiene mucho recorrido, pero incluso regulándolos para la altura media de un español —algo inferior a la de un alemán—, el espacio que queda para las piernas de los ocupantes del asiento trasero es reducida.

SAAB 9000

Tiene la misma habitabilidad del Lancia. El maletero es más pequeño, pero en cambio, al disponer de quinta puerta, tiene la posibilidad de ampliar la capacidad de carga hasta casi el metro y medio cúbico. Exteriormente el coche es algo más largo en razón de los paragolpes absorbentes de impactos acordes a la normativa americana, y más ancho, también por este motivo.

RENAULT 25 V6

Es el más amplio de los seis coches probados, aunque también uno de los más grandes. Al ser un cinco puertas tiene también la posibilidad de disponer de una gran capacidad de carga. Es una lástima que Renault no haya intentado colocar transversalmente el motor, como ha hecho Lancia.

BALANCE FINAL

	Audi	Ford	Lancia	Mercedes	Saab	Renault	Renault T.
Velocidad máxima ..	2.º ****	6.º ****	5.º ****	1.º *****	4.º ****	7.º ****	2.º ****
Aceleraciones	3.º ****	7.º ****	1.º ****	3.º ****	3.º ****	3.º ****	1.º ****
Recuperaciones	6.º ****	7.º ****	1.º ****	2.º ****	2.º ****	5.º ****	2.º ****
Consumo	4.º ****	4.º ****	1.º ****	1.º ****	1.º ****	4.º ****	7.º ****
Transmisión	5.º ****	6.º ****	1.º ****	6.º ****	3.º ****	2.º ****	3.º ****
Caja de cambio	6.º ****	1.º ****	1.º ****	7.º ****	5.º ****	1.º ****	1.º ****
Frenos	3.º ****	1.º ****	3.º ****	3.º ****	3.º ****	3.º ****	1.º ****
Dirección	2.º ****	1.º ****	2.º ****	7.º ****	2.º ****	5.º ****	5.º ****
Comportamiento	6.º ****	5.º ****	1.º ****	3.º ****	1.º ****	3.º ****	6.º ****
Aptitudes urbanas ..	6.º ****	1.º ****	1.º ****	4.º ****	1.º ****	4.º ****	6.º ****
Autonomía	1.º ****	3.º ****	3.º ****	3.º ****	1.º ****	3.º ****	7.º ****
Habitabilidad	6.º ****	1.º ****	4.º ****	7.º ****	4.º ****	1.º ****	1.º ****
Maletero	1.º ****	6.º ****	3.º ****	1.º ****	6.º ****	4.º ****	4.º ****
Confort	6.º ****	1.º ****	1.º ****	7.º ****	6.º ****	1.º ****	1.º ****
Posición conductor ..	6.º ****	1.º ****	2.º ****	7.º ****	3.º ****	4.º ****	4.º ****
Sonoridad	1.º ****	1.º ****	4.º ****	1.º ****	4.º ****	6.º ****	—
Equipamiento	1.º ****	1.º ****	4.º ****	7.º ****	4.º ****	4.º ****	1.º ****
Calidad-precio	6.º ****	1.º ****	1.º ****	4.º ****	6.º ****	1.º ****	4.º ****

***** Excelente. **** Bueno. *** Normal. ** Regular. * Malo.

CONSUMO

	Audi	Ford	Lancia	Mercedes	Saab	R-25 V6	R-25 V6 T
CIUDAD							
A 26,5 km/h. de media	14,5	13,8	13,8	13,6	12,3	14,6	14,9
CARRETERA							
A 90 km/h. de cruce	7,6	7,8	6,9	7,4	6,8	7,7	7,9
En conducción rápida	15,6	14,7	14,9	14,8	15,7	14,2	—
AUTOPISTA							
A 120 km/h. de cruce	10,2	9,6	9,1	8,3	8,9	9,2	9,8
A 140 km/h. de cruce	13,6	13,6	12,8	11,9	12,9	12,1	12,9
A 180 km/h. de cruce	16,6	16,6	16,2	14,9	16,4	18,7	19,3
AUTONOMIA MEDIA							
Consumo medio ponderado	12,0	11,6	11,2	11,2	10,3	12,0	12,3
Recorrido (kilómetros)	610	550	570	570	610	550	535

Los seis son unos regios coches, de alta tecnología y buenas prestaciones. La relación prestaciones-calidad-precio valoriza al Ford Scorpio, el Lancia Thema y el Renault 25 V-6. Pero la imagen que da Mercedes es por el momento única.



do de los asientos delanteros, que está demasiado curvada hacia atrás, lo que deja sin sujeción la parte alta de la espalda.

Correctos son los asientos del Saab, del Lancia y del Ford, con una ligera ventaja para este último por forma y mayores posibilidades de regulación. A destacar que el Ford es el único que tiene la posibilidad de reclinar el asiento trasero.

Del equipamiento hay que decir que son, en general, los coches más baratos los que más completo lo tienen. En este sentido es criticable el Mercedes, que, siendo uno de los más caros, tiene un equipo mínimo, teniendo que recurrir a muy caras opciones para igualarlo con sus competidores. Por contra, su acabado es ciudadísimo, superior al del resto de sus rivales, en los que también es bueno.

CONCLUSION:

CUESTION DE PESETAS

En este caso no hay posibilidad de hacer una elección entre los coches probados. No la hay porque, si bien los seis modelos pertenecen a la gama alta y responden a una misma filosofía de vanguardia en su concepción, hay sensibles diferencias de precio, de potencias de motor, etcétera. Será posible hacer una relación entre todo eso, y entonces el Lancia saldría favorecido. Pero el coche italiano todavía no tiene la imagen del Mercedes, que también tiene un precio.

En cualquier caso, son coches que van a hacer escuela —las berlinas del año 2000—, en las que se conjugan el confort con excelentes prestaciones y consumos que no hacen tanto tiempo eran los de un 1.600 centímetros cúbicos con 85 caballos de potencia.

Sergio Piccione

Ya puede pensar en capacidad a lo grande. En el Seat Málaga encontrará el mayor espacio interior de su categoría. Y un maletero de 453 dm³ que le permitirá viajar sin dejar nada en tierra. Ahora exija el máximo de su motor System Porsche. Sus 85 c.v. responderán al segundo ante cualquier situación. Y consumiendo lo justo: 4,9 l. a 100 Km/h. Imagínese el Diesel.

Para su tranquilidad Karmann ha convertido en seguro lo que Giugiaro ha hecho bello.

Con una envoltura de acero indeformable que protege a lo grande sin restar espacio.

Es el nuevo Seat Málaga. Único en precio, grande en las facilidades para pagarlo que le ofrece Fiseat.

Hoy todo lo que usted espera cabe en un coche. Grande en diseño, prestaciones y seguridad. El nuevo Seat Málaga. Lo más grande de Seat.

MALAGA

Lo más grande de Seat.



**TOD LO QUE USTED ESPERABA EN BELLEZA,
POTENCIA Y CONFORT CABE EN EL SEAT MALAGA.**

MALAGA GLX 15

MALAGA

Desde 1.019.800 Ptas. (precio final, impuestos incluidos).

SEAT Audi

Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.

FRENTE A FRENTE

EL AUTENTICO CONSUMO



Sólo hace dos años que estamos en los quioscos y ya contamos con un bagaje suficiente como para echar la vista atrás y comprobar que hemos probado más de 225 modelos diferentes, con un total de cerca de 300 coches; no en

balde aproximadamente un cuarto de los coches (exactamente 61) se han probado en más de una ocasión. Una vez bajo el rótulo de «A Fondo» o en otras ocasiones «Frente a Frente».

Todos los coches que hoy día están en el mercado han sido analizados por nuestro equipo de pruebas. Todos, han recorrido un promedio de 2.000 kilómetros en busca de afinar en las cifras de sus consumos en todas las circunstancias: desde las pesadísimas pruebas de recorrido en ciudad a las más amenas de recorrido por carretera o autopista. Distintos conductores se han alternado al volante, para no sólo tener la impresión de varios expertos, sino para corregir en lo posible los diferentes estilos de conducción y su repercusión sobre los consumos. En este sentido, nos cabe el orgullo de ser la única revista española cuyas pruebas son frecuentemente reproducidas en el extranjero, respetando los «copyright» firmados. Les vamos a contar una anécdota reveladora: la primera prueba que se realizó en España a un Ferrari no sólo se llevó a cabo en MOTOR16, sino que fue comprada por la publicación italiana! «Auto», del prestigioso grupo Autosprint.

Este importante esfuerzo personal, profesional e, incluso, económico (¡más de seis millones y medio de pesetas sólo en gasolina!), se ha traducido en una serie de cifras que ofrecemos en este trabajo y que creemos que ofrece un notable interés por su fiabilidad y por la independencia de criterios con que se ha elaborado.

6'4

L./100 Kms.

Citroën Visa 14



6'4

L./100 Kms.

Fiat Uno 55



7'0

L./100 Kms.

Peugeot 205 GL



7'1

L./100 Kms.

Fiat Regata ES



7'1

L./100 Kms.

Opel Corsa 1.2



6'1

L./100 Kms.

Ford Fiesta



6'6

L./100 Kms.

Peugeot 205



6'7

L./100 Kms.

Ford Escort



6'7

L./100 Kms.

Ford Orion



6'7

L./100 Kms.

Fiat Uno





CONSUMO PONDERADO

(gasolina)

COMO todos los conductores saben, los valores de consumo son proporcionales a la velocidad: es decir, a mayor velocidad, mayor consumo, y viceversa. Por esta razón, el término «consumo» no tiene gran significación si no concretamos las condiciones en que se ha realizado: velocidad mantenida y densidad de circulación. Por norma general, los fabricantes y los organismos oficiales utilizan tres valores de consumo: a 90, 120 y ciclo urbano. Cada

Los que menos consumen

Consumo medio ponderado:
60 % consumo en ciudad.
30 % consumo en carretera a 90 km/h.
10 % consumo en autopista a 120 km/h.

uno de ellos refleja los consumos, en litros por cada 100 kilómetros, a 90 kilómetros por hora estabilizados, a 120 km/h. estables y en recorrido en ciudad. En MOTOR16 realizamos estos mismos consumos, pero en condiciones reales de circulación. Es decir, manteniendo en lo posible los valores de 90 y 120 kilómetros por hora, pero respetando las limitaciones de velocidad, vehículos más lentos, adelantamientos, etcétera. Por esta razón, los valores son notablemente diferentes de los oficializados por los constructores, pero mucho más próximos a la cotidianidad de los conductores. Además, no basta con efectuar el promedio de los tres valores, sino que pretendemos llegar a un valor que represente lo más posible las condiciones reales de circulación. Porque de todos es sabido que hoy día, la gran mayoría de los conductores realizan muchos más kilómetros por ciudad que por carretera y, en todo caso, muchos más por carretera que por autopista. Por esto denominamos *consumo ponderado* al que efectuaría el automóvil recorriendo 60 kilómetros en ciudad, 30 en carretera a 90 km/h. y 10 en autopista a 120 km/h. En el gráfico que ofrecemos damos los datos de los 25 modelos de menor consumo ponderado, en el que el Citroën Visa 14 de cinco velocidades nos ha dado el mejor valor. Gracias a una pequeña dispersión entre los tres valores, el veterano y popular Visa supera al excelente Fiat Uno, que clasifica sus tres versiones de motor gasolina en los tres siguientes puestos. Todo un récord.

El Renault 4 se beneficia de no alcanzar los 120 km/h., por lo que su c. p. es anormalmente bajo, lo mismo que le ocurre al Citroën 2 CV. Nada que añadir al valor del 205 con motor Simca, ni al Regata con el dispositivo de desconexión del motor a ralentí, con el que se reduce el valor del consumo urbano. El Opel Corsa con el motor 1.200 es el más homogéneo de todos los Corsa, que, con motores de 1.000 centímetros cúbicos (con caja de cuatro marchas) y 1.300 c. c., aparecen situados en buena posición, pero ya más retrasados.

capacidad de los depósitos



LOS QUE MAS

LOS QUE MENOS

120	FERRARI 400	CITROËN 2 CV	25
100	BMW 745	AUSTIN METRO	30
90	MERCEDES 280	FORD FIESTA	34
88	PORSCHE 928	RENAULT 4	34
80	PORSCHE 911	VW POLO	36
80	MASERATI BITU	CITROËN VISA	40
80	AUDI 200	CITROËN LNA	40
76	OPEL SENATOR	FORD ESCORT	40
75	ALFA GTV	LANCIA DELTA	40
74	FERRARI 308	TALBOT SAMBA	40
72	R 25 GTX	FIAT UNO	42
70	PEUGEOT 505 TI	OPEL CORSA	42
70	MERCEDES 300	OPEL KADETT	42
70	FORD SCORPIO	CITROËN GSA	43
70	BMW M 635	RENAULT 5	43
70	BMW 520	CITROËN BX	44
68	SAAB 9000	LANCIA PRISMA	45
68	CITROËN CX	TALBOT HORIZON	45
67	R 25 GTS	ROVER 216	46
66	PORSCHE 944	RENAULT 9	47
66	OPEL MONZA	RENAULT 11	47
65	OPEL REKORD	FORD ORION	48
63	SAAB 900 T	ALFA 90	49
61	OPEL ASCONA	ALFA 33	50
60	VOLVO 740	AUSTIN MAESTRO	50

Contenido de los depósitos

CADA día los fabricantes se esfuerzan en lograr que sus coches tengan una mayor autonomía: es decir, que se detengan en los surtidores de combustible más espaciadamente. Aunque un bajo consumo ayuda mucho, la verdad es que para incrementar la autonomía no hay como instalar depósitos de grandes capacidades. Lo malo es el dinero que hace falta para llenarlo.

No debe ser este el mayor problema para los usuarios de los Ferrari y Porsche, que ocupan los primeros lugares, con sus 100 litros de capacidad. (¡Más de 9.000 pesetas cada vez que llenamos!). Por el contrario, el veterano Citroën 2 CV y sus 25 litros nos ofrece una cifra que hoy nos parece ridícula.

Distancia recorrida por 1.000 pesetas

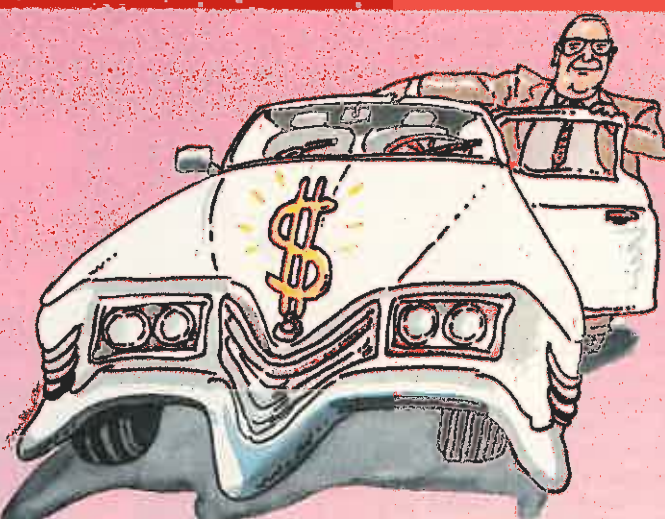
Distancia recorrida por 1.000 ptas. a 90 km/h.

Marcas y modelo	Km.
Peugeot 205 Diesel	393,4
Ford Fiesta Diesel	393,4
VW Santana Turbodiesel	350,6
Talbot Horizon Diesel	350,6
Citroën BX 19 Diesel	350,6
Ford Orion Diesel	336,0
Ford Escort Diesel	336,0
Fiat Uno Diesel	336,0
Renault 11 Diesel	329,2
Renault 9 Diesel	329,2
Volkswagen Passat Diesel	310,2
Opel Kadett Diesel	310,2
Talbot Solara Diesel	304,3
Fiat Regata 1.7 Diesel	304,3
Mercedes 250 Diesel	298,7
Seat Ibiza Diesel	293,3
Renault 25 Turbodiesel	293,3
Renault 18 Diesel	283,0
Mercedes 300 Diesel	283,0
Fiat Argenta Turbodiesel	278,1
Seat Ronda Diesel	268,8
BMW 524 Turbodiesel	256,0
Alfa Romeo 90 Turbodiesel	256,0
Peugeot 505 Turbodiesel	252,0
Fiat Uno 55 SP	250,1

TODAVIA nos acordamos cuando por 1.000 pesetas de

combustible recorriamos media Península y aún nos llegaba para tomarnos un bocadillo en cada estación de servicio. Pero esos tiempos han pasado a la historia y hoy, a poco menos de veinte duros por litro de gasolina y a 63 pesetas por litro de gasóleo, los duros se nos escapan por la boca de llenado de los depósitos. Pero tienen interés el saber hasta donde llegaríamos con 1.000 pesetas de combustible (gasolina super, normal o gasóleo), circulando a 90 kilómetros por hora de cruce.

En esta lista hemos incluido a los coches que superan los 200 kilómetros, cifra que no está nada mal. Como es lógico, entre los 39 coches que superan el listón de los 200 kilómetros, sólo 11 son de gasolina, ya que los 28



restantes, que ocupan las 24 primeras posiciones, son movidos por motor de gasóleo, con un coste de combustible y de pesetas claramente inferior. Es el Peugeot 205 y el Ford Fiesta, empatados, quienes se sitúan en cabeza. Si analizamos los primeros puestos, vemos que el motor PSA se sitúa en tres

modelos que ocupan la cabeza y el cuarto y quinto puesto. Pero el modesto (por cilindrada) motor Ford no le va a la zaga, con la victoria compartida y el sexto y séptimo puesto. La tercera posición del Santana la logra gracias a un turbo, que ya no aparece hasta el puesto 17, con el Renault 25.



No se puede decir más en 5 ó 6 líneas.

Telefónica pone al servicio de su empresa un nuevo avance tecnológico.

Sistema Teide 10:

- 5 líneas exteriores por teléfono y hasta 8 para todo el sistema.
- Hasta 10 teléfonos interconectados.
- 3 comunicaciones internas simultáneas.

Sistema Teide 24:

- 6 líneas exteriores por teléfono y hasta 12 para todo el sistema.
- Hasta 24 teléfonos interconectados.
- 7 comunicaciones internas simultáneas.
- Una memoria común de hasta 100 números telefónicos y, adicionalmente, una memoria propia de 10 números para cada teléfono.

Línea Teide

Todo un sistema de comunicación para su empresa.

Sistema Teide 10

Sistema Teide 24

Para mayor información, visite cualquiera de nuestras Oficinas de Abonados o llame al 004 (llamada gratuita)



Telefónica



Autonomía a consumo ponderado (gasolina)

Marcas y modelo	Km.
BMW 520i	777,8
Fiat Regata ES	774,7
Porsche 944	758,6
Peugeot 205 XL	714,3
Renault 25 GT	712,8
Seat Ronda P. 1.2	704,2
Renault 18 GTX	697,4
Opel Ascona GT 1.8	693,2
Volkswagen Passat CL 1.8	689,7
BMW 745i A	689,7
BMW M 636 CSI	688,3
Alfa Romeo GTV 2.5-V6	681,8
Renault 25 GTX	666,7
Audi 200 Turbo	666,7
Opel Rekord CD 2.2	663,3
Renault 9 GTC	662,0
Renault 11 GTL	662,0
Seat 9000 Turbo 16	660,2
Fiat Uno 55	656,3
Citroën BX 19 GT	642,0
Volkswagen Golf GTI	639,5
Peugeot 505 GTI	638,4
Fiat Uno 45	638,4
Mercedes Benz 280 SE	633,8
Peugeot 205 XR	632,8

AUTONOMIA (Gasolina)

Gracias a unos depósitos de gasolina más que generosos (y a unos consumos ponderados muy ajustados), los BMW de la serie cinco aparecen en las primeras posiciones de esta lista.

Es notable que puedan hacerse casi 800 kilómetros sin tener que llenar el depósito y que, si tenemos cuidado con el acelerador, habrá muchos de estos primeros clasificados que superen los 1.000 kms. El primer «pequeño» es el Peugeot 205 XL, por delante de un excelente Seat Ronda Porsche 1200.... todo ello sin olvidarse del Regata ES, en segunda posición.



Autonomía a consumo ponderado (diesel)

Marcas y modelo	Km.
Volkswagen Passat CL	882,4
Renault 25 Turbo D	848,1
Mercedes 250 D	843,4
VW Santana GX TD	821,8
Mercedes 300 D	814,0
Peugeot 505 GTD Turbo	804,8
Peugeot 205 SRD	757,8
Fiat Regata 1.7 D	753,4
Talbot Solara D	743,6
Fiat Argenta Turbo D	731,7
Citroën BX 19 Diesel	722,2
Ford Orion 1.8 D	718,4
Opel Rekord 2.3 TD	708,8
Rover 2.4 6D	697,9
BMW 524 TD	693,1
Seat Ibiza Diesel	684,9
Citroën CX 25 TRD Turbo	680,0
Renault 11 GTD	671,4
Renault 9 GTD	671,4
Seat Ronda D	667,9
Ford Fiesta D	658,7
Talbot Horizon GLD	652,8
Renault 18 GTD	646,3
Fiat Uno D 8	628,9
Ford Escort 1.6 D	597,0

AUTONOMIA (Diesel)

Como era de esperar, los modelos diesel superan ampliamente a los de gasolina en lo de autonomía. Aún no hace mucho tiempo publicábamos en MOTOR16 un trabajo sobre autonomía y veíamos como el Peugeot 205 era capaz de ir desde La Juncuquera hasta Manzanares sin repostar. Pero no es el pequeño 205 quien se sitúa en cabeza, sino el sorprendente Volkswagen Passat que vuelve a encaramarse en los primeros puestos de cualquier lista en la que se mencionen los consumos, por delante del primer turbo: el R25.

HOY, TENEMOS MUCHOS MEDIOS PARA COMUNICARNOS CON USTED.

TV16

En todos los terrenos. Porque tenemos muchos de los mejores medios de comunicación. Cambio 16. Diario 16. Motor 16. Historia 16. Historia Universal. Radio Minuto.

