

2
REGALOS
TARJETA CARTERA 16
250 VIDEOS GRAND PRIX

PRUEBA A FONDO DEL VW SCIROCCO GTX

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

12 de abril 1986

Núm. 129 • 250 ptas.

Ayrton Senna

EXTRA
G. P. DE
ESPAÑA
124 PAGINAS

LLEGA LA F-1

El autobús sin humos.



Disminuir los humos del transporte urbano colectivo, es una de las medidas previstas en el Plan de Descontaminación atmosférica, que viene llevando a cabo la Corporación Metropolitana de Barcelona.

Para reducir los humos, se ha establecido un acuerdo de colaboración mutua entre la Corporación Metropolitana de Barcelona, Transportes de Barcelona, Enasa y Butano, S.A.

Que contempla la utilización de Gas Butano en la flota de transporte público.

Que ha hecho posible el autobús sin humos.

Que no contamina.

Que no produce humos.

Que hace menos ruido.

Que ya está circulando, en período de prueba, en Barcelona.



butano sa

SERIE PRODUCCION

26

SEGURIDAD VIAL: ESPAÑA
EN LA MEDIA EUROPEA. PAG. 22



FERRARI TESTAROSSA

EL punto culminante de la gama Ferrari lo ocupa el nuevo Testarossa, heredero del que a finales de la década de los cincuenta fuera imbatible en las competiciones. Es quince centímetros más ancho que su predecesor, el Ferrari 512 BB, pero es bastante más llamativo gracias a las ranuras de aireación lateral y a su morro extrabajado. Al tratarse de un coche pensado

principalmente para el mercado americano, su equipamiento está de acuerdo con los gustos de aquel público, y por eso se encuentran en su interior una gran difusión de accesorios, que habitualmente no se encuentran en un coche de Sport. Con 390 caballos de potencia las prestaciones son de primera línea y su velocidad punta, roza los 300 kilómetros por hora.



Motor 16

60	Así lo ve el piloto.
64	Jerez curva a curva
67	Pedro Pacheco
71	Cómo se hace un piloto
72	Espanoles en Fórmula 1
77	Los caballeros del riesgo
82	Números cantan
85 MOTOS	Sito a la carga
91 CUENTENOS SU CASO	
100 OCIO	Al viento de Palma
104 DEPORTE	Rallye Safari
110	Rallye de Túnez



114 Rallyes Gerona/Garrigues

122 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

Formula 1 / fina

Pacheco, el osado alcalde de Jerez, conseguido al fin. Ya tiene circuito de hace todavía pocas horas, ha coado a instalarse en su entorno el a Fórmula 1. El «mayor espectáculo sobre cuatro