Usted los conoce todos. Conoce su seriedad y su independencia. Porque sabe que son parte de un Grupo independiente y privado. Un Grupo que está creciendo. Que quiere poner a su alcance todos los medios disponibles. Y, para completar nuestra imagen, vamos a tener un canal de TV. Entonces, verá qué bien conectamos con usted.

Por velocidad máxima (diesel)

Marcas y modelos	Velocidad (km/h.)
Mercedes Benz 300 D	192,0
Alfa Romeo 90 TD	180,0
Mercedes 250 D	176,0
Renault 25 Turbo Diesel	176,0
BMW 524 TD	175,0
Volvo 760 TD	172,0
Renault 2.4 SD	172,0
Opel Rekord 2.3 TD	172,0
Citroën CX 25 RD Turbo	169,0
Fiat Argenta Turbo D	164,0
Peugeot 505 GTD Turbo	158,0
Ford Orion	157,0
Renault 18 GTD	156,0
Peugeot 205 GLD	155,0
Volkswagen Santana TD	154,0
Citroën Visa 17 RD	152,0
Seat Málaga	151,0
Ford Fiesta D	151,0
Citroën BX 19 Diesel	151,0
Talbot Horizon GLD	150,0
Opel Kadett GLD	150,0
Fiat Regata 1.9 D	150,0
Fiat Regata 1.7 D	150,0
Talbot Solara	149,0
Renault 11 GTD	148,0

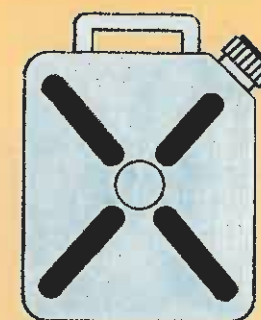


VELOCIDAD MAXIMA (Diesel)

Aunque muy poco ha faltado, aún no hemos encontrado un coche diesel que superara los 200 kilómetros por hora. Algunos modelos (como el Lancia Thema, que no aparece porque aún no se comercializa en nuestro país), prácticamente la han rozado, e incluso la superan en condiciones favorables. Porque no debemos olvidar que la velocidad máxima se mide en una recta sin desnivel, en promedio de dos pasadas en sentido contrario (para compensar en lo posible la fuerza de cualquier viento dominante) y despreciando los dos mejores y peores valores en una medición de ocho. Por supuesto que la gran mayoría de los coches, de gasolina o diesel, en simplemente una ligera cuesta abajo supera los valores ofrecidos como velocidad máxima. Los 157 kilómetros/hora del Ford Orion le sitúan como el diesel atmosférico más rápido del mercado.

CONSUMO PONDERADO (Diesel)

Quizá para muchos sea una auténtica sorpresa que los tres Ford (todos ellos con idéntico motor), se sitúen en las tres primeras posiciones en cuanto a valores mínimos de consumos ponderados. La verdad es que se benefician de una dispersión entre los tres valores muy pequeña y, sobre todo, de un bajo consumo en ciudad. Es más, el valor de 6,1 litros/100 kilómetros para el Fiesta es verdaderamente digno de resaltar. Los desarrollos del cambio y la obligatoriedad de conducirlos a mayor número de vueltas son el resultado de estos valores. El Peugeot 205, con el motor XUD 1700, se sitúa inmediatamente detrás del Ford y justo por delante de sus hermanos mayores el Escort y el Orion, así como del Fiat Uno, que con su modestísimo motor 1300 logra un más que honesto resultado. El Volkswagen Passat es el primero de la categoría media-alta, por delante del Citroën BX.



Consumo ponderado (diesel)

Marcas y modelos	Litros/100 kms.
Ford Fiesta D	6,1
Peugeot 205 GLD	6,5
Ford Escort D	6,7
Ford Orion D	6,7
Fiat Uno Diesel	6,7
Citroën Visa RD	6,8
Volkswagen Passat GLD	6,8
Renault 9 GTD	7,0
Renault 11 GTD	7,0
Opel Kadett GLD	7,1
Citroën BX 19 TRD	7,2
Talbot Horizon GLD	7,2
Fiat Regata 1.7 D	7,3
Fiat Regata 1.9 D	7,3
Seat Ibiza	7,3
Volkswagen Santana TD	7,3
Seat Ronda	7,6
Seat Málaga D	7,6
Talbot Solara Escorial D	7,8
Renault 25 Turbo Diesel	7,9
Fiat Argenta Turbo D	8,2
Renault 18 GTD	8,2
Mercedes 250 D	8,3
Alfa Romeo 90 TD	8,6
Mercedes 300	8,6

Consumos a 90 km/h. (diesel)

Marcas y modelos	Litros/100 kms.
Ford Fiesta	4,1
Peugeot 205 SRD	4,1
Citroën BX 19 TRD	4,6
Talbot Horizon GLD	4,6
Volkswagen Santana GX TD	4,6
Fiat Uno Diesel	4,8
Ford Escort D	4,8
Ford Orion D	4,8
Renault 9 GTD	4,9
Renault 11 GTD	4,9
Opel Kadett 1.6 GLD	5,2
Volkswagen Passat CL D	5,2
Fiat Regata 1.7 D	5,3
Talbot Solara Escorial D	5,3
Mercedes 250 D	5,4
Renault 25 Turbo D	5,5
Seat Ibiza GLD	5,5
Mercedes 300 D	5,7
Renault 18 GTD	5,7
Fiat Argenta Turbo D	5,8
Seat Ronda GLD	6,0
BMW 524 TD	6,3
Alfa 90 TD	6,3
Peugeot 505 GTD Turbo	6,4
Volvo 760 GLE TD	6,5
Renault 2.4 SD	6,6

CONSUMO MINIMO (Diesel)

A 90 kilómetros por hora de velocidad mantenida (que no constante), se produce la cifra más baja de consumo. Y son precisamente los diesel los que logran la más reducida cifra. En esta lista, pues, ofrecemos los valores más bajos de consumo que hemos obtenido en dos años de trabajo. Y vuelve a producirse un empate en cabeza: el Ford Fiesta 1600 y el Peugeot 205 1700 son, en valores absolutos, los dos coches que nos han arrojado una cifra inferior, compartiendo los honores de esos 4,1 litros por cada 100 kilómetros, que es digna de todo elogio. No olvidemos que se trata de

una cifra real, obtenida en la carretera y no en el laboratorio, que es donde se obtienen los valores de homologación. En tercera y cuarta posición se sitúan el Citroën BX 19 y el Horizon, que, curiosamente, montan el mismo motor que el 205, pero en cilindrada 1900. Así pues, el motor XUD del grupo PSA puede alardear con todo el derecho del mundo de ser el mejor en consumos a bajo régimen.

Una vez más el primer turbodiesel se nos sitúa en el puesto 16, correspondiente al Renault 25. La verdad es que los turbodiesel son eficaces para reducir los consumos a carga total, pero no lo son tanto en velocidades moderadas (en los que apenas funcionan).



EL ARTEMOVIL



El coche ha dado un sello propio a este siglo, conformando y destrozando las ciudades. Ha cambiado la humanidad y también la cultura. Ahora la belleza no es sólo un idílico bosque, es también un elegante Pierce-Arrow delante de un hotel solitario en el desierto de Nevada. El automóvil se ha convertido en una obra de arte: el artemóvil.



LOS ojos de los automovilistas se han estrechado en pequeñas ranuras, su cara está ennegrecida por el hollín y las puntas de su bigote tiemblan mientras conduce. Con sus grandes manos agarradas al volante no se toma nada en serio, salvo la carretera y la borrachera de la velocidad. El automovilista corre hacia el futuro.

Henri Toulouse-Lautrec, el pintor parisiense de los salones de baile y los circuitos, esbozó sus automovilistas en 1896, once años después de que Carl Benz construyera para su mujer un coche con motor de gasolina de cuatro tiempos. El automovilista de Lautrec conducía a un futuro incierto, pero los robustos trazos con que lo pintó no permitían duda alguna: le concedía todas las posibilidades de éxito y el triunfo del automóvil ha sido total. Atrás quedan los primeros momentos de la

Mecánica y naturaleza

La belleza de un elegante y prestigioso Pierce-Arrow en un entorno también de por sí bello hacen que coche y paisaje se complementen en una artística imagen

historia de un mito —el automóvil— que ha cambiado el planeta. Ya no son necesarias las gestas heroicas de los primeros conductores, que se veían obligados a utilizar incluso una pistola en sus enfrentamientos con los aldeanos italianos. Ahora las ciudades son ciudades de coches y sus habitantes conductores. Pasó el tiempo en que el automóvil era una simple máquina. Se ha convertido en un estilo de vida, domina nuestra concepción del éxito, la libertad y la be-

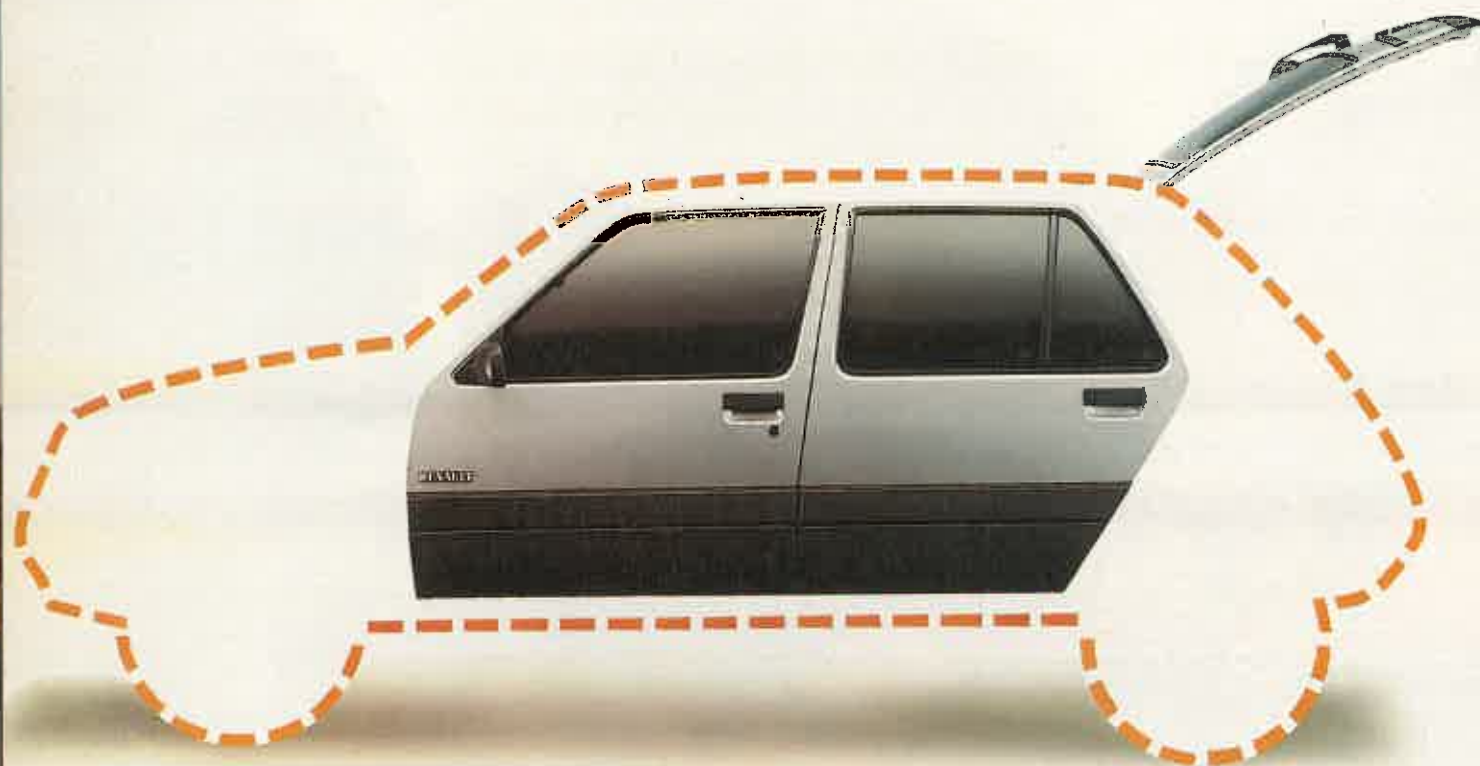
lleza y desde hace tiempo influye en nuestro inconsciente. En Japón, país de las viviendas pequeñas, un joven que no tenga coche no hace falta que se presente a una cita. En Asia, los novios no solo dejan bendecir su coche, sino también el de toda la familia. En Hong-Kong el coche es un rito más en los entierros y grandes limousi-



**Los cowboys
han cambiado
su silla de
montar**

James Croak monta
«Pegasus» a su Chevrolet
del 63

SUPERCINCO PUERTAS



¿Ya lo sabes, no?. Acabo de aparecer y soy un espíritu de lo más abierto. Porque soy... el Supercinco cinco puertas. Con todo el espíritu del cinco. Pero con más puertas que el cinco.

Mírame.

Verás cómo me sientan las cinco puertas. Todos los elementos siguen integrados. No encontrarás ni ángulos, ni aristas...

Descúbreme.

Ahora es todavía más fácil llegar a mi interior. Que es todo un nuevo concepto. Ven a verlo.

Pruébame.

Puedo llegar hasta los 1.397 cm³, los 72 CV de potencia. Y, en consumo, puedo bajar hasta los 4,8 litros.

No sólo en los modelos de cinco puertas. Si te van más los de tres, yo sigo estando. En todas las versiones: TL, GTL y GTS.

Y si te atreves con los 200 Kms. por hora, aquí me tienes: soy un trallazo. ¿Por qué no te vienes a verme y a probarme? Nos vamos a divertir un rato. Porque soy el Supercinco cinco puertas.

RENAULT SUPERCINCO

Con todo el espíritu del 5. Pero con más puertas que el 5

Más de 1.400 puntos de asistencia en toda España.
Financiación: Hasta 3 años Renault Financiaciones.
Leasing: Hasta 3 años con Renault Leasing.

Ocio

Imitación con tres ruedas

Fue construido en 1937 con pretensiones de ser un VW Escarabajo a la americana



Cromo y petróleo en California

El «Cadillac del bienestar» es una creación de James Roche, que podría ser el delirio de un petrolero americano en una mañana de resaca

nas de papel se queman junto al cadáver.

El coche se ha convertido en escultura en el siglo XX. Es el reflejo de una época como lo fueron los jóvenes tallados en mármol propios de la antigüedad o la Madonna del Renacimiento. El automóvil es algo que ya había

predicho en 1909 el poeta Marinetti y que desencadenó una gran tormenta cuando declaró el coche como arte en su «Manifiesto de futurismo», en el que predicaba la muerte del academicismo y la llegada de un nuevo arte: «Aclaremos, la exquisitez del mundo se encamina



LA AVENTURA EN SERIO



En todo el mundo, cuando alguien sueña con atravesar un desierto, escalar la montaña más alta o llegar hasta lo más intrincado de una selva, en lo primero que piensa para llevarse es un Land Rover. El coche de las grandes aventuras. El más capaz. El más duro. El más potente. El único que puede llevarle lejos con absoluta seguridad.

Land Rover es el único todo terreno que Vd. puede ver lo mismo en el Rallye París-Dakar, que en el Camel Trophy en la selva de Borneo o en la reconstrucción del primitivo Camino de Santiago.

Cuando quiera conocer el sabor de las grandes aventuras, pruebe con Land Rover. En serio.



LAND ROVER

Los profesionales

Ocio

hacia una nueva concepción de la belleza: la belleza de la velocidad. Un coche de carreras, con grandes tubos que decoran su carrocería, se asemeja a una serpiente con aliento explosivo, un coche que da la sensación de marchar sobre cartuchos de bala, es más bonito que la Victoria de Samotracia». La Victoria de Samotracia era el ideal del arte clásico. Los vanguardistas pedían un arte nuevo que debía responder al nuevo mundo de la técnica. La pintura abstracta daba una respuesta en 1911 cuando Luigi Russolo trazaba líneas gruesas en forma de V sobre fondo rojo y lo titulaba «dinamismo del automóvil». Su coetáneo Giacomo Balla pintó «Velocidad abstracta», basada en círculos amarillos y negros superpuestos. En 1917 Henri Matisse pintó, en su cuadro impresionista «A través del parabrisas», una avenida enmarcada por la ventanilla de un coche. Los vanguardistas, constructivistas y los miembros del grupo Bauhaus se embriagaban con la mecánica, con la función no sentimental de la máquina a la que observaban con un nuevo romanticismo más sentimental.

Distintos a la vanguardia de las grandes ciudades europeas, eran los artistas americanos, más pragmáticos en relación al coche. En los silenciosos cuadros de Edward Hopper, el coche es algo tan esencial como los campos, el cielo y el amor a Dios. En «Gas», de 1940, brillan los surtidores en la luz nocturna y «Western Motel», de 1957, nos enseña una mujer sentada en la habitación de un motel y tras ella en la ventana se ve la autopista, pintada con trazos frescos, tranquilos y coloristas.

Por su parte, la cultura pop de los sesenta celebra la trivialidad del placer diario. El coche pasa a ser objeto de culto. Bob Rauschenberg, en un rollo de papel imprimió el perfil de un neumático; Roy Lichtenstein crea «Una pareja cómica-strip en el coche», y Tom Wesselmann presenta un VW Escarabajo y lo denomina «Paisaje». Para el artista Claes Oldenburg, el coche es



Esto también es América
Larry Fuente ha decorado su «loco» Cadillac con conejos y perlas



Para que lo vean los pájaros

El Mercedes 600 creado por Vorstell dispone de un sistema electrónico que controla las pantallas



Para la guerra de la ciudad

Si Rambo lo hubiera encontrado, ahora este automóvil sería una famosa estrella de Hollywood



Cotización millonaria

TAMBIEN en Suecia existen apasionados artistas que aman decorar llamativos coches. Sin duda el mejor de todos es Rolf Ingersjö, un hombre de cuarenta y dos años que cuenta en su haber con numerosos premios, tanto en Suecia como en el extranjero. En la fotografía,

el artista aparece con un Ford Ranchera pintado con motivos especiales en 1976, que es el primero que decoró. Esta obra cuesta alrededor de 638.000 pesetas; aunque lo normal es que sus creaciones se valoren sobre los dos millones de pesetas.

un doble que ha hecho el hombre de sí mismo, «es al mismo tiempo su mayor competidor y su mayor peligro». En esta misma línea, Ernest Trova crea en su «Studie/Fallender Mann», de 1966 «El humano bronceador», una fantasmagórica mutación que en lugar de pies y manos tiene ruedas.

Con la palma de la mano, Scott Prescott se limpia la espuma de la boca. El bar de Steak cierra en seguida, fuera circulan limousinas abiertas en la ennocheada Sunset Strip. A pesar de que Scott es un auténtico tejano no ha montado nunca un caballo, pero antes incluso de que supiera caminar estaba acostumbrado a los motores, al olor de gasolina y a los asientos de piel. Sus padres tenían un saloon de cerveza y un viejo Ford. Scott lleva ya destruidos 20 coches, no como conductor, sino como artista. Su relación con los coches es un balance entre el odio y el amor. Los transforma, pinta y enjoya. El producto es un ente de fábula, como es el caso de su «Ghetto Blaster», de 1981, un Chevrolet Impala del 66 con ruedas aplanadas y lanza llamas, un tanque fantástico. Es un monstruo que

habla claramente de violencia y al mismo tiempo una especie de bomba sexual. Un coche de pelea para jinetes negros, como la figura de «Mad Max» que celebran orgías de la destrucción.

Los coches artísticos de Prescott son chocantes. Una de sus obras, un Wrack, lo colocó junto a un árbol al borde de la autopista. Se pararon unos policías y tras una larga discusión llegaron a un acuerdo simbólico: colocaron un cartel junto al coche en el que se escribió: «Esto es arte.»

El artista Wolf Vorstell dice: «Me ocupo de coches así como Leonardo se ocupaba de caballos.» Este hombre es un excéntrico de cincuenta y dos años, uno de los artistas alemanes de la posguerra con más éxito pero del que no puede decirse que se amen sus obras. «Cuando veo un coche que corre —asegura— pienso siempre en un accidente.» Aconseja a los viandantes «coleccionar» accidentes de tráfico y piensa que los restos de un coche siniestrado deberían quedarse en el lugar del accidente como esculturas.

Para este extraño artista, el coche es «la sociedad

agresiva de este siglo», quizá por esto en 1963 invitó a algunos de sus amigos artistas a ver cómo una locomotora destruía una limousina. Unos años más tarde, en 1969, cambió su fría tendencia y llenó de alquitrán su viejo Opel Admiral denominándolo «Circulación silenciosa». Actualmente conduce un Cadillac negro, pero en su estudio brilla un Mercedes 600, de color gris plateado valorado en 300.000 marcos —unos dieciocho millones y medio de pesetas—, y que sólo se ha mostrado en una gran exposición de coches que se celebró en Amberes. Este objeto de arte lleva incorporados monitores en el techo, popa y capó y en el asiento trasero brilla el fuego de una chimenea artificial. Además una cámara de vídeo recoge la imagen del conductor y la manda a un monitor que se encuentra en la parrilla. Bajo la rueda derecha delantera se halla la parte superior del cuerpo de una mujer de cuya boca sale un tubo de plástico que conduce a uno de los monitores. Vorstell titula su obra unas veces como «Alimentación forzada», otras «Los vientos», etcétera.

Pero a pesar de los ambientes sombríos y la visión que este artista tiene, a pesar de la amenaza de catástrofe del medio ambiente y los periodos de dificultades por los que el coche ha pasado hasta ahora, no ha habido alternativa al descubrimiento del ingeniero Otto y las modificaciones se limitan más o menos al diseño y como medio de transporte el coche es insustituible.

También Kenny Scharf en su estudio en el Soho saca comparaciones. «Los antiguos griegos —dice Kenny— hicieron objetos ennoblecidos de las cosas cotidianas. Pintaban vasijas y ánforas y decoraban también sus coches.» La pieza más brillante de la colección de Scharf es un Cadillac superpintado. Con lenguas de fuego sobre la parrilla y cabezas cónicas en dirección de la marcha. En el techo ha pegado dinosaurios de plástico y en la popa ha colocado cometas de color azul, con lo que el coche parece un flíper rodante. Es una obra más, como todas las de este artista, que corresponde a la cultura psicodélica de los años sesenta. ¿Pero quién en Nueva York lo toma en serio?

NUEVO BMW 324d LO ULTIMO EN DIESEL TAMBIEN ES BMW.



Vitrinio 30

Primero fue el BMW 524td. El primer diesel de BMW. Con su potente motor de seis cilindros turboalimentados, que le confieren unas prestaciones y un comportamiento de marcha a la altura del mejor coche de gasolina. Pero con un consumo en gas-oil sensiblemente inferior. Ahora, lo último en diesel es el BMW 324d. Heredero directo del BMW 524td, pero dentro de la Serie 3.

Lo último en diesel. Cuatro puertas. Cinco plazas. Seis cilindros. Con la suavidad de marcha de su motor BMW de 2.443 cc. Tan silencioso como el más silencioso de gasolina, pero con un consumo de 5 litros de gas-oil a 100 Km/h. Algo que sólo la tecnología BMW aplicada al diesel ha podido lograr. Y todo ello dentro de la accesibilidad y versatilidad que han hecho célebre a la Serie 3 de BMW.

Si usted busca la representatividad de un gran automóvil con todo lo que supone en confort, prestaciones y comportamiento seguro y silencioso, sin renunciar a la economía diesel, BMW le ofrece ahora el nuevo BMW 324d. Lo último en diesel.





La Fornarina.

PORQUE LOS AMIGOS SE MERECE LO MEJOR.

Para usted, para todos los amigos del Club 16, está reservado el cava La Fornarina. Por poco más de 600 ptas. Una excelente oferta, elaborada por Freixenet, que Club 16 ofrece a sus amigos, entre los cuales le contamos a usted. 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 La Fornarina al precio de 3.800 ptas/caja.

● Nombre _____

● Dirección _____

● Localidad _____

● Teléfono _____ C.P. _____

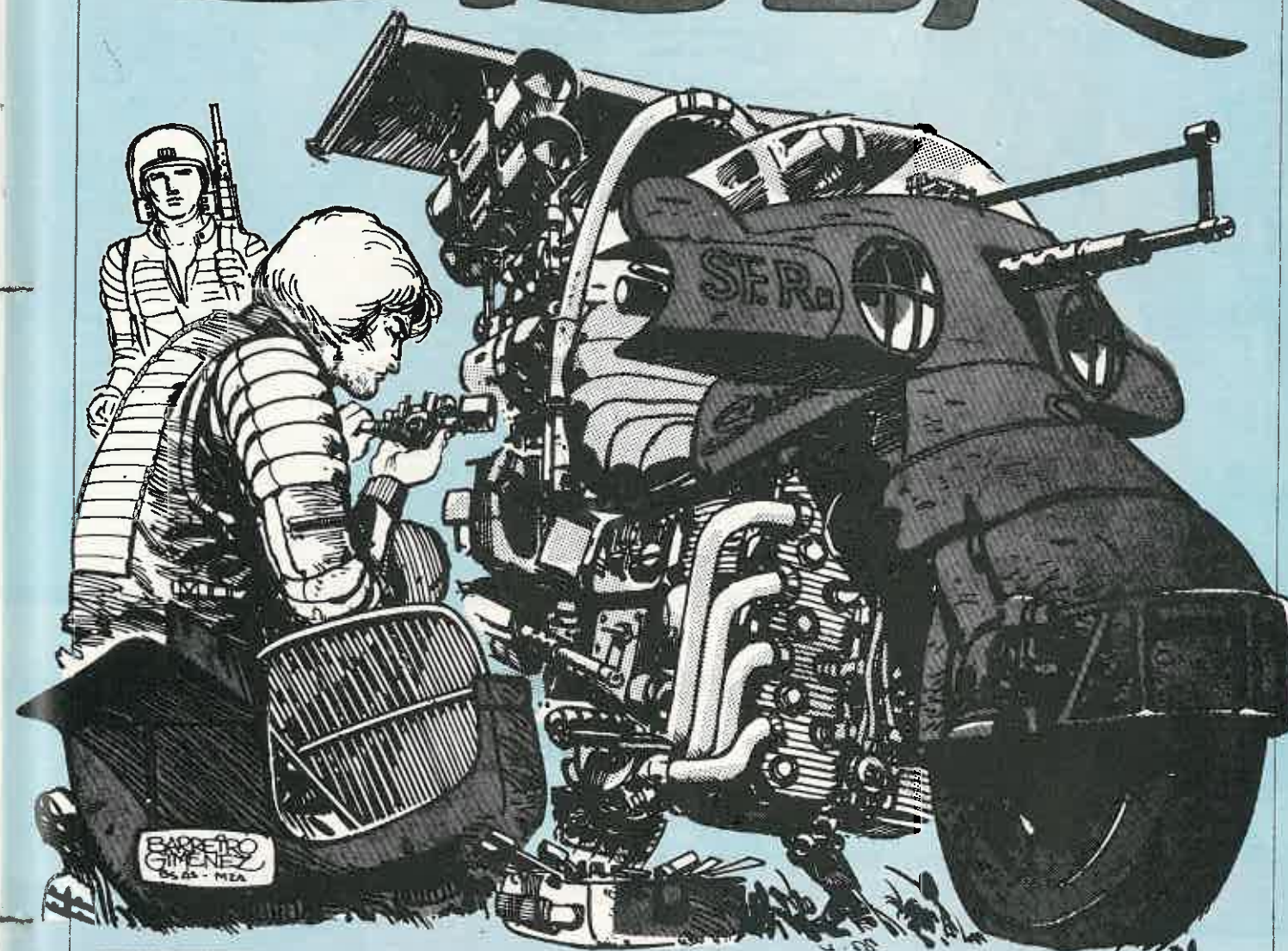
● Adjunto talón a nombre de INREVIS A

● por un total de _____ ptas.

● Como suscriptor n.º _____ de _____ he aplicado un descuento del 10% (total, 3.420 ptas/caja) al importe de mi pedido.

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

Ocio SILVER



MOTOS DE PAPEL



pel en la historia del cómic. Ahí están las viñetas de tres detectives famosos, en sus respectivas épocas: *El Agente Secreto X-91*, dibujado en 1934 por el elegante Alex Raymond sobre un guión del famoso novelista Dashiell Hammet, que utiliza una espléndida Harley Da-

vidson, compartida con un agente federal. La misma motocicleta que «utilizarán» el popular *Cuto* de los tebeos españoles de los años cuarenta y el joven *Bill Boy del FBI*, ya en los años cincuenta. También *Pedrin*, el eterno ayudante del legendario detective *Roberto Alcázar*, no duda en cabalgar la primera moto que tenga a la vista, aunque, como a sus colegas, les vengan grandes.

En cuanto la mujer se incorpora a la actividad social, también se apodera de la motocicleta, como enseguida se refleja en la historieta mundial: la española *Florita* luce radiante su Vespa re-

cién comprada, lujo casi asiático en la España de los años cincuenta y que pocas jovencitas de clase media se podían permitir. La moto scooter sí que llegó a popularizarse como vehículo ciudadano y aun de lugares veraniegos de la costa mediterránea europea. A ello contribuyeron en buena medida las actrices del cine neorrealista italiano y aun norteamericanas que crearon arquetipos de moda como Audrie Hepburn en el papel de Sabrina.

La moto scooter, como idónea para la mujer, llega a su cenit cuando hasta una de las super heroínas U.S.A., *Bat-*



Julie Wood, protagonista femenina del francés Jean Graton —el creador de Michel Vaillant—, motoadicta del trial.



La mítica Harley Davidson del Agente X-9. Abajo, Bat-Girl —la mujer murciélago—, superheroína USA con su Bat-Cycle

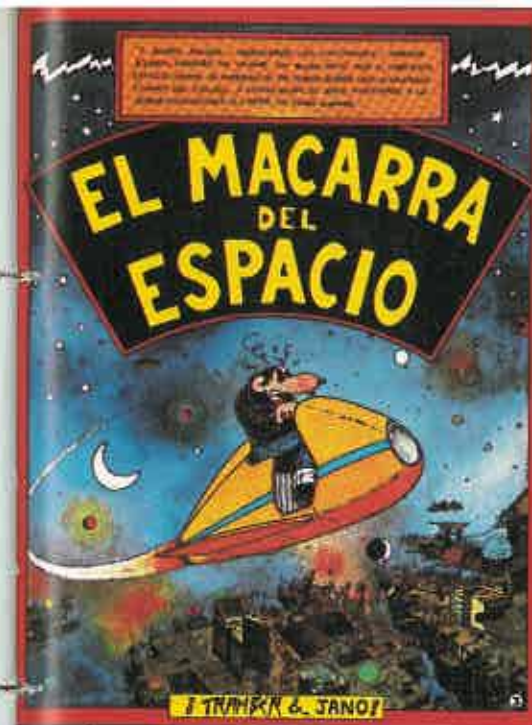


Girl, La Mujer Murciélago, la considera como su vehículo irremplazable y lo bautiza como bat-cycle.

Cuando llega la década de los sesenta y el movimiento estudiantil mundial se enfrenta al sistema establecido, conformando lo que se conoció como «contestación» por seguir la moda francesa; también en las historietas se manifestó con nuevos héroes, que tam-

bién, mayoritariamente, fueron francesas y heroínas «echadas p' delante». Eran mujeres liberadas, audaces, eróticas y violentas. Una de las más representativas, dibujada por Guy Pellaert, se llamaba *Pravda* y cabalgaba, literalmente, una supermoto rugiente, hasta con garras en el carenado, apenas si cubierta su desnudez por un chaleco y un cinturón. *Pravda* y su pandilla de chicas motorizadas rastrear con estruendo por las calles de alucinantes ciudades casi abandonadas.

Esta heroína erótica francesa motorizada tiene poco que ver con otra adolescente francesa, también sobre moto, pero esta vez deportiva moto de trial: *Julie Wood*, dibujada por el especialista en historieta deportiva del motor



Jean Graton. Esta adolescente minifaldera, o con minijean, es una chica común, de las muchas que en cualquier parte discotequean.

Similar a *Julie Wood* es la muchachita japonesa *Nanouche*, que corre aventuras sobre su pequeña Kawasaki, aunque en este caso el tratamiento del dibujo es más humorístico y casi infantil.

Cuando se estrenó mundialmente

Easy Rider, el film de Peter Fonda y Dennis Hopper, en 1969, su contemplación indujo a muchos jóvenes a imitar esa aventura liberadora: recorrer el mundo en y a través de la moto.

Una de las muchas historietas de entonces fue dibujada por el italiano Milo Menara, quien sustituyó la imagen de Peter Fonda por la de James Dean en el personaje que en la historieta se conoció como *Chris Lean* y que maneja una «chopper» Harley Davidson después de rechazar una Honda 750 que le ofrece un vendedor.

Pero de estos personajes «vaqueros motorizados», émulos de los cow boys tradicionales de la mitología popular estadounidense, el que quedaría en los cómics como más perdurable es *El Motorista Fantasma*, una creación de la Marvel Comics y uno de los pocos héroes de la historieta que sí lleva la moto siempre.

En esta línea redundante del género está el homenaje que Juan Giménez y Ricardo Barreiro hacen al legendario *Llanero Solitario* en su historieta *Silver*, donde el mítológico bayo es sustituido por una moto fantástica, igualmente insuperable.

Otras historietas de personajes motorizados menos conocidas son las de *Tex Norton*, aventuras a 200 kilómetros por hora, que se recorre todos los



Un juez del siglo XXII en moto. A la izquierda, motos volantes para el año 2000.

circuitos de competición y sostiene pe ripiecias sobre su moto de trial, de claro modelo japonés. Como también lo parece una moto deportiva sobre la que viaja el italiano *Ricky* para acudir a los festivales rock que se ponen en su ruta.

Todas estas historietas y muchas otras, más o menos anónimas, son clara consecuencia de los éxitos cinematográficos como la película de Fonda y Hopper o la muy difundida *Los Ange-*

EL OTRO PERFIL DE ROVER.



El nuevo Rover 216. Un perfil diferente para un automóvil con todo el prestigio Rover. Dinámico y adaptable. Muy cómodo también en ciudad y realmente económico en precio y consumo. Si prefiere los Rover, seguro que el nuevo Rover 216 tiene el perfil que Vd. estaba esperando. Desde 1.221.276 ptas. F.F.



NUEVO
ROVER 216
DE AUSTIN ROVER

ROVER 216 SE. Motor: 1.598 c.c. 5 velocidades. Carburación electrónica. 83 CV. Velocidad máxima: 163 km/h. Aceleración: 0-100 en 10,9 seg. Consumo: 5,1 litros a 90 km/h - 6,7 litros a 120 km/h - 8,8 litros a 120 km/h en circuito urbano. Equipamiento: Espejos exteriores con mando interior. Tapizado en terciopelo. Acabado de puertas en madera. Cierre centralizado en puertas y maletero. Apertura con mando interior maletero y tapa depósito combustible. Tapacubos embellecedores. Elevavinas eléctrico delantero y trasero. Cristales tintados. Pre-instalación de radio stereo con antena. Encendido electrónico. ROVER 216 VITESSE. Motor: 1.598 c.c. 5 velocidades. Inyección electrónica. 102 CV. Velocidad máxima: 180 km/h. Aceleración: 0-100 en 9,9 seg. Consumo: 5,6 litros a 90 km/h - 7,1 litros a 120 km/h - 8,5 litros en circuito urbano. Equipamiento adicional: Spoiler delantero y trasero. Llantas de aleación. Asientos deportivos. 4.845. Tel. 676 82 11. MADRID. Austin Rover garantiza todos sus vehículos durante un año, sin limitación de kilometraje. La red de concesionarios Austin Rover cubre toda España, garantizando sus necesidades de piezas y servicio.

AUSTIN ROVER
AUSTIN ROVER ESPAÑA, S. A. Apdo.

les del Infierno, de Roger Corman, que sobre las bandas juveniles motorizadas se había producido en 1966.

Mucho menos espectaculares que las aventuras del Guerrero de la Carretera, en un entorno urbano y localista, son las divertidas historietas de *Johnny Roqueta*, un chuleta de barrio barcelonés nacido del ingenio de Vaquer y Ladillo y que se publican en el semanario satírico *El Jueves*. El tipo quiere y mima tanto a su máquina que hasta se la sube al apartamento y así evita «que algún malasangre se la desgracie». *Johnny* cuida más a su Yamaha 400 que a su

parenta de turno. Sucesor de *Johnny* en el futuro ya próximo está el personaje humorístico de la actual historieta francesa *El Macarra del Espacio*, un delirante tipo creado por Tramber-Jano y que goza de gran popularidad en Francia y ha creado escuela en toda Europa.

La moto futurista que utiliza, un bolido individual, está cerca de la silla volante que soñara Jarber y Buylla/Bayo para el vetusto *Diego Valor* de los tebeos españoles de los años cincuenta.

La historieta española actual, situa-

da en los ámbitos de lo posmoderno, incluye también motocicletas en sus viñetas, pero el interés por la fidelidad al modelo o diseño de fabricación no es una de sus preocupaciones acuciantes. Los actuales dibujantes de historietas se consideran ellos mismos, también, diseñadores y, en consecuencia, imaginan sus motos como imaginan la arquitectura de los edificios o el entorno urbano de sus historietas. La moto del futuro está por inventar. ¿Saldrá de la historieta?

L. Conde y J. Rioboo



JUAN GIMÉNEZ: HUMOR EN MOTO

JUAN Jiménez es un historietista argentino afincado en España, de los más populares en nuestro país y uno de los grandes de Europa y América.

Además de dibujante extraordinario, Jiménez es un motorista consumado. Su pasión por la moto solamente es compartida por la que tiene por la historieta. Dibujar y conducir motos son para él ocupaciones complementarias. «Un día llegó mi guionista habitual, Ricardo Barreiro, y me dijo: «Tengo una historia que te va a gustar.» Era la historieta *Silver*. Por supuesto que la dibujé rápidamente. Era la primera. Luego he incluido motos en otras, pero ya como elementos secundarios, no como en aquella, que era la protagonista. Era un homenaje al *Llanero Solitario* y yo le puse a *Silver* todo lo que, evidentemente, nunca se le podrá poner a una moto. Pero parece que me equivoqué, porque, según he sabido después, en Estados Unidos hay algunos locos de la motos que están haciendo algo parecido a lo que yo imaginé. Le ponen motores de 12 cilindros en V a unos monstruos que, seguro, volarán. La

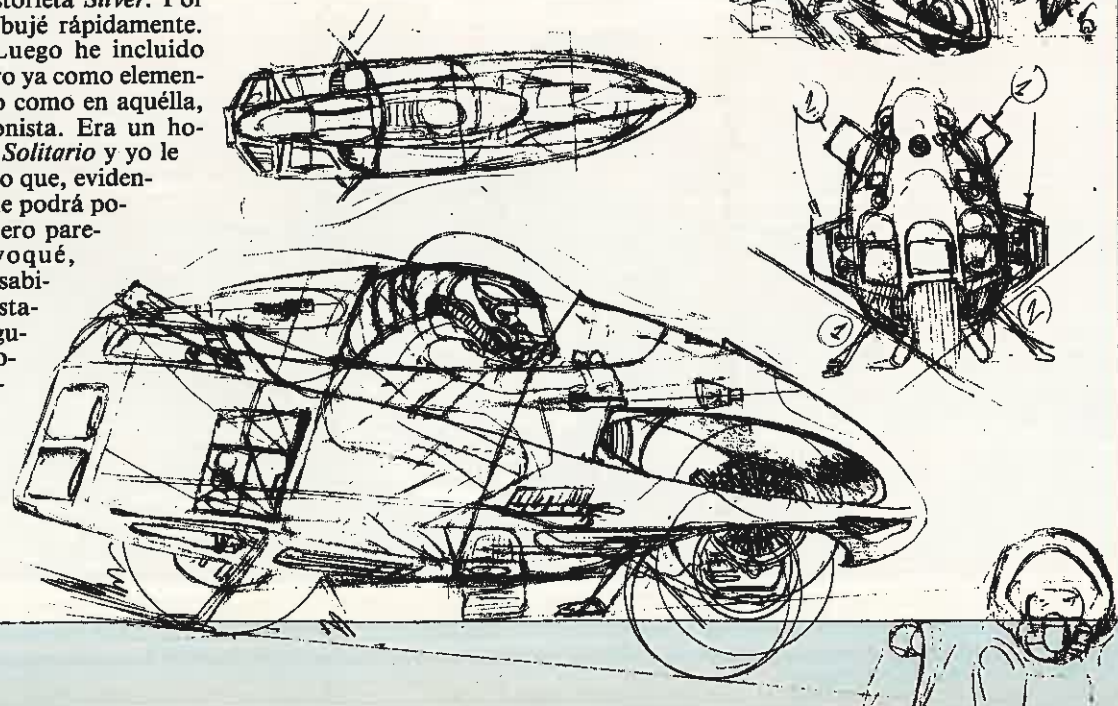
realidad ha superado a mi ficción.»

—¿Cómo es su moto actual?

—Hace unos meses logré mi sueño dorado como motorista. Me compré una BMW, la moto que siempre había querido tener. Es una máquina sobria en su diseño, distinta a las japonesas que me gustaban de joven y que colma todas mis aspiraciones actuales. Lleva todos los aditamentos electrónicos que uno quiere y hasta casi habla.

—Más o menos como el *Auto fantástico*...

—Sí, claro. Era lógico que saliera una serie cinematográfica así, con los avances tecnológicos que existen hoy para el automóvil. ¡No tardarán en sacar otra serie sobre motos! Yo tengo desde hace un par de años, antes de conocer esa serie de TV, una historieta sobre una moto maravillosa, que yo he diseñado y que se puede fabricar. Hasta el conductor queda integrado, con su escafandra carenada, como parte del vehículo. ¡Es como una bala de cañón! Apenas tengo unas páginas y bocetos, pero podría resultar una historia divertida.

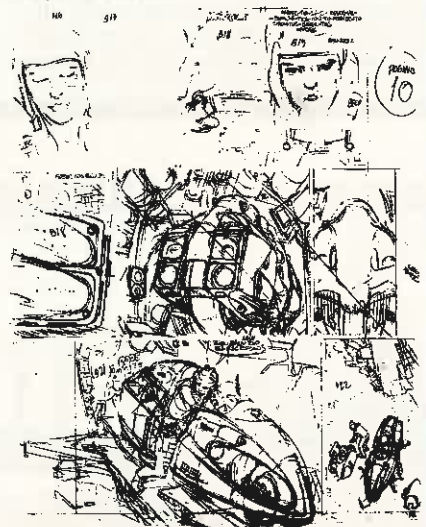


—¿Conoce algún otro enamorado de las motos dentro de su profesión?

—No, por desgracia no conozco a ninguno, ni en España ni en otros países. Sé que existen grupos que se reúnen una vez al año y celebran fiestas, como hacen en Daytona los norteamericanos. Pero yo nunca he asistido a una de esas concentraciones.

—¿Le pone nombre a sus motocicletas?

—Sí, siempre *Teresa*. Esta de ahora es la *Tere-5*.



ALPINE ESPAÑOL

A MIGOS de MOTOR16, quisiera que me orientáseis sobre el Renault Alpine A-110-1.400 c.c. Facilitándome su ficha técnica y características principales, así como su aceleración.

Santiago Navarro Iglesias
Oviedo

Agenda

Del 22 al 28 de octubre

Automovilismo

• El Rallye Catalunya-Segura Viudas, puntuable para el Campeonato de Europa, de España, de Cataluña y diversos trofeos nacionales, tendrá lugar del 25 al 27 de octubre. La salida está prevista a las 17 horas, del viernes 25, desde la plaza de Catalunya, en Barcelona.

Motociclismo

• El domingo 27 de octubre se celebran tres pruebas motociclistas puntuables para los diferentes Campeonatos de España. Organizado por el Moto-Club Cullera tendrá lugar en Valencia el I Trofeo Enduro General. Las 6 Horas de Castellón de Resistencia, que organiza el Moto-Club Castellón, y el VIII Trofeo Moto-Cross de Otoño, cuya organización corre a cargo del Moto-Club Barajas, de Madrid. También el Moto-Club Isla de Ibiza ha previsto una prueba para los días 26 y 27. «Los dos días de Trial Isla de Ibiza», para super, senior, junior y veteranos.

Todo terreno

• El Todo Terreno Montes de Cuenca para automóviles y motocicletas tendrá lugar por tierras conqueses los días 26 y 27 de octubre. También para el 25, 26 y 27 de octubre la Cooperativa de Todo terreno de Madrid organiza una ruta que atraviesa la sierra norte de la provincia de Madrid.



NEUMATICOS PARA LLUVIA

HOLA, dispongo de un Peugeot 505 diesel turbo, el cual hasta ahora no me había dado más que alegrías; sin embargo, el otro día, después de haber caído un chaparrón, no muy grande, pero sí como para limpiar el piso, al entrar en una curva sencilla, de unos noventa grados y sin ninguna dificultad, el coche se fue. Lo extraño es que tomé la curva a unos 40 kms/h. (mucho más despacio de lo que suelo hacer) y lo que es más extraño es que el coche se fue hacia el centro de la curva y no hacia fuera, y no se veía mancha de aceite. El coche empezó a girar y se atravesó, y así unos cuarenta metros, hasta colisionar.

El coche siempre se había ido un poco de atrás, pero en seco era muy fácil de corregir con el volante. El coche lleva montados unos neumáticos de medidas 185-70 y quisiera cambiarlos por unos más anchos para aumentar la adherencia, modificando lo menos posible los desarrollos que ahora tiene.

Emilio González
Gijón

Respuesta.—Salvo que el piso estuviese excepcionalmente deslizante (por aceite, barrillo o gasoil), no hay razón para que su coche reaccionara de la manera que nos cuenta. Analice, por



tanto, en primer lugar el estado de las suspensiones y, por supuesto, las presiones de inflado. Suponemos que el dibujo de sus cubiertas era, al menos, de dos milímetros.

En cuanto a cambiar, no creemos que cualquier otra medida le proporcione mejores resultados bajo la lluvia. Por tanto, por medida, déjelo como está. En cuanto a comportamiento en mojado, la Michelin MXL, Firestone S-211 o Pirelli P4 le van a proporcionar los mismos resultados que cualquier otro neumático de importación.

SEGUROS DE PUERTAS

ME dirijo a ustedes, como expertos en el mundo de los coches, para que me aconsejen lo mejor que se debe hacer en un caso determinado, ya que me ha llevado a numerosas discusiones entre amigos y familiares.

Según mi criterio, los seguros de las puertas de los coches no se deben de llevar nunca en la posición «seguro», ya que, si las cerraduras de las puertas están en condiciones (qué es como deben de estar), no se deben de abrir por ellas mismas, pues al ponerlas el seguro, y si tienes un accidente, ¿quién te puede ayudar, si lo que se hace es ponerle más trabas de lo que es natural? Mis amigos y algunos familiares me dicen estar equivocado y que se deben de poner.

José Enrique Díez
León

Respuesta.—La verdad es que nunca hemos llegado a entender lo que la gente entiende por «seguros», porque los fabricantes no tienen el mismo concepto. La tradicional palanca que se baja no es más que un cierre para que no se pueda abrir desde el exterior y nunca un seguro para que los niños no puedan abrir la puerta: entre otras cosas, porque las puertas siempre pueden abrirse desde el interior. Otra cosa es la pequeña palanca situada en el vano de la puerta, que sí es un seguro para los niños, pero que no es una cerradura, ya que

ITARSA

Itarsa, concesión Mercedes Benz de turismos y vehículos industriales, tiene su sede en la calle Isla de Java, 5, en el Polígono Industrial de Fuencarral (teléfono (91) 729 15 00), con una plantilla de 61 empleados.

La superficie total de las instalaciones es de 11.700 m², de los que 650 corresponden a la exposición (gama completa de turismos e industriales). Cinco vendedores (dos para turismos y tres para industriales) la atienden con profesionalidad. Conocen bien el producto y tienen amplia experiencia en ventas de placa turística.

Los talleres, en los que trabajan 37 personas, ocupan 3.200 m². La sensación de limpieza y orden es germánica (positiva). El utillaje, modernísimo, así como los elementos de

CRITICA DE TIENDAS



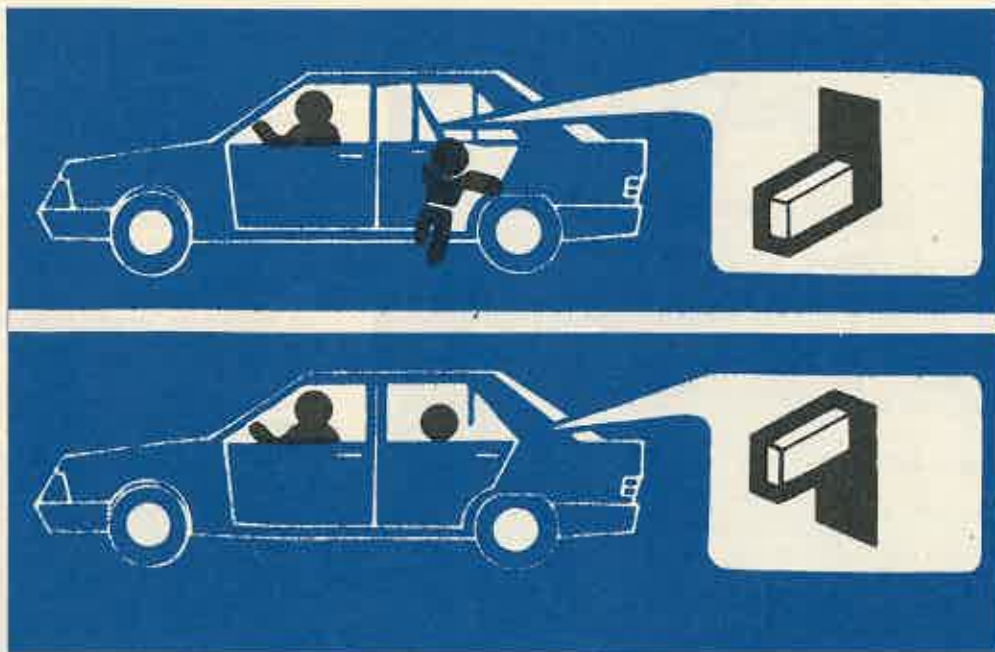
diagnosis. La cualificación profesional es de muy alto nivel, con cursos de reciclaje en Alemania, y el trabajo —según clientes preguntados— es perfecto y rápido.

En chapa hay auténticos maestros. Las instalaciones de pintura son «lo último» (por ejemplo cuentan con una máquina de movimiento automatizado de pintura y peso sensitivo) y el horno de secado aplica técnicas de vanguardia. El almacén de recambios, con unos 1.000 m², tiene capacidad suficiente

para más de 20.000 posiciones, lo que asegura un satisfactorio abastecimiento y localización inmediata.

Las edificaciones —exposición, talleres, recepción, recambios— son modernas y funcionales, como las oficinas. La cafetería, limpia y bien atendida, permite abreviar una corta espera.

Cualificaciones: Exposición, 8; vendedores, 8; talleres, 8; recambios, 8,5; entregas, 8, y financiación, 7.



permite que el coche se abra desde el exterior. Ese es el auténtico seguro y lamentablemente poca gente lo conoce.

Llevar las cerraduras cerradas durante la marcha sólo es recomendable para evitar atracos, pero efectivamente dificulta la evacuación de heridos en un accidente.

MOTOR 16, EN VENEZUELA

RECIBA en primer lugar, conjuntamente con su gran equipo, mis más cálidas felicitaciones por sus primeros cien. Que vengan muchos más. Quiero apro-

vechar la ocasión para alabar la idea que han tenido de enviar su revista al mercado de habla hispana, ya que por lo menos en Venezuela solamente se encontraban revistas del tema provenientes de Italia y algunas norteamericanas.

Gonzalo Sáez E.
CARACAS (Venezuela)



EL
**MAYOR
STOCK DE OPEL
DE TODA ESPAÑA**



Movilauto, S. A.

Más de 20 años de experiencia en OPEL

Bravo Murillo, 36. Teléf. 446 62 50.
Bravo Murillo, 63. Teléf. 254 99 68.

Disponible en sistema Leasing.
Financiación hasta 36 meses.



**ABRIMOS SABADOS MAÑANA Y TARDE Y DOMINGOS
POR LA MAÑANA**



REPUESTOS IMPERIO

(GASOLINERA) PLAZA LEGAZPI, 9.
Tel. 228 44 00 - 239 66 00

AUTO-RADIO

ALPINE (SERVICIO OFICIAL)
SPARKOMATIC
PIONEER

ALPINE
CAR AUDIO SYSTEMS

PIONEER
SPARKOMATIC

JBL J.B. Lansing

KENWOOD

CONSULTE NUESTROS PRECIOS
MONTAJES Y EQUIPOS
SONIDO 24 HORAS
SERVICIO TECNICO ESPECIALIZADO

NEUMATICOS

MICHELIN
PIRELLI

(MONTAJES Y EQUILIBRADO
GRATUITOS
PRESENTANDO ANUNCIO)

**FINANCIACION
HASTA 36 MESES**

TECHO CORVAYR (TOTALMENTE PRACTICABLE)

AUTOMOVILES ALHAMBRA, S.A.

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

LIDERES EN EL MERCADO DE OCASION

Démos su confianza.

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



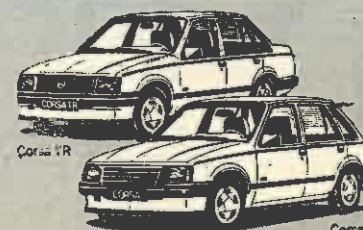
**Ya tenemos ese Corsa que Vd.
esperaba. Nuevos Opel Corsa
4 y 5 puertas.**

Ya los tenemos para Vd. Son los nuevos Corsa 4 y 5 puertas, que aumentan la ya amplia gama de posibilidades que le ofrecen los Corsa. Venga a ver el que prefiere. Los tenemos todos. Para que encuentre siempre el que mejor se adapte a sus necesidades. Aquí los tiene. Le esperamos con las puertas abiertas.

Vealos en
motor gas

Concha Espina, 20. Tels. (91) 250 15 18/61. MADRID
Vitor de la Serna, 12. Tels. (91) 468 65 00/04

OPEL
FINANCIACION EN ALHAMBRA



Castellana Motor, S. A.

CASTELLANA, 278

Madrid 28046

TELS. 215 33 40 - 215 51 59

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

**¡¡COMPRUEBELO!!
¡¡LE ESPERAMOS!!**

Sr. Mora - Sr. Echevarría - Sr. Corpas - Sr. Arroyo

TAMBIEN ABIERTO
SABADOS Y DOMINGOS



Red Seat. La garantía más fuerte

Vagma es LANCIA

López de Hoyos, 62
Avda. de los Toreros, 14
Tels. 411 67 44 - 245 72 02
Talleres: Javier Ferrero, 3, 5 y 7
También placa turística

Talleres BENJA

ESPECIALISTA EN COCHES INGLESSES Y
LAMBORGHINI

COMPRA Y VENTA DE COCHES
DEPORTIVOS

Taller y exposición en Madrid

Doctor Esquerdo, 59

Tel. 274 68 52



ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICIÓN
VILARDELL

BALMES, 25. TEL. (93) 318.05.89. BARCELONA-7

BBS

LLANTAS
Y AERODINAMICA



IMPORTADOR:

Turisport

Pérez Galdós, 40. Tel. (93) 237 83 24. 08012 Barcelona

VALENCIA IMPORT, S. A.

C/ CISCAR, 41. VALENCIA. TELS. (96) 374 54 12-50

CONCESIONARIA
MASERATI E INNOCENTI

SELECCION DE BERLINAS Y
DEPORTIVOS, TOTALMENTE
GARANTIZADOS

MERCEDES - PORSCHE
BMW Y OTRAS MARCAS



TAPICERO DE AUTOMOVILES



Antonio Llop Ferrer

ESPECIALIDAD EN COCHES ANTIGUOS Y DEPORTIVOS
TRABAJOS EN PIEL DE TODA CONFIANZA
DOCTOR SUMSI, 7. Tel. (96) 374 55 26. VALENCIA

AUTOCLIMA
ACONDICIONADORES DE AIRE
PARA AUTOMOVILES

* Conducir sin calor es
* Conducir mas seguro
* DISFRUTE DEL AIRE

CUPIA S.A.
IMPORTADOR
DISTRIBUIDOR

C. LONDRES 1
TELF. 255 99 02
255 96 12 14
28028 MADRID

C. DOCTOR ESQUERDO 111
TELF. 251 62 32 07
28007 MADRID

C. AMIGO 1
TELF. 219 91 04
08001 BARCELONA

Servicios oficiales en toda España

Auto Beltrán S.A.

Calvet, 41-45 - Tel. 209 79 11 - BARCELONA

MERCEDES 190 D 2.5, a estrenar
MERCEDES 190 E, a estrenar
MERCEDES 300 D, a estrenar
MERCEDES 350, SE-S
MERCEDES 280, EB-DW
MERCEDES 240 D, M-DV
MERCEDES 240 D 3.0, B-CL
MERCEDES 300 SEL, M-V
MERCEDES 450 SEL 6.9, B-FX
BMW 735 i, B-EV
BMW 728, B-DV
BMW 633 CSI, GC-I
BMW 320 A, NA-I
BMW 3.0 CS, M-AP
BMW 2002 TII, B-DD
JAGUAR 3.8 S, M-522
JAGUAR MC-2, M-283
JAGUAR E descapotable
MAZDA 323, varios colores, a es-
trenar

ROLLS ROYCE SILVER CLOUD II,
B-360
BENTLEY 350, B-484
PORSCHE, B-BC
PORSCHE 928, B-FB
LINCOLN CONTINENTAL MARK IV
MERCURY COUGART, B-634
MERCURY COUGART XR-7, B-DG
FORD MUSTANG MACH I, M-D
FORD MUSTANG descapotable,
M-B
LAMBORGHINI ESPADA, B-I
TRIUMPH TR-5, B-EN
OPEL KADETT SR 1600, B-EX
VW 1302, B-FD
VW GOLF GLS Automático, B-E
FORD GRANADA 2.3, B-EB
FORD TAUNUS GLX, B-AC
FIAT 130 Coupé, B-K
VOLVO 145 ranchera, B-EN
CITROËN CX PALAS, B-CB

CONCESIONARIO OFICIAL mazda

TAZONES

HUELLA IMPERIAL



Unos dicen que Carlos V, al venir a España, desembarcó en Tazones por causa de una tormenta. Otros dicen que no, que fue en Villaviciosa. El caso es que este pueblecito asturiano, donde menudea el marisco y corre a raudales la sidra, tiene una personalidad tan íntima y particular que para casi todos sus huéspedes se eleva a la categoría de inolvidable.

LAS gaviotas se mantienen en el aire, evolucionando durante minutos sin aletear, planeando sobre el fresco viento del noroeste, por encima del cuenco vegetal en cuya boca está Tazones. La tarde, si es tarde de otoño, tendrá seguramente una predominancia de los grises suaves

y los verdes apagados, en tanto que el cielo, muy modesto, ni vibrante ni pro-
caz como el cielo meridional, no aportará al cuadro más que una palidez se-
rena y tranquilizadora.

Tazones no está a mano, hay que ir allí adrede. Yendo, por



na barriga epicúrea caminando hacia su bar con un cubo de plástico verde lleno de centollos vivos. Su bar se llama, precisamente, *El Centollo*, y allí se hacen la competencia congéneres de dos países. El centollo francés es mucho más barato que el español, o sea, que el que pudiéramos llamar centollo de la tierra.

Espero que las anteriores líneas hayan reflejado con la suficiente claridad los aspectos báquicos y opíparos de Tazones, de modo que podamos pasar a otras facetas, tales como las históricas y costumbristas.

Tazones tiene su timbre de gloria histórico en el desembarco de Carlos I de España y V de Alemania, hecho que aconteció (según reza una lápida colocada *in situ*) el 19 de septiembre de 1517, cuando venía el joven emperador a tomar posesión de su trono español. Claro que en la cercana Villagarcía también hay otra lápida y hasta un monumento diciendo que desembarcó allí. ¿Dónde desembarcó verdaderamente el César? ¡Ah! El equívoco histórico, si es que lo hay, puede venir de que Tazones no es municipio, sino barrio, pedanía o parroquia de Villaviciosa; como una hermana menor de la famosa villa sidrera y marinera, de modo que si el joven monarca puso pie en Tazones es como si en Villaviciosa lo hiciera. Eso, para los de Villaviciosa, que los de Ta-

Datos para el automovilista

TAZONES está entre Gijón y Villaviciosa, por la N-632, con 10 kilómetros de desviación señalizada.

En las cercanías de Tazones y Villaviciosa hay bonitos parajes para visitar y algunas iglesias prerrománicas, como la de Valdediós (carretera de Villaviciosa a Ribadesella con desvío señalizado), maravillosas.

En Tazones hay nueve restaurantes (casi uno por habitante) y posibilidad de alojamiento en el llamado Las Terrazas. Otros bares facilitan alojamiento particular en caso de apuro.

zones lo ven de otro modo dado su natural orgullo de lo propio.

—¿Qué, echamos un *pingallu*? —dice Aquilino, en la terraza de *El Rompeolas*, junto al escaparate donde tiene un alcazcar disecado.

—Venga el *pingallu*.

(Un *pingallu*, explico, vale por un cu-

lin, o sea, por un poco de sidra reventada contra un fino cristal de vaso grande.)

Y pasa por delante un paisano llevando por los bigotes una langosta. Empieza a chispear. Cuando chispea de continuo en Tazones, que es muy a menudo, las paredes se llenan de caracoles madrugadores.

Tazones es un pueblecito muy simple y muy armónico. Sus casas ascienden las laderas que flanquean el arroyo central (hoy entubado) con su balcones, solanas, galerías y corredores de cristal y madera, alegremente pintadas en verdes, azules y rojos y discretamente veladas en sus interiores por visillos de encaje. Onde a al viento gran cantidad de ropa tendida.

En *El Rompeolas* (donde escancia Jose, echa *pingallu* Aquilino y cocina Evangelina) hay un cuadro enmarcado que contiene una foto del abuelo Amable, con la última cajetilla de celtas, el vasín y la media botella de vino que dejó al llegarle las últimas. Y es que fue muy famoso por sus aventuras este Amable, continuador de una tradición que viene desde hace cuatro siglos, cuando eran célebres los balleneros de Tazones.

—¿Otro *pingallu*, eh?

—Vale.

Texto y fotos: Eduardo Delgado

EL SUZUKI-SANTANA

CREANDO NUEVOS HORIZONTES EN COMPETICIONES Y AVENTURAS DEPORTIVAS 4x4



DESDE ahora muchos más aficionados tendrán acceso, con todas las posibilidades de éxito, a las más variadas competiciones deportivas para vehículos todo-terreno.

El pequeño Suzuki-Santana, el mismo coche de los mil usos diarios, con sólo 45 CV de fuerza y de consumo, poco más de 800 000 pesetas de compra... abre las puertas de la competición y de la aventura en todo-terreno a tantos y tantos deportistas que antes, por falta de medios, se veían excluidos de las mismas.

El Suzuki-Santana ha demostrado en sus dos primeras salidas en competición que puede codearse con los «grandes» con las mismas posibilidades de triunfo. ¡Y ganar!

Se ha proclamado número uno del todo-terreno español en la III Baja Montes Blancos, la prueba más dura de Europa y la segunda del mundo des-

pués del París-Dakar, llegando en 7.ª posición de la clasificación general, entre 256 participantes (los mejores vehículos 4x4 del mundo, desde 140 a 300 CV), y siendo el:

Primer equipo de pilotos españoles, primer vehículo de fabricación nacional (gasolina y diesel), y primer vehículo de cilindrada inferior a 1 000 c.c. en llegar a la meta, después de 1 000 kilómetros de raid «non stop», a través del desierto de los Monegros aragoneses.

Posteriormente se ha clasificado en 10.ª posición, entre varias decenas de potentes automóviles 4x4, en el Rallye de Tierra de Castellón, una prueba muy diferente de la anterior: un rallye «al sprint» en todo su accidentado recorrido.

¡Magnífica entrada la del Suzuki-Santana en el mundo de la competición, después de la sorprendente ex-

pectación y aceptación que tuvo su entrada en el mercado español!

Esperamos y deseamos que estos «grandes horizontes», que abre el pequeño Suzuki-Santana, sean aprovechados con éxito por los más aficionados a la práctica del todo-terreno en todas sus manifestaciones y pruebas nacionales e internacionales.



miento al existir una amplia y surtida gama de modelos comprendidos entre 125 y 250 centímetros cúbicos. La RV-200 Gilera, que reúne todos los detalles suficientes para satisfacer a los jóvenes motoristas, que por esto no son menos exigentes, está presente en nuestro mercado y su entrega es inmediata.

Hace solamente unos años el problema de cuál motor escoger se planteaba solamente a los adultos cuando aspiraban a un modelo de gran cilindrada. En la actualidad, también los jóvenes pueden disfrutar de este sufrimiento.

La RV-200 es un modelo derivado de la versión 125 y sólo ha sido superada por la nueva versión 250 de la misma marca, también denominadas RV. Todas han alcanzado un récord de ventas en Italia, debido al excelente acabado y al concepto general de la moto que nada tiene que envidiar a las sofisticadas motos niponas.

El propulsor encierra una tecnología de última hora experimentada en los circuitos de cross, y la parte ciclística, además de dar los resultados positivos, se complementa con una línea estética de lo más conseguido.

MECANICA-COMPORTAMIENTO

Al contrario de otros modelos, la RV-200 es una moto equilibrada en cuanto a la relación motor-parte ciclística, donde ambas se complementan perfectamente en función de un comportamiento brillante.

tan perfecta-

mente en función de un comportamiento brillante.

El motor que equipa la RV-200 tiene la misma arquitectura del 125 centímetros cúbicos y sus orígenes son de cross. Lógicamente, la adaptación al uso en carretera ha precisado muchas modificaciones, sin por eso perder el espíritu rabioso que le personaliza.

La alimentación se compone de un



GILERA RV-200
JOVEN CON RABIA

Gilera RV-200
Precio en la calle:
474.000 ptas.
 Importador: Moto Vespa.
 C/. Julián Camarillo, 6.
 Madrid 28037.
 Garantía: Seis meses.
 Número de talleres oficia-
 les: 130 en España.
 Fecha de presentación: En
 España, primavera 1985.
 Plazo de entrega:
 Inmediato.

VIRTUDES

- Motor potente en alto régimen.
- Buena estabilidad.
- Óptimo acabado.

DEFECTOS

- Mecánica ruidosa.
- Frenos bruscos.
- Precio elevado.



El aspecto externo, joven y agresivo, es el valor más destacable de esta Gilera, que por acabado y mecánica se encuentra a la altura de las mejores. Por ser importada, su precio no resulta precisamente asequible al público joven.



sidad de parar de inmediato, los frenos responden con fiabilidad, quizá demasiado. Concretamente, el posterior bloquea con facilidad y antes de llegar a esto, la rueda tiende a rebotar.

En el tráfico urbano, conducir la RV-200 es un placer. Debido a la respuesta del motor se puede escoger entre una conducción económica y pausada, rodando por debajo de las 6.000 revoluciones por minuto, o por otra agresiva, por encima de esta cota. En ambos casos, la manejabilidad es excelente y lo único que varía en medida preocupante es el consumo del carburante.

A lo largo de los 1.500 kilómetros que ha durado la prueba no se han apreciado inconvenientes de importancia, aunque sería agradable que el motor fuese más silencioso.

ACABADO-EQUIPAMIENTO



La Gilera RV-200 también en este apartado es competitiva y por su nivel de terminación y equipamiento se la puede considerar superior al de muchas motos de gran cilindrada.

El conjunto depósito-sillín y tapas laterales está perfectamente conjugado tanto en la forma como en el acoplamiento de los colores. La parte del radiador y la quilla inferior es igualmente armónica y está cuidada en los detalles estéticos como en los funcionales.

El cupolino, al margen de estar bien sujeto y de tener una forma original, encaja con el resto de la moto. Detrás de él se encuentra el panel de mandos compuesto por el cuentarrevoluciones, el velocímetro y, en medio de los dos, el indicador de la temperatura del agua del motor. Todo esto se complementa con varios testigos luminosos y hay que destacar el aspecto que éste ofrece por la noche, cuando se ilumina y todo adquiere una tonalidad roja parecida a lo que ocurre en la VF-750 Honda.

Los mandos eléctricos son de nuevo diseño, cómodos de accionar, incluso en éstos hay una luz roja que indica si están conectados o no cuando se rueda de día.

VALOR PRECIO



Como ya se ha dicho, la RV-200 es una moto conseguida bajo todos los aspectos. Su línea estética la coloca entre las mejores motos de su cilindrada y esto está respaldado por una mecánica moderna con buenas prestaciones y escaso mantenimiento. Sin embargo, el inconveniente es su precio, que en nuestro país alcanza las 474.000 pesetas con todos los impuestos pagados, incluida la matriculación.

Gigi Corbetta

carburador Dell Orto con 26 milímetros de difusor y la toma de admisión está equipada con láminas para mejorar el rendimiento en altos y bajos regímenes.

El engrase del conjunto cilindro-cigüeñal está separado de la gasolina y el lubricante es inyectado por medio de una bomba que dosifica el aceite destinado a la mezcla.

Al ser un motor monocilíndrico de dos tiempos, se ha solucionado el problema de las vibraciones con un eje de contrapesos conectado al cigüeñal, que al rodar en sentido contrario anula en gran parte las vibraciones, con una disminución insignificante de la potencia.

El embrague es de discos múltiples en baño de aceite, su accionamiento es mecánico y no encierra otra característica relevante que no sea su solidez. Con el cambio ocurre lo mismo: muy robusto en su pignonaje, y las seis velocidades que lo componen están bien escalonadas entre sí a excepción de la sexta, que tiene un desarrollo más largo.

El chasis de esta RV es un clásico doble cuna tubular; sin embargo, en la suspensión posterior denominada «monodrive», Gilera se ha distinguido por un sistema exclusivo y diferente. Las bieletas que forman el mecanismo de compresión del amortiguador están colocadas exteriormente al basculante y ancladas al chasis. Esto permite hacer el chasis más corto y, según los técnicos de Gilera, reacciona de manera más equilibrada en ambos sentidos de compresión. El basculante es de sección rectangular y está hecho en chapa de acero estampado, todo se equipa con un amortiguador hidroneumático regulable.

La horquilla delantera, firmada por la casa Marzocchi, es telescópico-hidráulica y se complementa con un eficaz sistema antihundimiento regulable.

El arranque eléctrico permite poner en marcha la RV-200 sin problemas y, en caso de haberse quedado sin batería, el arranque a pedal es fácil de accionar, con también la posibilidad de

poderlo manejar con una marcha engranada y evitar el tener que buscar el punto muerto.

Al margen de ser una moto con características deportivas, permite al conductor estar cómodamente sentado, sin tener que sacrificarse en ningún aspecto. El sillín es algo duro y el manillar debería ser más estrecho, acorde con la línea deportiva de la moto.

En carretera, la RV-200 alcanza en seguida los 137 kilómetros por hora, su velocidad máxima, y puede mantener este ritmo durante el tiempo que se quiera sin temor a problemas mecánicos o de temperatura. El indicador de la temperatura del agua se sitúa en la zona más baja, y el funcionamiento del motor se mantiene regular siempre dispuesto a responder al cambio de marchas. En estas circunstancias, el consumo es de 4,9 litros de gasolina por cada cien kilómetros. La cantidad de lubricante está regulada al 3,5 por 100 y el control del nivel en el depósito es sencillo y se puede hacer en marcha.

FICHA TECNICA



Gilera RV-200

MOTOR Monocilíndrico de dos tiempos. Refrigeración líquida. Diámetro por carrera: 68x50,5. Cilindrada total: 183,4 c.c. Par máximo: 1,7 mkg. a 7.000 rpm. Potencia máxima: 25 CV. a 7.750 rpm. Relación de compresión: 13,5:1.

ALIMENTACION Carburador Dell'Orto de 26 mm. con admisión por láminas. Encendido transistorizado. Engrase separado mediante bomba.

TRANSMISION Primaria por piñones. Secundaria por cadena. Cambio con seis velocidades.

BASTIDOR Doble cuna tubular con basculante de sección rectangular. Suspensión delantera: Horquilla telescópica con sistema antihundimiento. Suspensión trasera: Sistema monodrive con amortiguador hidroneumático regulable.

DIMENSIONES: Longitud total: 2.000 mm. Anchura máxima: 720 mm. Altura máxima: 1.222 mm. Distancia entre ejes: 1350 mm. Altura mínima del sillín: 820. Capacidad del depósito del combustible: 19 litros.

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)

Con una persona 137
 Con dos personas 105

ACELERACION (seg.)

De 0 a 400 metros 15,7

CONSUMO



CONSUMO

	L./100 km.
Ciudad	5,0
Carretera	4,5
En uso deportivo	5,8

- FINANCIACION 24 HORAS.
- IMPECABLE SERVICIO POSTVENTA.
- REGALO POLIZA ROBO «ESABECAR».
- LAS MEJORES MARCAS EN PRENDAS Y ACCESORIOS.
- TE ACONSEJAMOS BIEN PORQUE «SOMOS MOTORISTAS».

¡¡TE ESPERAMOS!!
 EN:

**ATENCION
 A LA VENTA**

LAS LAVERDAS 125

LBOM

La Boutique de la Moto

¡RECUERDA!



MOTO GUZZI MONTESA

Benelli

EXPOSICION: Mejía Lequerica, 16.
 Teléfonos 447 49 99 - 447 00 39.
 REPUESTOS: 448 09 42 - MADRID-4.

ALAIN PROST: DIEZ AÑOS DE ESPERA



Al fin Alain Prost ha conseguido su título de campeón del mundo. Han sido cuatro años de espera y decepciones que han servido para que pudiera construir su personalidad, perdiendo las reacciones típicas de niño mimado que mantenía a sus comienzos, consecuencia de una rápida ascensión —basada en su indudable habilidad, eso sí— desde el kart a la Fórmula 1. Un cambio en el que también ha tenido influencia la convivencia de estos dos últimos años con Niki Lauda.

Del kart a la Fórmula 1, pasando por la Fórmula Renault y al Fórmula 3 —fue campeón de Europa en 1979—, su objetivo ha sido llegar a campeón del mundo. «Los últimos diez años —dice— no he hecho otra cosa que pensar en ello. Recuerdo el día en que disputaba mi primer campeonato mundial de karting y que llegó la noticia de

la muerte de François Cevert. Era nuestra esperanza de que Francia tuviera el primer campeón del mundo. Lloré por su pérdida y me propuse llegar al título.»

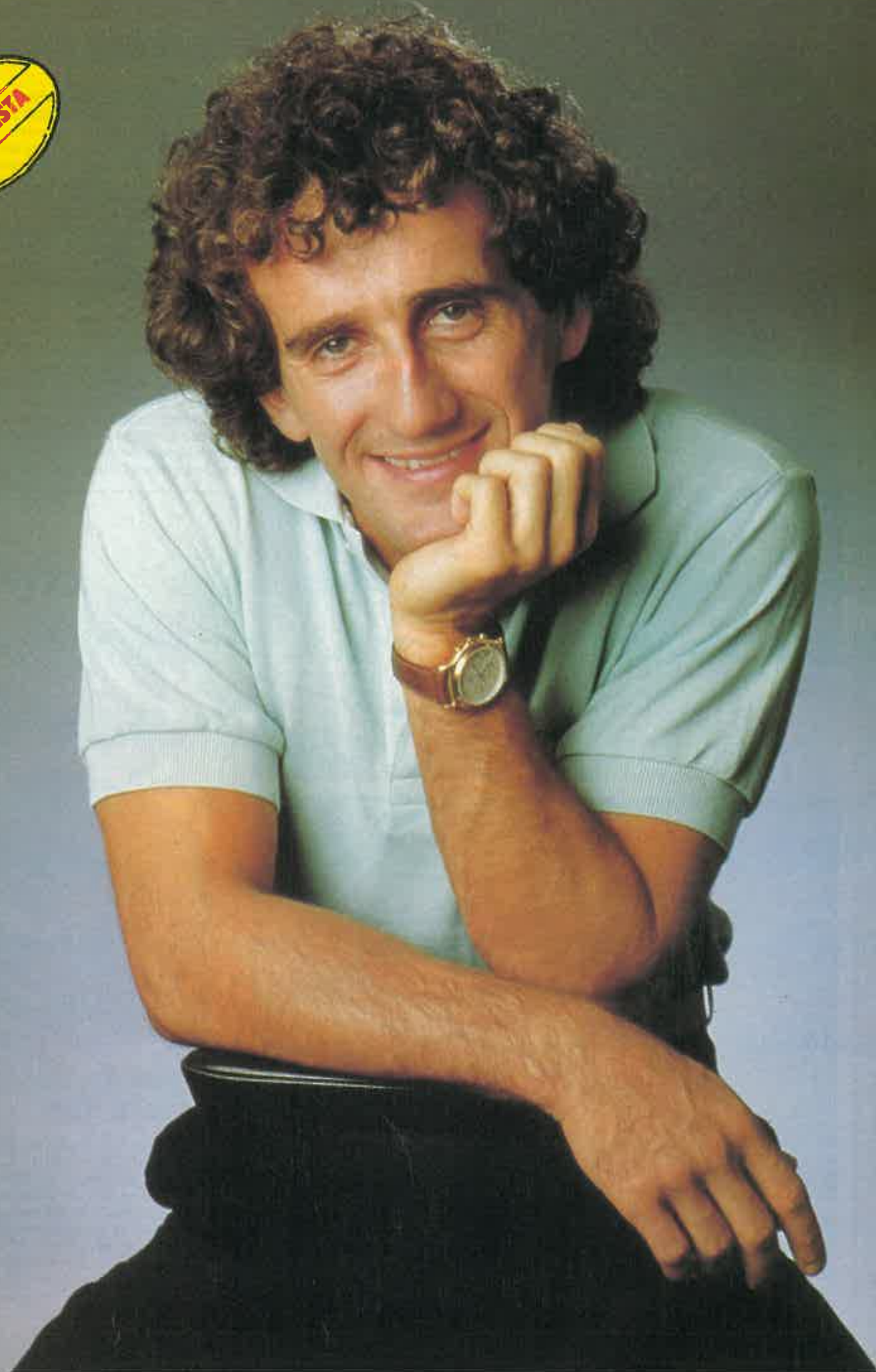
Esta carrera por la corona le llevó a situaciones de crisis que estuvieron a punto de hacerle abandonar la Fórmula 1. Particularmente tras la pérdida del título en 1983. «En aquella ocasión —recuerda— me planteé la posibilidad de dejarlo todo. Y no tanto por la decepción de haber sido batido al final por Nelson Piquet como por lo que sucedió a la vuelta a Francia, incluida mi ruptura con Renault. De todas formas, no fue éste el peor momento que he pasado desde que corro en Fórmula 1. Fue peor tras el Gran Premio de Francia en el año 1982. En

tonces sí que faltó muy poco para que lo dejara a causa de la cantidad de problemas que surgieron y las zancadillas que se me ponían.»

Pero, tanto entonces como a finales de 1983, la rabia de los primeros momentos se apagó y Prost ha continuado. Apenas quince días después de su ruptura con Renault firmaba con McLaren, en donde iba a tener de compañero de equipo a Niki Lauda. Para él era una especie de retorno, pues había debutado en Fórmula 1, en 1980, precisamente en este equipo. «Pero al llegar en 1984 me encontré con un equipo completamente diferente. Ron Dennis y John Barnard habían tomado el control del equipo, sucediendo a Teddy Mayer. En la última época de éste las cosas habían ido tan mal que tomé la decisión de irme. Hubiera firmado por casi cualquier otro equipo.»

En el nuevo equipo McLaren las cosas comenzaron bien, tanto por el nivel técnico que había alcanzado el equipo como por el comportamiento que hacía él tuvo Lauda desde el primer momento. «Desde nuestro primer encuentro me propuso trabajar conjuntamente y me puso al corriente de las cos-

«Me gustaría ser campeón del mundo dos veces»





DESPUES DE LA VICTORIA

Nada más terminar la carrera de Brands Hatch, Prost, partió para el aeropuerto parisiense de Le Bourget. De allí, en moto, se dirigió al restaurante L'Entrecot, en donde celebró el triunfo. Después, en el viejo Odsmobile de Mansour Ojeh, el patrón de TAG, recorrió las calles de París, siendo aclamado por los noctámbulos, que, advertidos, le esperaban.

tumbres del equipo. Después —sentencia— ha habido siempre una relación leal entre nosotros. No se puede decir que nos hayamos hecho amigos íntimos, pero sí hemos llegado al punto de confianza y distensión suficiente como para contarnos las últimas travesuras de nuestros hijos. Con Niki he aprendido también la actitud con que hay que abordar la Fórmula 1. Es un ambiente que quema mucho y no hay que dejarse desgastar más de la cuenta. Hay que conservar una vida particular. Y cuando llega la hora de dejar el circuito, hay que marcharse en el minuto previsto, a costa de lo que sea. Como hace Niki.»

Como se desprende de sus declaraciones, las relaciones con Lauda han sido siempre inmejorables. Incluso cuando éste le arrebató una vez más el título al final de 1984. «No había motivo para el disgusto o la frustra-

ción. El título mundial, una vez dejé Renault, dejó de ser una obsesión para convertirse sólo en un objetivo. Para mí había sido un buen año. Había comenzado por la victoria de la que tengo mejor recuerdo, la de Brasil, porque me permitió poner los puntos sobre las íes después de lo que había pasado en 1983. Después gané hasta siete carreras, incluyendo la última, en la que me jugaba el título con Niki y en la que corrí, sin desmoronarme, bajo una fuerte presión. Pero se perdió el título. Felicité a Niki y seguí trabajando, pues nada había cambiado en el ambiente del equipo. Para los ingleses, los triunfos no son más que periódicas compensaciones que se debe tener de todos los trabajos, no la culminación de los mismos.»

Ahora, título en el bolsillo, va a terminar la temporada como si nada estuviera conquistando. «Nada ha cambia-

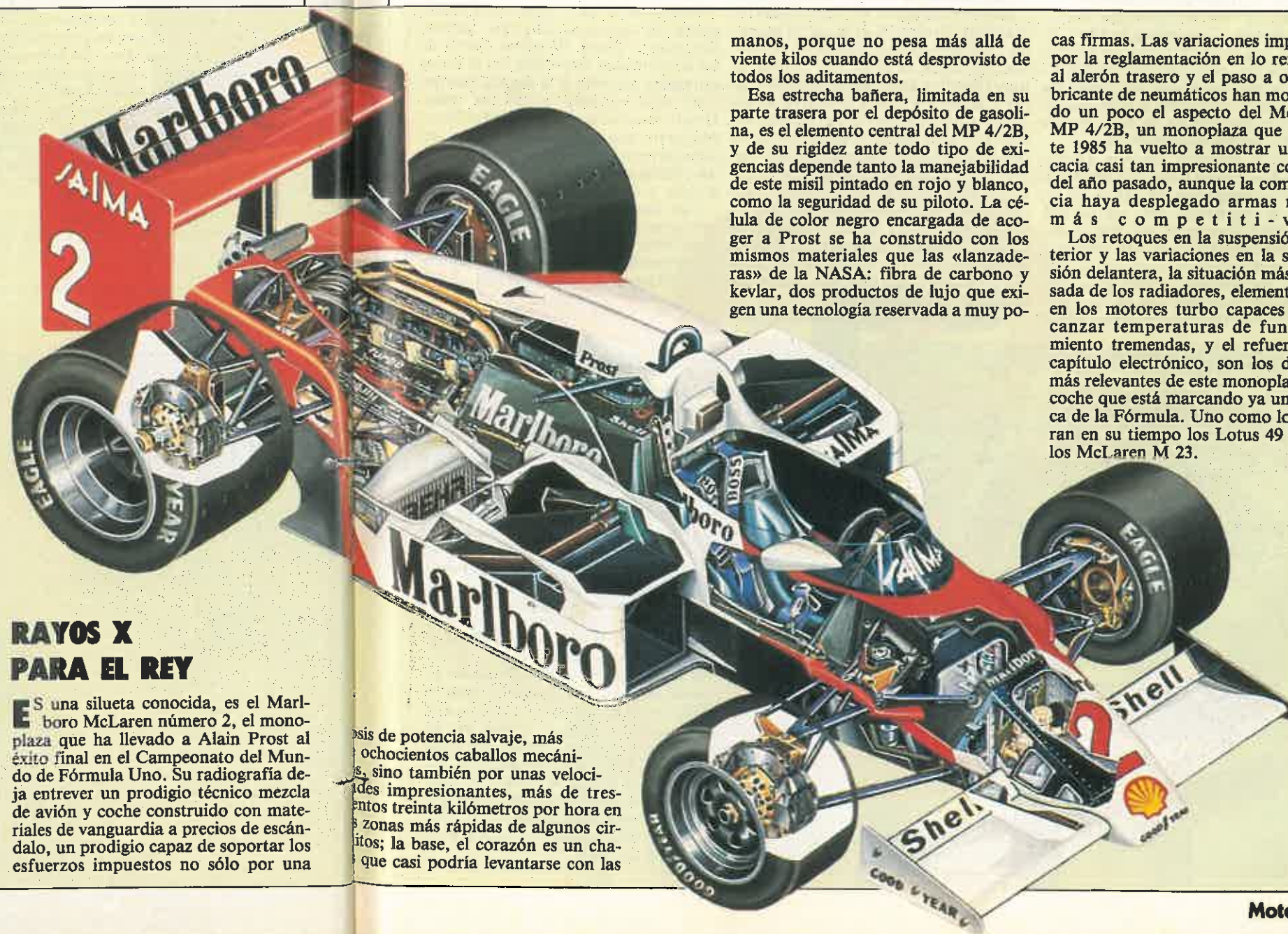


Con Rosberg, a quien voluntariamente ha escogido como compañero para 1986

GENTE SOBRE RUEDAS

do para mí», asegura. Piensa que su título ha sido ganado con todos merecimientos. «De entrada me descalificaron en el Gran Premio de Imola, donde había ganado después de una bonita carrera. Posteriormente, Lauda no ha podido ayudarme como había prometido a causa de su accidente. Ha sido un título que me he ganado yo solo, sin ayuda de nadie.»

Para el año que viene, el título vuelve a ser su objetivo. «Creo tener controlado el peligro de la desmotivación tras haber logrado el triunfo, que es uno de mis temores. Me gustaría ser campeón dos veces consecutivas y batir el récord de veintisiete victorias en grandes premios, que ostenta Jackie Stewart.» Como compañero tendrá a Keke Rosberg, que asegura haber escogido él entre los pilotos contactados por Ron Dennis. «Creo que nos entenderemos bien —vaticina—. Es posible



RAYOS X PARA EL REY

ES una silueta conocida, es el Marlboro McLaren número 2, el monoplaque que ha llevado a Alain Prost al éxito final en el Campeonato del Mundo de Fórmula Uno. Su radiografía deja entrever un prodigio técnico mezcla de avión y coche construido con materiales de vanguardia a precios de escándalo, un prodigio capaz de soportar los esfuerzos impuestos no sólo por una

manos, porque no pesa más allá de veinte kilos cuando está desprovisto de todos los aditamentos.

Esa estrecha bañera, limitada en su parte trasera por el depósito de gasolina, es el elemento central del MP 4/2B, y de su rigidez ante todo tipo de exigencias depende tanto la manejabilidad de este misil pintado en rojo y blanco, como la seguridad de su piloto. La célula de color negro encargada de acoger a Prost se ha construido con los mismos materiales que las «lanzaderas» de la NASA: fibra de carbono y kevlar, dos productos de lujo que exigen una tecnología reservada a muy po-

cas firmas. Las variaciones impuestas por la reglamentación en lo referente al alerón trasero y el paso a otro fabricante de neumáticos han modificado un poco el aspecto del McLaren MP 4/2B, un monoplaque que durante 1985 ha vuelto a mostrar una eficacia casi tan impresionante como la del año pasado, aunque la competencia haya desplegado armas mucho más competitivas.

Los retoques en la suspensión posterior y las variaciones en la suspensión delantera, la situación más retrasada de los radiadores, elemento vital en los motores turbo capaces de alcanzar temperaturas de funcionamiento tremendas, y el refuerzo del capítulo electrónico, son los detalles más relevantes de este monoplaque, un coche que está marcando ya una época de la Fórmula. Uno como lo hicieron en su tiempo los Lotus 49 y 72 o los McLaren M 23.

sis de potencia salvaje, más ochocientos caballos mecánicos, sino también por unas velocidades impresionantes, más de trescientos kilómetros por hora en las zonas más rápidas de algunos circuitos; la base, el corazón es un chasis que casi podría levantarse con las



que no veraneemos juntos, pero seguro que tendremos una buena relación. Si no hubiera ganado el título podría haberme considerado en desventaja con respecto a él. Pero ahora los dos somos campeones del mundo.»

Antes de partir para Africa del Sur, Alain se ha tomado unos días de descanso con su mujer y su hijo Nicolás, siguiendo la recién aprendida norma de no dejarse quemar mucho por la Fórmula 1.

Atrás quedan los últimos momentos de tensión y las múltiples entrevistas y recepciones de que ha sido objeto tras su triunfo. Francia ha tenido que esperar treinta y cinco años para tener su primer campeón del mundo.

QUINCE CAMBIOS PARA UN TÍTULO

La máquina que ha llevado a Alain Prost hasta el título mundial, el McLaren MP 4/2B, es una evolución del coche que a las órdenes de Lauda ganó el Campeonato en 1984. En aquella época, el Marlboro-McLaren era un vehículo revolucionario que había puesto de moda los chasis en fibra de carbono y la popa en forma de botella de Coca-Cola, pero ahora es un clásico en que se han inspirado casi todos los constructores, un clásico que ha ido experimentando cambios de poca monta para reforzar sus posibilidades.

Las cinco victorias oficiales de este modelo no dan una idea clara de lo que ha sido la trayectoria del MP 4/2B en 1985, una trayectoria más complicada que en 1984; si en aquel año fue un dominador indiscutible, en esta temporada ha tenido rivales muy serios: los Ferrari, los Williams-Honda y los Lotus-Renault, que han vencido al campeón y que durante las primeras carre-

ras del verano lograron arrinconar contra las cuerdas al monoplaza vencedor del título sólo una temporada antes.

Tras las siglas MP 4/2B, extraño juego de letras y números, habitual en el mundo de la Fórmula 1, se esconde el nombre completo de la escudería: Marlboro Project 4; el lugar, el segundo, que este modelo ocupa en la serie lanzada desde la toma del control de Ron Dennis y John Barnard de McLaren y la letra B como distintivo de los cambios introducidos de cara al año 85, cambios que desde el principio de la temporada fueron llegando de una forma lógica hasta que a mediados de junio se rompió la línea de aciertos y los resultados del monoplaza entraron en un bache; la crisis terminó durante los últimos compases de agosto, en el Gran Premio de Austria, cuando Prost ganó la prueba con toda limpieza tras el dominio de Lauda.

En Brasil, primera carrera de la tem-

porada, el conjunto funcionó a la perfección y Prost se llevó los laureles; después, la lluvia de Portugal y el arte de Senna dejó a los McLaren en la cuneta, pero todo se solucionó en el G. P. de San Marino.

Paul Ricard fue el inicio de la buena racha, la definitiva, tras dos carreras sin pena ni gloria. El nuevo diseño de las suspensiones delanteras dio al coche un agarre superior y la llegada de motores más potentes facilitó las cosas. Desde ese momento, los Marlboro McLaren despegaron hacia el éxito; en siete carreras los coches de Prost y Lauda consiguieron tres victorias, dos segundos y dos terceros puestos.

Los laureles para el piloto francés son ya un hecho y el título de constructores debe caer en las redes del equipo Marlboro-McLaren a poco que las cosas funcionen de forma normal.

Angel Marco

Los quince cambios

- 1 Nueva estructura deformable en el morro
- 2 Nuevas tomas de aire para la refrigeración de los frenos
- 3 Ordenador que calcula cuánta gasolina queda en el depósito y lo indica por medio de un pequeño visor
- 4 Nueva central electrónica Bosch
- 5 Los flancos son más cortos porque los radiadores se han desplazado hacia atrás
- 6 Nueva suspensión trasera con brazo de empuje que va unido a la parte superior del amortiguador
- 7 Nuevo triángulo superior
- 8 Brazo inferior que regula la convergencia
- 9 Las suspensiones van ahora fijadas directamente a la carcasa del cambio de marchas
- 10 En este punto el año pasado iba situada una toma de aire para la turbina
- 11 Paredes laterales que bordean las ruedas posteriores
- 12 Paredes situadas en la zona de las suspensiones para mejorar el flujo de aire
- 13 Derivas del alerón trasero más grandes y altas
- 14 Los puntos de ataque para el soporte del alerón van incorporados directamente a la carcasa del cambio
- 15 La carrocería es más estrecha en la parte posterior con respecto a la utilizada en el coche del año pasado

Respete las señales.

Sea precavido en ruta.
Impóngase la norma de utilizar Repsol.
Será la señal de que sabe lo que se hace.



Nuevo Peugeot 505

Su gran elección

Si quiere que, desde ahora, todo le ruede bien, la elección está en sus manos. Con la nueva gama Peugeot 505, llegan las alternativas más brillantes de su categoría, sensiblemente perfeccionadas.

Para empezar, nueva imagen.

Nuevos protectores laterales. Defensas más envolventes. Nuevo spoiler delantero. Parte trasera —lo que más van a admirar los demás conductores— más moderna y estilizada.

Nuevos motores. Con más potencia y flexibilidad. Hasta 180 cv. Hasta 210 Km/h.

La mecánica ha sido desarrollada hasta el límite de la tecnología más avanzada.

Los apasionados de las altas prestaciones encontrarán poderosas razones de satisfacción: Inyección electrónica. Diferencial de deslizamiento limitado (autoblocante). Culata de aleación ligera. Árbol de levas en cabeza y válvulas de

escape huecas refrigeradas por sodio.

En las versiones con Turbo Diesel, un Turbo-compresor le impulsa a velocidades impensables hace sólo unos pocos años. Una tecnología de auténtico lujo. Y sin renunciar a una economía de auténtico utilitario, gracias a la 5ª velocidad en toda la gama. Desde 5,8 l. a los 100 Kms.

En el interior, el gran cambio.

Un equipamiento abrumador, y opciones que rozan la ciencia-ficción. De entrada, mando a distancia. Y en marcha, dirección asistida, elevavinas eléctricos, y cerraduras centralizadas.

Si aún quiere llegar más lejos en confort, puede elegir cambio automático y aire acondicionado.

La informática a bordo brilla por su funcionalidad. Para los más exigentes, sintetizador verbal y regulador de velocidad opcional.

Ahora, analice la competencia. Haga números y medite su elección. Esta va a ser su gran elección.



 **PEUGEOT 505**



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

 **CEPSA** Lubricantes recomendados 

TIMO SALONEN FINLANDES VOLADOR



De estatura algo inferior a la media nórdica, con una «línea de la buena vida» más que notable, cara de niño bien alimentado sobre la que destacan unas grandes gafas que le otorgan cierto aspecto de intelectual, Timo Salonen no es el arquetipo ideal que todos tenemos de un piloto de moda. Sin embargo, es el flamante campeón del mundo de rallies de 1985.

Nacido en Helsinki el 8 de octubre de 1951, su infancia transcurrió, sin embargo, en la ciudad de Riihimäki, a unos setenta kilómetros al norte de la capital finlandesa. El joven Timo pronto empezó a estar interesado en todo aquello que poseyese un motor y cuatro ruedas: «En los meses de invierno —recuerda— solía acompañar a mi padre a practicar la pesca mediante la realización de un agujero en la superficie helada de un lago cercano a nuestra ca-

sa. Mientras él pescaba me dejaba conducir su propio coche sobre la superficie del lago. Yo tenía sólo siete años.»

Con la ayuda de su compañero de estudios, Jaako Markkula, Timo consiguió participar en su primer rallye al volante de un vetusto Datsun 1600 SSS..., sin permiso de conducir y sin que lo supieran en su casa. Tras una serie de resultados prometedores, y ya con la ayuda de su padre, Timo consiguió en 1974 participar en su primer Rallye de los 1000 Lagos, algo sumamente importante y trascendental para cualquier piloto finlandés, acabando finalmente en vigésimo segunda posición con un Mazda 1300. No obstante, «tras comprar a mi padre el garaje Datsun que poseía y ante la falta de un vehículo competitivo, mi actividad deportiva fue reduciéndose hasta llegar a pensar en dejar la competición».

Afortunadamente poco después le llegaba la oferta del importador Datsun de disputar la clásica finlandesa al volante de un Violet oficial con Markku Alen y Hannu Valtaharju como compañeros de equipo: «El cambio fue realmente notable —dice—. Ya no había que ocuparse de buscar patrocina-



La imagen de Timo Salonen fuera de las carreras es la de un tranquilo padre de familia, al que le encanta navegar por los lagos finlandeses. En carrera es un tigre salvaje que lo mismo salta hasta las nubes, como en el Rallye de Portugal, que se lanza en unos derrapes violentísimos, como en el Rallye de San Remo. Salonen es todo un campeón.



dores o de los neumáticos ni de la gasolina necesaria para la prueba.» Al final, un sexto puesto absoluto tras la retirada por accidente de sus dos compañeros empezó a crearle fama de piloto rápido y seguro.

Repasando su historial deportivo hay que detenerse por fuerza en el año 1977. Daniele Audetto, director deportivo de Fiat por aquel entonces, estaba a la búsqueda de un piloto finlandés para respaldar a Markku Alen y no tardó mucho en fijarse en el nuevo valor: «Gracias a Autonovo, el importador Fiat en mi país, obtuve un pequeño programa con un Fiat 131 Abarth.» Una primera posición en un rallye local y la segunda plaza en el 1000 Lagos fue suficiente para integrarlo en el equipo oficial Fiat-Alitalia. Ello, además, le brindó la oportunidad de correr al lado de uno de sus ídolos de la infancia, Timo Makinen: «Mi madre poseía un pequeño quiosco de venta de periódicos

—comenta— y yo la acompañaba por las mañanas esperando la llegada del hombre encargado de la distribución, que acostumbraba a detener su vehículo, un Austin Healey tres mil, tirando del freno de mano en un amago de semitrompo.»

Su primera salida al extranjero, al Criterium de Quebec, la saldó con su primera victoria en el Campeonato del Mundo: «Aquello de llegar en mi primera salida y vencer fue algo indescriptible.» Ello le valió la posibilidad de repetir programa al año siguiente, vol-

viendo a quedar segundo en los 1000 Lagos tras Alen: «Sin embargo —recuerda—, no continué con Fiat, pues entonces yo ocupaba el papel de tercer piloto y con hombres de la talla de Alen o Rohrl difícilmente hubiese progresado.»

Fue entonces cuando Datsun contactó con él, iniciando una relación que se prolongaría durante seis años. Fue también la entrada en escena de Seppo Harjanne como copiloto y voz de Timo Salonen, que por aquel entonces apenas hablaba inglés, obrando como un perfecto relaciones públicas de su piloto. Con vehículos poco competitivos fue autor de clasificaciones que pueden catalogarse de increíbles, como su victoria en el Rallye de Nueva Zelanda de 1980, por delante de Rohrl.

Disponiendo cada año de vehículos claramente menos competitivos, la continuidad del tándem Salonen-Datsun era un misterio: «Cada año se me pro-

«Mi primer rallye lo corri sin carné de conducir y sin permiso de mis padres»



Timo Salonen es feliz cuando gana. En Argentina volvió locos a todos los «tuercas»



El piloto finlandés ha sido fiel a Nissan. Durante seis años, Salonen estuvo a los mandos de un coche japonés

metía un vehículo mejor que el del año anterior —dice—, mientras que, por otra parte, ninguna marca me expresaba su deseo de contar con mi colaboración.» Timo, sin duda, conoce como pocos pilotos esa filosofía o manera de trabajar de los equipos japoneses: «El principal problema de trabajar con Nissan —afirma— es que no conocían ni entendían los rallies europeos. Para ellos sólo existían los rallies de largas distancias, donde la dureza prima sobre la velocidad.»

A los resultados cada vez menos esperanzadores, el pasado año vino a sumarse una antigua lesión en la espalda que mantuvo a Timo Salonen alejado durante un tiempo de los rallies, impidiéndole incluso participar en la prueba finlandesa. Durante este periodo fue

contactado por Jean Todt para respaldar a Ari Vatanen en el equipo Peugeot y sólo hubo que ver la actuación de Timo en el pasado RAC Rally para darse cuenta de que era su reválida para la entrada en Peugeot. Timo admite encontrarse plenamente a gusto en el equipo francés: «Me encuentro perfectamente integrado —afirma—. Jean Todt es un perfecto director de equipo, que conoce a la perfección su cargo, sabe lo que quiere y cómo conseguirlo.»

Fumador empedernido, que obligó a los técnicos de Peugeot a instalarle un encendedor y un cenicero en su vehículo, reconoce los peligros de los nuevos Fórmula 1 de la carretera: «Me gusta explotar a fondo las posibilidades de un vehículo. Sólo se trata de saber cuándo es necesario levantar el pie.» Gran

amante de la vida familiar junto a su esposa y su hija Sanna, vivo retrato de su padre, Timo se ha visto obligado a realizar ejercicios de musculatura para poder soportar la dureza de la dirección de su Peugeot junto a sus prácticas habituales de vela y windsurfing. Aunque en España todavía no hemos tenido oportunidad de disfrutar de su conducción, dice haber viajado con su familia en coche hasta España, llegando a la Costa del Sol, a Torremolinos. Deseo de pasar en 1986 más tiempo con su familia, al final de la conferencia Peugeot en San Remo, sin embargo, reconocía: «Soy un gran trabajador y no dudo de que me tienen previsto un buen programa.» Seguro que Jean Todt se lo prepara.

Texto y fotos: Esteban Delgado

Nueva batería Bosch: Potencia Sin Mantenimiento



BOSCH ha desarrollado una nueva Batería Sin Mantenimiento que es pura potencia.

Una Batería de nueva tecnología que está muy por encima de otras. Su aleación especial de plomo-calcio y antimonio proporciona más potencia y seguridad de arranque,

aún con frío muy intenso.

La nueva Batería BOSCH se mantiene a pleno rendimiento durante kilómetros y kilómetros sin necesidad de tocarla.

No necesita mantenimiento por mucho tiempo que pase. Batería Bosch. Potencia sin Mantenimiento.



BOSCH
Así de seguro.

ANIVERSARIO

RALLYE FARAONES PORSCHE, COMO ESTABA PREVISTO

CON el aplastante triunfo del príncipe Al Hajri y el Porsche 961 4x4 ha finalizado en El Cairo el Rallye Faraones. Que el pasado año ya reunió un importante plantel de inscritos y que para este año contaba con la presencia exclusiva de los Porsche-Rothmans que el 1 de enero iniciarán el Dakar. Lamentablemente, el equipo alemán

ha sido el único con algunas posibilidades, ya que a última hora, ni Lada-Poch, Mitsubishi, Range Rover o Mercedes se han atrevido a participar directamente y sólo lo han hecho por medio de pilotos más o menos privados. Curiosamente, el segundo equipo verdaderamente oficial ha sido el español Nissan-Motor Ibérica, que ha inscrito a sus cuatro equipos, buscando una repetición del éxito de Miguel Prieto en el Rallye de Túnez.

En la categoría de camiones ha ocurrido algo por el estilo, ya que el

equipo Pegaso, con dos vehículos, se ha encontrado a la hora de la verdad prácticamente sin rivales, lo que no quita en absoluto mérito al gran triunfo de Carlos del Val, y el segundo puesto de Bezemer, con un vehículo de la misma marca española.

El abandono a causa de un incendio de Ickx el primer día de carrera constituyó una verdadera sorpresa, recayendo en el segundo piloto del equipo, el aristócrata Sarel Al Hajri,



Gran triunfo de Carlos del Val y su Pegaso en la categoría de camiones. En la foto superior, uno de los Nissan de Motor Ibérica, que hicieron una magnífica carrera.

José María Casanovas

Servía "piloto 10"



HACE un año ni lo podía soñar. Hoy es un hombre feliz. Mil novecientos ochenta y cinco ha sido su temporada grande. Ha disputado diez carreras, diez rallies. Ha teminado los diez. Con un balance tan fantástico como excepcional: cinco primeros puestos, cuatro segundos y un tercero. ¡Casi nada! Salvador Serviá, a los cuarenta y un años, se ha convertido en un piloto 10. «Estoy contento y feliz, satisfecho y esperanzado. Es mucho más de lo que podía imaginar. Todo ha salido perfecto. Ni un solo accidente, ni un solo abandono, ni un solo susto. Ha sido como poner la directa y que todo saliera rodado.»

Del Serviá que quedó séptimo en Montecarlo en 1977 —el año en que Zanini fue tercero y Ceñellas cuarto— al actual, media un abismo. Hoy es un piloto profesional al que no le asusta nada ni nadie. Es capaz de ganar en Madeira en su debut en tierras portuguesas y de eclipsar al Peugeot 205 Turbo que se presentaba como la bestia a batir.

Esta temporada quedan dos rallies en su programa: Cataluña y Valeo. Será su reválida, posiblemente su estrellato. Ya no tiene que demostrar nada y correrá con la tranquilidad que otorga la confianza. «Será interesante medirme con el Maxi Turbo de Sainz, tiene un motor que es un cohete. En recta se va, pero en

tramos virados ganamos todavía nosotros.»

De cara a la próxima temporada, nada está decidido. Hace quince días parecía bastante claro que seguiría con el Lancia 037, pero ahora la posibilidad de disponer del novísimo S 4 parece tomar cuerpo.

«También hay otra posibilidad —añade Serviá— que no debo descartar. Se trata de disputar el mundial en grupo A con un Fiat Uno Turbo. Con este coche, quizá podría competir ya en Montecarlo. Estoy a la expectativa de lo que digan los italianos, pero por primera vez en muchos años veo el futuro optimista. Sin



problemas económicos y con el prestigio de un título ganado con autoridad.»

Lo cierto es que los italianos de Lancia y Abarth están maravillados con Serviá. No ha roto ningún coche y desde la primera carrera, el Costa Brava, estuvo al nivel de los oficiales cuando le vislumbraban tres o cuatro rallies hasta adaptarse al Lancia.

Casado, padre de dos hijos y natural de Pals, Serviá compagina la competición con una empresa familiar dedicada a las obras públicas. «Este año he dedicado cincuenta días a los entrenamientos; para ganar hay que ser profesional.» Por otro lado, está pendiente de que salgan a subasta las obras del Circuito de Barcelona, emplazado en Montmeló, para intentar conseguir la obra.

De la nueva ola de pilotos, tres merecen destacarse según Serviá: «Martorell es un buen elemento; Bassas va muy rápido, y Holke también progresa mucho.» De los coches futuros, comenta: «El nuevo Ford 200 RS está verde y creo que no estará a punto para la próxima temporada. Del Lancia S4 hablaré cuando lo pruebe. Espero que sea pronto...»

Así piensa Salvador Serviá, un veterano ilustre, un piloto que cuando se le ha presentado la ocasión de su vida, ha sabido aprovecharla. Y a los cuarenta y un años, tiene su mérito.

la responsabilidad de llevar el Porsche a la victoria, lo que hizo sin grandes dificultades y aventajando al segundo clasificado en cerca de cinco horas. La segunda posición se la ha adjudicado, también sin gran oposición, el piloto alemán Roland Kuschmaul, sobre un Mercedes-Porsche. Este vehículo no es otra cosa que la asistencia rápida del Porsche, conducido por uno de los ingenieros de Porsche. Sobre una carrocería de



Al Hajri ganó sin problemas
Prieto se impuso en diesel

Mercedes G se ha acoplado el motor V8 del Porsche 928 S de serie, con cerca de 310 caballos de potencia.

Tras estos dos hombres, una pléyade de Pajeros (cinco entre los ocho puestos siguientes), discretamente conducidos, a los que en condiciones normales no sólo superaba Mariano Lacasa con su Nissan Patrol de gasolina, sino Miguel Prieto con sus 135 caballos del Patrol Diesel.

En efecto, tras el descalabro sufrido por los Nissan en la pasada Baja, se ha vuelto a recurrir a los fiables motores diesel turbo de cuatro cilindros, preparados en Madrid y que alcanzan los 135 cv de potencia. Excepto Lacasa (que tuvo que abandonar), los otros Patrol inscritos utilizaban este motor, con el objetivo de ganar la categoría diesel (en la que prácticamente no ha habido participantes) y la categoría femenina, en la que Susi y Begoña han vencido sin dificultades. Lamentablemente, Prieto no pudo cumplir este objetivo, al perder en la última etapa el 7.º puesto absoluto y la victoria en diesel.

Entre las motocicletas la lucha sí fue emocionante hasta el último día, en que se deshizo el empate entre Gaston Rahier y su inseparable BMW y Andrea Balestrieri, el primero de un grupo de Honda oficiales, entre las que Cyril Neveu destacaba en tercera posición. Otro hombre experto en raids, vencedor del Dakar, Hubert Auriol, llegaba cuarto, sobre su Cagiva 750.

HONDA

HONDA XL 600 LM

Escoge el camino

HONDA IS No. 1

600L

XL HONDA

GAMA HONDA
TRAIL 85.
XL 600 LM
XL 200 PB
XL 200

CON ARRANQUE ELÉCTRICO

Credi-Honda de Finamersa
Te la llevas en 1 día y
por 3 años sin intereses

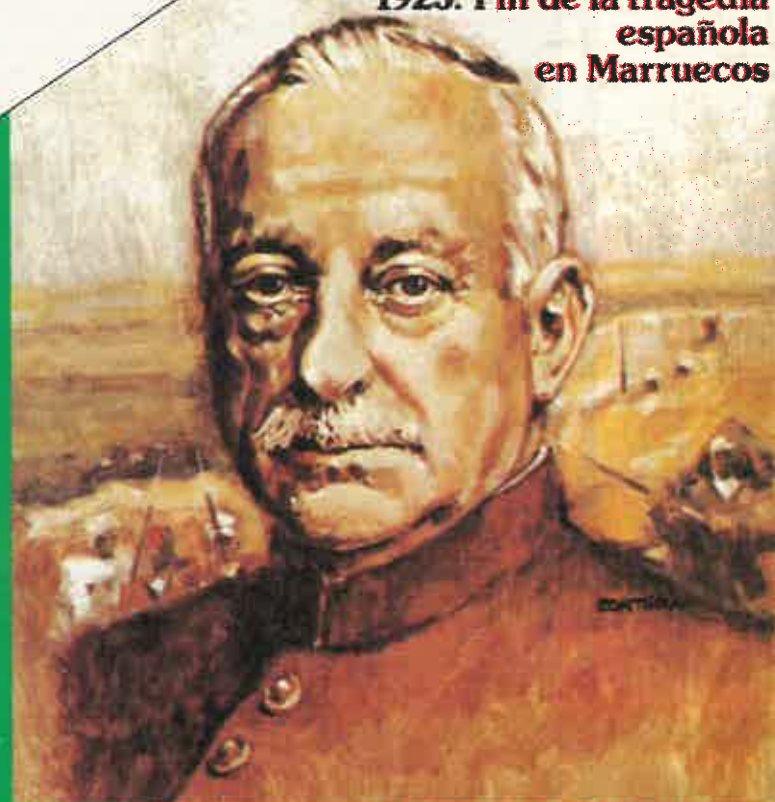
AGUA BRAVA
toiletries for men



la joven fragancia masculina

ALHUCEMAS

1925: Fin de la tragedia española en Marruecos



LUCHA POR LA AUTONOMIA VASCA (1931-36)

Por José Luis de la Granja

LA EPOPEYA DE HERNANDO DE SOTO

Por José Ramón Martínez Rivas

LOS SUCESES DE ALEJANDRO MAGNO

Informe por ANTONIO BLANCO FRIEDRICH, MIGUEL ANGEL ESTIBA y LUIS A. GARCÍA MORENO

● Hace 60 años, la colaboración hispano-francesa aplastó a Abd El-Krim
INFORME

● Alejandro Magno fundó el mayor imperio conocido en la antigüedad. Sus sucesores lo atomizaron en dos siglos de guerras que concluyeron con la hegemonía de Roma. Un periodo fundamental de la historia: el helenismo

● En 1539 desembarcó en la península de Florida Hernando de Soto. Buscaba la gloria, el poder, la fortuna y la aventura. Cuatro años de andanzas, sufrimientos y luchas le llevaron por las inexploradas tierras de un tercio de los Estados Unidos. Soto únicamente halló su tumba y sólo la mitad de sus seguidores pudo regresar

Y TAMBIEN EN ESTE NUMERO

● CRONICON DE LA VILLA Y CORTE

Por Luis Peiró

● EL DRAMA DE ALICANTE

Por Juan García Durán

● LA LUCHA POR LA AUTONOMIA VASCA EN LA II REPUBLICA

● Por José Luis de la Granja

● GRABADOS Y PASQUINES SATIRICOS CONTRA LOS JESUITAS

Por Gregorio Bartolomé

● OMAR BEN HAFSUN

Por Luis Barcia Merayo

● AHMED ZOGU, REY DE ALBANIA

Por Julio Gil Pecharromán

● EGIPTO FARAONICO E ISLAMICO

Por David Solar

● MOHIAS

Por Narciso Santos Yanguas

A LA VENTA EN SU QUIOSCO



Nigel Mansell ganó a pulso al segundo Gran Premio de su carrera deportiva, aunque, igual que en el de Europa, las circunstancias ensombrecieron la victoria. En la salida, ya logró imponerse a Rosberg y los Brabham.

GRAN PREMIO DE SUDAFRICA VICTORIA POLITICA



demnes y podemos decir que con la decisión tomada éste ha sido probablemente la última prueba que se celebre en suelo africano.

El ambiente durante todo el fin de semana ya era de lo más extraño debido a que una vez proclamado Prost campeón del mundo la mayoría de la Prensa no había acudido a Kyalami. Algunos equipos como Renault, Ligier y Ram tampoco lo habían hecho pero más basados en una razón de índole económica que política. Los entrena-

mientos dejaron bien claro que la carrera debería ser una lucha exclusiva entre los Williams y los Brabham contando como reservas los McLaren. El jueves fue Rosberg quien marcó el mejor tiempo y al día siguiente su compañero de equipo Nigel Mansell. En ambas ocasiones Nelson Piquet se había intercalado entre los Williams dando muestras evidentes de que sus neumáticos estaban progresando a marchas forzadas. En Ferrari las cosas andaban de mal en peor y en McLaren se encontraban con muchos problemas en las centrales electrónicas que rigen el comportamiento del motor por la altura. Este sería un factor decisivo más tarde en la carrera.

Antes de salir Alan Jones declaraba que no tomaría parte en el Gran Premio debido al «apartheid» y así la parrilla quedaba reducida a tan sólo veinte coches; menos quedarían luego. Aprovechando su posición, Mansell tomó la cabeza nada más encenderse la luz verde. Tras él Rosberg intentaba no perder contacto pero le seguían muy cerca Piquet y los dos Lotus con De

Angelis por delante de Senna. En medio del pelotón, Lauda; un poco más rezagado, Prost iniciaba la remontada hacia posiciones más acordes con su categoría. Pronto comenzaría la debacle. Surer entraba en los boxes cuando la carrera prácticamente no había hecho más que comenzar con una válvula de su motor pisada. Como si fuera un espejismo una vuelta más tarde lo hacía su compañero de equipo Piquet y ¡por la misma razón! Las esperanzas de los hombres de Pirelli se desvanecían por completo. Habían diseñado un nuevo compuesto de goma que en su debut en Brans Hatch ya había dado muestras de ser muy competitivo, pero que además era el ideal para trazados superrápidos como éste. No terminarían ahí los abandonos de gente de cabeza, ya que Alboreto dejaba también la prueba por una rotura en el turbo. Los 1.700 metros de Kyalami estaban haciendo estragos entre las mecánicas sobrealimentadas, que por razón de altura venía aumentada la presión atmosférica. Al ver entrar en boxes a Alboreto, Senna se

frotaba las manos. Sólo con terminar daría un gran paso hacia el subtitulo pero su motor tampoco quiso aguantar mucho más y cuando marchaba en cuarta posición tuvo que ceder su puesto a Lauda.

La cabeza seguía en poder de Nigel Mansell que luchaba con Rosberg como si no fuesen compañeros de equipo. El finlandés se emparejó al líder en el final de recta pero Mansell aguantó el envite mandando fuera a Rosberg. Este incidente le costaría perder tres puestos para situarse quinto. Ahora, siguiendo al líder se encontraban los dos

McLaren. Lauda no podía resistir el ritmo de Prost y le permitió que le adelantase en el mismo sitio donde se había salido Rosberg. Este ya había cazado a De Angelis y era cuarto. Se cumplía el vigésimo giro y tan sólo restaban diez coches en carrera, siendo primero Mansell, seguido de Prost, Lauda, Rosberg, De Angelis y Brundle a los que acompañaban los dos Arrows, Johanson y Martini.

La cabeza ya no era monopolio de Mansell, porque Prost rodaba a tan sólo un segundo de él. Ambos guardaban la distancia, intentando no arriesgar

más de lo necesario. El baile de los neumáticos lo inauguraría Rosberg. En tan sólo nueve segundos le sustituirían las cuatro ruedas pero tras él Johanson marcaría un nuevo récord al hacerlo en tan sólo siete. Prost ya estaba a la cola de Mansell pero daba muestras de no poder pasar al británico. Cuando éste se cansó de tenerle tan cerca dio un poco más de presión al turbo y ganó los metros necesarios para rodar un poco más tranquilo. A muy poca distancia Lauda no perdía detalle y decidía entrar el premio de los tres a cambiar ruedas. El tiempo transcurre y la delantera dere-

KYALAMI, EN BREVE

● Después de cuatro años sin Gran Premio de España de Fórmula 1, ahora hay dos ciudades que se disputan la carrera: Jerez y Barcelona. Esta última tiene el dinero para hacerla, pero no le encaja ni la fecha que en principio le han adjudicado a la prueba española —6 de abril— ni tiene muy claro qué modificaciones va a introducir en el trazado de Montjuich para adaptarlo a los actuales monopolos de Fórmula 1. Jerez, por su parte, debería trabajar deprisa para terminar su circuito permanente. En Jerez, la fecha sería lo de menos —en esa zona hace siempre buen tiempo— y si las bodegas se dan cuenta de la importancia que tiene una manifestación de este tipo el dinero tampoco debería faltar. En cambio, debería trabajar de firme este invierno para terminar el circuito.

● Existe gran expectación por saber quién será el compañero de Elio de Angelis en el equipo Brabham. Cuando ya se daba como seguro Riccardo Patrese, ha saltado el rumor de que

podrían ser René Arnoux o Niki Lauda quienes ocuparán el puesto.

● En Lotus, Ayrton Senna da Silva sigue presionando para que sea su compatriota Mauricio Gugelmin quien conduzca el segundo coche del equipo. Gugelmin ha ganado el campeonato británico de Fórmula 3, el mismo que dio acceso a la Fórmula 1 a su protector.

● Si finalmente fuera Gugelmin el escogido, Derek Warwick debería buscarse un equipo más afanosamente de como lo está haciendo hasta ahora. Senna teme que su experiencia y su nacionalidad británica pueda privarle de parte de la atención de los hombres de Lotus.

● Niki Lauda declaró en Kyalami que estaba estudiando seriamente la oferta de Bernie Ecclestone para la próxima temporada. Cuando regrese a Ibiza se lo planteará a su mujer, Marlene. Como Lauda no puede trabajar por amor al arte, la cantidad que percibirá por una sola temporada oscila entre los tres y medio y cuatro millones de dólares, que se pueden ver ampliados en cerca de uno más si el patrocinador Olivetti acepta la propuesta del austriaco para com-

prar los derechos de su famosa gorra.

● Ecclestone también confirmó su interés por la celebración del Gran Premio de España en Barcelona. Las razones son muy simples: proximidad geográfica de Francia e Italia, que le asegurarían una asistencia de más de 100.000 espectadores por carrera, la firma de un contrato por cinco o siete años que ligaría al RACE con él, forzándolo de esta manera a la determinación del famoso circuito de Cataluña.

● Derek Warwick, como buen británico, «pasa» del racismo y se encontraba en Kyalami como comentarista de la TV sudafricana.

● Tan sólo dos televisiones europeas transmitieron el gran premio, la austriaca y la Tele-Montecarlo. De la primera ya se sabe su amor por Lauda, pero la segunda aprovechó el fallo de la RAI para quedarse con todos los patrocinadores habituales de las transmisiones en Italia y hacer el mayor negocio del año.

● Philip Steiff cambió los mandos de Ligier por los de un Tyrrell haciendo caso omiso a la petición de su ministro de Deportes de no participar, pero terminó la carrera contra las vallas.



GILERA RV-200 EL PESO PLUMA CON GARRA, QUE VIENE DE EUROPA

MOTOR CITY

Concesionario en Madrid

C/ López de Hoyos, 82. Tel. 261 83 40
C/ Bravo Murillo, 61. Tel. 253 30 94



Rosberg protagonizó un continuo ataque a Mansell Lauda, que llegó a ir segundo, rompió el motor de McLaren



Los Ferrari nunca pudieron competir por la victoria Stefan Johansson consiguió finalmente el cuarto puesto



Prost llegó a luchar con Mansell, antes de ser adelantado por Rosberg El campeón-85 se quedó sin gasolina y cruzó la meta empujando su coche

cha se niega a entrar. La eternidad dura diecisiete segundos y ahora Rosberg está al acecho ya que jugándose todo había montado un tren superblando, para enmendar su error de final de recta. El siguiente en entrar es Prost y como si el nerviosismo se hubiese apoderado de los mecánicos de McLaren esta vez es la rueda trasera izquierda la que no entra bien. Este fallo le cuesta dieciocho segundos y la segunda plaza en favor de Lauda. En vista de los errores de sus perseguidores, desde boxes Frank Williams manda entrar a Mansell o por neumáticos y realizan el cambio en tan sólo once segundos. En ese mismo instante Lauda entra con el motor roto y con cara de pocos amigos.

En estas carreras, se está jugando un contrato de cuatro millones de dólares para el año próximo con Brabham.

Se han cumplido 40 vueltas y las posiciones están así: Mansell, Prost, Rosberg un poco más distanciado, De Angelis, Johanson y Boutsen. La cabeza es de nuevo un hervidero porque Mansell y Prost están separados tan sólo por décimas. El tercero en discordia vuelve a los boxes a por otro juego de neumáticos superblandos que aguanten a todo tren las 25 vueltas que restan. A su regreso a la pista marca la vuelta rápida a una media de 217 kilómetros/hora.

El Gran Premio entra en las últimas diez vueltas, aprovechándose Mansell

de los doblajes para deshacerse del pegajoso Prost. A éste le indican desde su box sobre todo la distancia respecto a Rosberg, que había desencadenado un ataque a fondo. El francés además consultaba su computador de a bordo dándose cuenta de que estaba justo de combustible. Rosberg no perdonaba a Prost y aunque sólo quedaban cuatro vueltas intentaba lo mismo con Mansell. Lograba una nueva vuelta rápida pero se tenía que conformar con la segunda plaza cediendo un merecido triunfo a Mansell, que de esta forma lograba la segunda victoria de su vida y además consecutiva. Prost por su parte tenía que cruzar la meta empujando materialmente el coche con el cuerpo desde el cockpit pero acababa tercero aunque no quiso subir al podio. La única batalla que se debía librar en Sudáfrica, la del título de constructores, quedaba igual que al principio.

Texto y fotos: Eduardo de Aysa

PARRILLA DE SALIDA

5 Nigel Mansell Williams-Honda 1-02-366	7 Nelson Piquet Brabham-BMW 1-02-490
6 Keke Rosberg Williams-Honda 1-02-504	12 Ayrton Senna Lotus-Renault 1-02-825
8 Marc Surer Brabham-BMW 1-04-088	11 Elio de Angelis Lotus-Renault 1-04-129
19 Teo Fabi Toleman-Hart 1-04-215	1 Niki Lauda McLaren-TAG 1-04-823
2 Alain Prost McLaren-TAG 1-04-376	18 Thierry Boutsen Arrows-BMW 1-04-518
71 Gerard Berger Arrows-BMW 1-04-780	22 Riccardo Patrese Alfa Romeo 1-04-948
20 Piercarlo Ghinzani Toleman-Hart 1-05-114	23 Eddie Cheever Alfa Romeo 1-05-260
27 Michele Alboreto Ferrari 1-05-268	28 Stefan Johansson Ferrari 1-05-388
3 Martin Brundle Tyrrell-Renault 1-05-649	33 Alan Jones Beatrice-Hart 1-05-731
Philippe Streif Tyrrell-Renault 1-06-205	29 MPierluigi Martini Minardi-MM 1-08-658
24 Huub Rothengatter Osella-A. Romeo 1-09-873	

CLASIFICACION

1, Mansell (Williams-Honda); 2, Rosberg (Williams-Honda), a 7-572; 3, Prost (McLaren-TAG), a 1 vuelta; 4, Johansson (Ferrari), a 1 vuelta; 5, Berger (Arrows-BMW), a 1 vuelta; 6, Boutsen (Arrows-BMW), a 1 vuelta; 7, Brundle (Tyrrell-Renault), a 2 vueltas.

ASI VA EL MUNDIAL

Pilotos

1, Alain Prost (76); 2, Michele Alboreto (53); 3, Ayrton Senna (38); 4, Elio de Angelis (33); 5, Keke Rosberg y Nigel Mansell (31); 7, Stefan Johansson (24); 8, Nelson Piquet (21); 9, Niki Lauda (14); 10, Patrick Tambay y Thierry Boutsen (11).

Marcas

1, McLaren, 90 puntos; 2, Ferrari, 80; 3, Lotus, 71; 4, Williams, 62; 5, Brabham, 26; 6, Renault, 16; 7, Ligier y Arrows, 13; 9, Tyrrell, 4.

EUROTURISMOS MARLBORO

TANQUES DE CARRERAS



ta temporada, Brancatelli marcó el mejor tiempo en los entrenamientos cronometrados, seguido muy de cerca por los Rover y arropado por el Volvo conducido por Dieudonne y Muller, que marcaron el cuarto mejor tiempo. La salida lanzada se efectuó sin ningún problema y Brancatelli mantuvo la cabeza durante las primeras vueltas, hasta que Walkinshaw se le impuso. La prueba estuvo dominada de principio a fin por estos dos equipos, que intercambiaron posiciones varias veces a lo largo de las 152 vueltas que se dieron al circuito.

Al final fueron Tom Walkinshaw y Win Percy con Rover Vitesse los ganadores, merced a un fallo en los planteamientos de repostajes de Volvo. Entre los españoles, el mejor resultado lo logró Pérez Sala, que compartía en esta ocasión el segundo BMW 635 CSI oficial, patrocinado en esta carrera por Campsa, con el piloto alemán Dieter Quester. Un merecido sexto puesto para este equipo, que sólo podía mejorar su posición si alguno de los Rover o los Volvo rompía, ya que han demostrado ser las marcas sin rivales en este campeonato. También un final de temporada feliz para Jordi Ripollés, que se ha alzado con la División I.

Salvo Villota, con Volkswagen Golf GTi, compartido con Van Dalen, que logró entrar en quince de la

general y tercero de la División II, tras una buena carrera, el resto de los españoles no tuvieron suerte en el Jarama. Emilio Zapico comenzaba con problemas en los entrenamientos, perdiendo una rueda. Luego, en carrera, un tonto incidente, el interruptor de la bomba de gasolina que se desconectó inexplicablemente y le hizo perder tres vueltas, y un toque en la dirección al intentar esquivar un coche cruzado, impidieron que el BMW 635 CSI lograra un buen puesto. Por su parte, José Ángel Sasiambarrera, que en esta ocasión formaba equipo con Reuter, con uno de los tres Sierra XR4 Ti, de los tres oficiales de Ford que corrieron en el Jarama, tampoco pudo terminar la prueba. Una mangueta rota dejaba a Ford, casi a punto de finalizar la carrera, sin el único de sus coches que seguía. Antes, los otros dos Sierra se habían visto obligados a retirarse, uno con

problemas de turbo y el otro con el motor roto ya que estos coches están aún en fase de experimentación, aunque según declaró a MOTOR16 Klaus Ludwig, «la experiencia de este año con los Sierra XR4 ha salido mucho mejor de lo que esperábamos. Al año que viene tendremos el nuevo SR, que sin duda será mucho más competitivo».

Otro de los equipos españoles que había levantado muchas expectativas era el formado por Jesús Díez y Carlos Sainz, que para la ocasión disponían de un Alfa Romeo GTV alquilado. Carlos Sainz, que fue



Rover y Volvo mantuvieron un apretado duelo en los puestos de cabeza durante toda la prueba. Duelo que se ha ido repitiendo carrera tras carrera a lo largo de la temporada. Al final, la marca inglesa se impuso a la sueca aunque el Campeonato de Pilotos fue para los de Volvo: Brancatelli (extenuado al bajarse del coche, en la foto de la izquierda) y Lindstrom. El ambiente ajetado de los boxes del Jarama se mantuvo durante las cuatro horas que duró la prueba.



ROVER y Volvo han dominado este año el Europeo de Turismos. Ambas marcas han sabido crear los coches adecuados para este tipo de pruebas, vehículos resistentes y robustos además de rápidos. Son casi tanques de carreras capaces de alcanzar los 270 kilómetros por hora, que también en los 500 kilómetros del Jarama coparon los cuatro primeros puestos.

Como viene siendo habitual en es-



Pérez Sala con BMW y Sasiambarrera con Sierra XR4 fueron los españoles más rápidos. El BMW de Campsa acabó sexto, mientras que el Ford abandonó casi al final de carrera.



Sainz y Díez hicieron un buen papel. Al final el viejo Alfa no aguantó el ritmo.

quien tomó el volante en la primera mitad de la carrera, no defraudó, demostrando que es tan buen piloto de circuitos como de rallyes. Jesús Díez, por su parte, casi ni tuvo oportunidad de entrar en contacto con el vehículo, ya que cuando tan sólo había dado dos vueltas y media se vio obligado a retirarse al romperse la transmisión del Alfa, problema que según Carlos Sainz apareció cuando él estaba a punto de finalizar su turno.

Cuatro Volkswagen Golf GTi, de los habituales que siguen el Campeonato de España, estaban también en la carrera de resistencia luchando por la División I, pero a ninguno de ellos les sonrió la suerte y todos tuvieron problemas. Al final, Arias y Martín Cantero quedarían segundos de su clase y decimonovenos en la general; Ruiz Thierry-Esabe y Romero-Miranda, que habían hecho un magnífico papel en Estoril, por diversos problemas no lograron es-

ta vez clasificarse en un buen puesto. El balance final de esta carrera de Euroturismos, la única importante que este año hemos podido contemplar los espectadores españoles, es positivo, ya que ha quedado demostrado que la afición y los pilotos responden siempre que tienen oportunidad de participar o presenciar una carrera de categoría.

M.º Jesús Beneit
Fotos: A. J. Nieto

Clasificaciones

1, Walkinshaw-Percy (Rover Vitesse), a una media de 120,957. 2, Lindström-Brancatelli (Volvo 240 turbo), a 29 segundos. 3, Dieudonne-Muller (Volvo 240 turbo), a 31 segundos. 4, Allan-Hahne (Rover Vitesse), a una vuelta. 5, Ravaglia-Cecotto (BMW 635 CSI), a una vuelta. 6, Pérez Sala-Quester (BMW 635 CSI), a dos vueltas (...). 13, Zapico-Micangeli (BMW 635 CSI), a nueve vueltas. 15, Van Dalen-Villota (VW Golf GTi), a 10 vueltas. 19, Arias-Martín Cantero (VW Golf GTi), a 15 vueltas. 23, Ruiz Thierry-Esabe (VW Golf GTi), a 19 vueltas. 24, Romero-Miranda (VW Golf GTi), a 21 vueltas.



LA COPA DE BERNAL

El vencedor de principio a fin de la Copa Renault fue Bernal quien ya había marcado el mejor tiempo en entrenamientos, seguido muy de cerca por Jiménez Reyes, aunque sin ser inquietado. La atención durante las siete primeras vueltas estuvo centrada en la lucha por el tercer puesto, entre Esabe y Moya hasta que este último

logró rebasar a su rival. En la primera vuelta, un accidente provocado por Ramón Rodríguez sentenció la carrera para seis pilotos.

La Fórmula Nacional la ganó García Vinuesa, seguido de Cutillas y Poli, y en Fórmula Fiesta se impuso en las dos mangas López, seguido de Bastos y Saldaña.

ENTRE BASTIDORES

EMILIO DE VILLOTA tuvo su primera tanda de emociones el viernes por la tarde. Cuando rodaba a más de ciento cuarenta kilómetros por hora, antes de llegar a las eses de Le Mans se levantó el capó del motor y fue a parar contra el parabrisas. Villota mantuvo la trayectoria de su Golf Monroe y sin ver nada fue capaz de trazar la curva sin fallo. ¡Ventajas de conocer el Jarama!

REAL MEN DON'T
DRIVE VOLVO'S

CARBO OWNERS DO IT with Flow and Pressure

LOS bromistas adhesivos vistos en las popas de los Rover y Volvo eran de lo más agresivo. Uno de los Rover del equipo TWR lucía la siguiente leyenda en inglés: «Los hombres de verdad no conducen Volvo», mientras que en el cristal posterior de un Volvo turbo podía leerse: «Los dueños de un turbo lo hacen con flujo y presión».

LOS técnicos de Televisión colocaron una cámara en el coche Walkinshaw-Percy para grabar las andanzas del Rover número 1. Esas imágenes van a formar parte de un documental y tienen más valor por cuanto este coche fue el ganador.

CHRISTIAN DANNER, el piloto alemán que acaba de ganar el título europeo de Fórmula 3.000, fue la atracción del fin de semana en el circuito del Jarama; su pendiente de brillante en la oreja izquierda hizo verdaderos estragos entre las jovencitas que pulularon por los boxes.

LOS directivos de Volvo mostraron en todo momento su alegría porque la Federación Internacional ha reconocido la legalidad de sus coches; hasta unos días antes de celebrarse la carrera del Jarama existió una duda sobre los datos de homologación, ya que el coche sueco lleva un sistema para inyectar agua en el motor, muy parecido al que emplean los Fórmula 1, cuya utilidad no parece muy clara en un coche de turismo.

JOSE ANGEL SASIAMBARRERA se quedó muy contento, pese a la rotura de su coche y piensa correr la temporada próxima a los mandos de un Sierra Cosworth, un modelo más rápido que el actual, ya que cuenta con un verdadero motor de carreras.

LUIS PEREZ SALA, el piloto de Campsa, estuvo magistral a los mandos de su BMW e hizo una exhibición de dominio y sangre fría en un coche que no conocía. Su sexto lugar era el calculado por los hombres del preparador Schnitzer en caso de no haber roturas entre los Rover y Volvo. Pérez Sala rodó como un reloj y en todas las vueltas mantuvo el ritmo impuesto desde los boxes. Pese a no estar acostumbrado a carreras tan largas no tuvo problemas físicos y se bajó del coche fresco y alegre.



LA agresividad en pista del francés Schlesser y del español Sasiambarrera dio algunos sustos; el francés golpeó sin piedad la trasera del Volvo pilotado por Dieudonne y Muller, mientras que Sasiambarrera se despidió en una frenada, por lo que machacó el paragolpes posterior de Luis Pérez Sala.

ALFONSO GARCIA VINUESA probó el BMW 635 CSI conducido en carrera por Zapico y Micangeli nada más terminar la carrera. Vinuesa dio siete vueltas al volante de este monstruo y sus primeras impresiones fueron: «Es lo mismo que llevar un camión de carreras, la dirección es durísima y hay que tener unos brazos de levantador de pesas para mover el volante con agilidad.»

ADRIAN CAMPOS se desplazó hasta el Jarama para ver a sus compañeros de la Fórmula 3. Adrián anunció su participación en la final de la Copa del Mundo de F-3 que se dis-

putará en la ciudad asiática de Macao a finales de noviembre y dijo que estaba dispuesto a correr la Fórmula 3.000 el año que viene. Campos quiere correr en la misma categoría que Pérez Sala, porque cree que colaborando conjuntamente es el mejor sistema para que los dos puedan llegar a la Fórmula 1.



A simple vista los más curiosos fueron los inventos utilizados por muchos pilotos para refrigerarse ellos mismos dentro del coche. Las botellas de agua sujetas a las barras de seguridad iban conectadas al casco del piloto por medio de un tubo, mientras que el piloto alemán Boucher optó por pegarse esa misma botella al mono por medio de cinta aislante.

LA experiencia de Jesús Díez y Carlos Sainz a los mandos de un Alfa Romeo bastante desvencijado ha costado un millón de pesetas, la cifra que se movió en todas las negociaciones para conseguir un volante de cierta categoría. Por cierto, que la desilusión de Díez fue doble; sólo pudo rodar dos vueltas después de todo el esfuerzo realizado.

EL vencedor de la carrera, Tom Walkinshaw, sorprendió por su fortaleza física. En cuanto se quitaba el mono daba la impresión de ser uno de los mecánicos forzados y no el director del equipo TWR, que funciona con precisión milimétrica. A su lado está Win Percy, su compañero de coche.

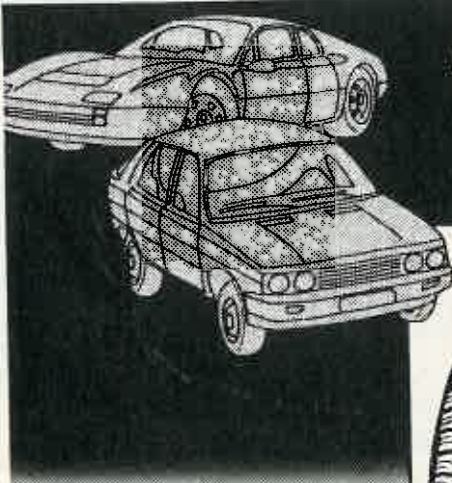


¡Se ha demostrado!

En Neumáticos para Automóviles...

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

¡FIRESTONE llega más lejos!



En huellas Normal Ancha y Superancha.



Firestone

Todo-terreno

PROYECTO CATALAN

El éxito de la Baja Aragón y de los raids todoterreno ha animado a un animoso grupo de organizadores catalanes, agrupados bajo la

denominación Univer-Diagonal, a proyectar una interesante carrera de este tipo, que se celebraría en octubre del año próximo. El raid 4 Barres recorrería en cuatro etapas las cuatro provincias catalanas, con incursiones a Francia y Aragón. En cuatro etapas diarias se recorren



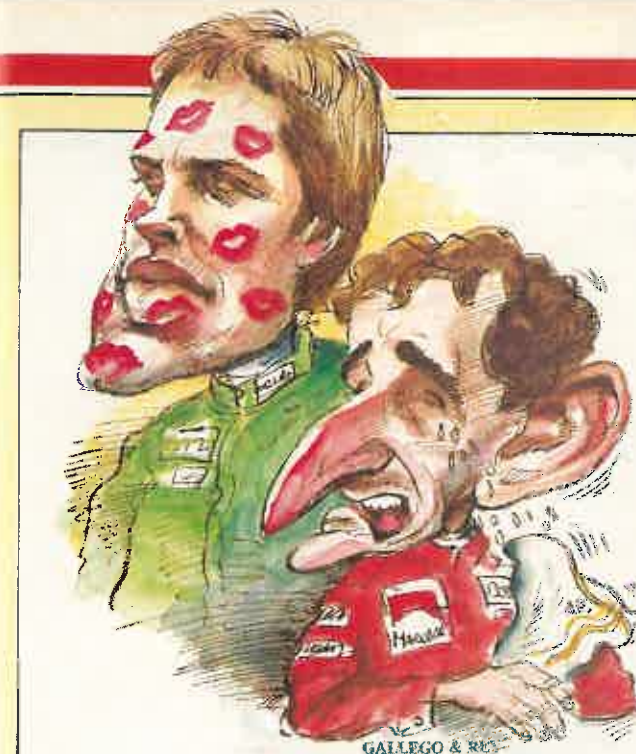
2.500 kilómetros, siempre fuera de las carreteras. La inscripción está abierta a motocicletas y camiones (y naturalmente coches) y se repartirán más de once millones y medio de pesetas en premios. Se espera que en los próximos meses vayan conociéndose más detalles de esta interesante iniciativa, que ahora se encuentra en la difícil fase de búsqueda de patrocinadores.

Motos

ASPAR QUIERE UNA 250

JORGE Martínez «Aspar» aspira desde hace años a correr en 250, cosa que en Derbi no le permiten. Por otra parte, en JJ tienen una 250 y otra 80 para un solo piloto, Cardús. Por estas dos razones es más que posible que Aspar se pase al equipo JJ el año próximo, donde

correría en las dos categorías: en 250, con la JJ con motor Rotax, y en «su» categoría, con la JJ con motor Autisa. Por el momento, lo único cierto es que Aspar ha renovado el contrato con uno de sus patrocinadores: los cascos suizos Kiwi.



CHEEVER EL BELLO

No todo van a ser alegrías para el nuevo campeón del mundo, el francés Alain Prost. Hace pocas semanas, se procedió a la elección de Mister Fórmula 1 en la que resultó elegido Eddie Cheever, con 139 puntos (aplastante mayoría). Tras el guapo italiano-norteamericano, se clasificó Stefan Johansson, con 56 puntos, y en tercera posición Piercarlo Ghinzani. En lo que Prost se refiere, no se comió una rosca que diría un castizo, lo cual tampoco tiene nada de particular si nos fijamos detenidamente en su cara de ratón.

Copa Alpine

PAREJA, QUINTO EN VALLELUNGA

JESUS Pareja quería terminar la Copa de Europa Alpine-Renault subido en el pódium, pero no ha podido ser. En el circuito italiano de Vallelunga la caja de cambio del Alpine-Renault Turbo se interpuso entre Pareja y la victoria. Pese a sus problemas, el piloto madrileño del equipo Ducados-Hola consiguió terminar en un magnífico quinto puesto. Al final de la carrera Jesús Pareja estaba alegre y triste al mismo tiempo.

«Me quedé sin segunda desde el principio, y después tuve también problemas con la tercera. En la parte lenta de Vallelunga perdía muchísimo, pero en las zonas rápidas iba tan fuerte como los mejores. Fue una lástima, porque el coche iba bien y podía haber hecho un gran resultado.» El mejor en los entrenamientos fue el argentino Larrauri, mientras que Pareja tuvo que conformarse con el séptimo puesto, a menos de un segundo del primero, por culpa de los problemas que después se reprodujeron en carrera. En la parrilla de salida estaban también Gouhier, Lambers, Sigala y, como debutante, Giovanna Amati, la conductora italiana de Fórmula 3.



BOXES

El II Rallye Internacional Valeo, puntuable para el Campeonato de España de Rallyes, se celebrará los próximos días 16 y 17 de noviembre: su recorrido estará siempre dentro de la provincia de Madrid y tanto la salida como el parque de trabajo estarán situados delante del Santiago Bernabéu. El recorrido total de Rallye Valeo será de 837 kilómetros con 224 kilómetros de velocidad pura repartidos en 19 tramos.

CITROEN HISPANIA aún no ha tomado una decisión definitiva sobre sus planes de Competición para el 86. La única marca española sin actividad en este campo hace figurar un discreto gasto en sus presupuestos, que no serán aprobados.

OTRA marca que podría estar interesada en hacer algo en España es Austin Rover, que puede participar con el Metro Turbo en algunas pruebas españolas. Por el momento se barajan varias posibilidades, siendo la más razonable la de traer a correr a España al equipo oficial.

ANGEL NIETO tendrá en el 86 su propio equipo, bajo la supervisión técnica de Jan Thiel, que hasta ahora estaba en Garelli y diseñador de los motores Autisa. Lo que aún no se

conoce es la marca con la que correrá: se barajan MBA o Derbi.

JUAN QUINTANO, Julio de Santiago y Tomás de la Quadra participarán en el próximo París-Dakar sobre un Mercedes 280 GE.

DENTRO de dos o tres años podría haber GP de Andorra de Motociclismo. El circuito a celebrar sería el de Cataluña.

EL piloto canario Felipe Machado sigue corriendo en Europa en Fórmula Ford 2000. Su último resultado es el sexto en la carrera de Oulton Park, puntuable para el Cto. británico.



Rallyes

POCOS CAMBIOS

PESE a los rumores de estas últimas semanas, los diferentes equipos que iniciarán el Mundial en Montecarlo van a estar integrados casi con los mismos hombres que en esta temporada. Así, Marku Alen se queda en Lancia, compartiendo con Biassion y Toivonen la titularidad de los coches italianos.

Como Jean Todt, jefe de Competición de Peugeot-Talbot, no pudo fichar a Alen para su equipo, el sustituto del convaleciente Vatanen va a ser su compatriota Juha Kankkunen, que, sobre un Toyota, ha vencido este año en el Safari Rallye.

El otro rumor, que decía que Mikkola dejaba Audi para pasarse a Austin, también ha sido desmentido, mientras que su compañera Michele Mouton tomará su decisión de cambiar de equipo tras el próximo Rallye Costa de Marfil.

Ser o no ser

La decisión de no participar en el rallye de Asturias por no contar con un presupuesto adecuado me han hecho recapacitar sobre unos puntos importantes que necesitan de revisión en el mundo de los rallyes.

El análisis de la prueba y su dificultad y, por tanto, la confección de un presupuesto para poder superarle, empezaba por su carácter de europeo. Como piloto «europeo» sig-

Resumiendo, lo de la prueba europea queda reducido a la realización de una prueba de campeonato regional, delante de una estupenda afición de campeonato del mundo. Y digo yo, oiga que dinero para una prueba regional si tenía; y coche también: el Ferrari 260 CV «red colour».

Para el futuro habría que estudiar medidas que obligaran a los organizadores a respetar los compromisos contralados respecto al nivel de sus pruebas. Y cuando me refiero a compromisos me refiero al económico, organizativo, seguridad, calidad, selectividad, promoción, etcétera. Si no tienen duros, pues, igual que los pilotos, ¡a casa!

EN otro orden de cosas, la victoria de Guillermo Barreiras sobre Serviá, le devuelve de nuevo el protagonismo, en este campeonato, que, como había ocurrido en el de asfalto, a media temporada, los respectivos líderes habían sufrido tropezones que hacían peligrar sus posibilidades.

Ya desde el primer tramo se imponía el Renault, a pesar de no querer arrancar por la mañana (operación «controlada» gracias a «dormir» encima de donde se encontraba estacionado el R-5).

En esta ocasión, el apartado Jeep estaba muy competido y la pelea entre el Nissan de Prieto y el Suzuki de Muñoz era muy interesante, hasta que el contrapiloto de Muñoz se colocaba por adelantado y, al pretender arreglarlo, era descubierto por los señoritos del equipo Nissan, que por poco se lo comen.

Hay que resaltar que en esta ocasión el equipo femenino defraudaba a la afición y terminaban sobre las ruedas.



ESCRIBE ZANINI

nifica dureza y kilometraje superior, y competencia de allende de nuestras fronteras.

Por mi parte, al ver la imposibilidad de enfrentarme a una prueba europea sin los recursos necesarios, decidí retirarme a Viladrau.

Ahora analizaremos la parte contraria. Un rallye se hace acreedor de la categoría europea por una política adecuada; léase regalos, cenas, conciertos, etcétera... borracheras también; señoritas de compañía, no lo sé.

Los recursos que se deben de canalizar para potenciar la inscripción es desviada, con lo que queda reducida en calidad. Si, además, no se hace una adecuada política de captación, seguramente es porque las abuelitas de turno les han dicho a los viejecitos, que son los más altos, los más guapos, los más discotequeros, etcétera, y resulta que finalmente, a la hora de la salida, como en el caso del último Príncipe de Asturias, sólo cuarenta y seis vehículos, y de ellos seis de relleno, tomaron la salida.



BALLESTA



Tarjetas Postales

La salida de las grandes ciudades los viernes por la tarde, especialmente en Madrid y Barcelona, se ha convertido en la más ruda prueba semanal para todos los ciudadanos automovilistas.

Por obligación tuvimos que atravesar Barcelona el fin de semana pasado, un viernes por la tarde a partir de las cinco.

Tardamos casi tres horas, de sur a norte, desde el aeropuerto de El Prat hasta la Meridiana y la pista de Gerona, en una ciudad que goza, en el sentido indicado, de buenas, amplias y rápidas vías. El chófer eligió la que va rondando el puerto por debajo de Montjuich porque, dijo, la otra posible, por las rondas, le parecía más conflictiva.

Sería necesario que las autoridades dispusieran para los viernes planes para la evacuación rápida de las ciudades y que todo el gentío que las abandona para el fin de semana contara con las ayudas y la información que tanto facilita las cosas en los grandes éxodos veraniegos.

Muchísima gente inicia la fantástica fuga desde primeras horas de la tarde del viernes, y el colapso urbano dura toda la tarde. Familias enteras se hacinan en los vehículos atascados, y la quema de gasolina y escape de gases alcanza pro-



Mal de viernes

porciones infernales. Ahora bien, para otra mucha gente, el viernes por la tarde aún es día de trabajo y todo ello hace que el caos semanal sea cada vez más espantoso. Si esa tarde ocurriera en Barcelona o en Madrid alguna desgracia colectiva, un incendio o un accidente en el Metro o cualquier otro desatino, todos los socorros quedarían inmovilizados.

Pierre Mendes France, aquel gran primer ministro francés, decía que «gobernar es prever». No parece que la fecunda máxima sea la norma política de nuestras autoridades municipales en las grandes ciudades.

Xavier Domingo

Muy pocos ciudadanos, incluso entre los más veteranos de las localidades, conocen todos los itinerarios posibles, los buenos «trucos» para avanzar más rápidamente, las salidas que descongestionan, las posibilidades que ofrece cualquier laberinto urbano. Simplemente informar sobre estos nuevos caminos posibles ya facilitaría la vida de la gente. Los viernes por la tarde —y también los domingos, cuando se regresa— no es cierto aquel viejo axioma según el cual «la línea recta es el camino más corto entre dos puntos». Eso ya sólo vale los sábados y por la mañana del domingo para quienes tenemos el buen sentido o la resignación de quedarnos a gozar del silencio y de la paz del cemento y del asfalto.

Todo indica que a medida que pase el tiempo, el problema va a aumentar. Afortunadamente, crecerá el número de automóviles en circulación y también el de propietarios de residencias secundarias. Si ello redundará en mejoría del bienestar general, repercute fatalmente en ese otro bienestar particular y absolutamente necesario según el cual la ciudad ha de ser, todos los días de la semana, un lugar humano y habitable.

Ahora, los viernes por la tarde, es una jungla insana.

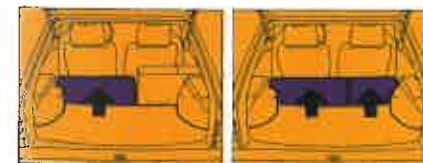
mi Fiesta y yo



Tú y tu Fiesta. Dos compañeros que lo tenéis muy claro. Porque entendéis lo que significa gastar desde 3,8 litros (el consumo más bajo de Europa) y alcanzar hasta los 180 por hora.

Disponer de una 5ª velocidad y llegar aún más lejos con el nuevo depósito de combustible de 40 litros.

Tener un maletero a medida gracias al respaldo trasero abatible asimétricamente.



Sentarse sobre una modernísima tapicería frente a un estudiado salpicadero con todos los mandos bajo control... Y divertirse juntos.

Ven a cualquiera de los 450 puntos de Venta y Servicio Ford y comprueba que el Fiesta es tu amigo más vanguardista.

FIESTA



Diseño y Calidad

Recuerda: Ford Credit. Paga tu Ford con dinero de Ford. Garantías: 1 año sin limitación de kilometraje, 3 años de Seguridad Mecánica, 6 años contra la corrosión, y ahora Garantía de Por Vida en las reparaciones del Concesionario según contrato.



Lo que nos dejaron las suecas.

En España ocurre lo que en tantos otros países. Por avanzados que sean.

La llegada del turismo ha supuesto la llegada de muchas otras cosas.

Mejoras y servicios que no hubieran sido posibles sin su ayuda. Gracias a los millones de turistas que cada año nos visitan, usted puede disfrutar de sensacionales hoteles y apartamentos.

Puede viajar por mejores carreteras y autopistas. Y disponer de más avanzados medios de comunicación. Hasta la gasolina que usted pone en su coche, es importada con la ayuda de las divisas que proporciona el turismo.

Colabore para que los turistas se marchen deseando regresar. Ya ve todo lo que se puede lograr a cambio de un grato recuerdo.



CONSUMO REAL: LOS VEINTICINCO MEJORES

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

26 de octubre 1985

Núm. 105 • 225 ptas.

EXTRA
2º AÑO
152
PAGINAS

COMPARATIVA

LAS BERLINAS DEL AÑO 2.000



ENCUESTA

PORSCHE 911
EL COCHE
DEL SIGLO

FOTOS ESPÍA
NUEVO ALFA 164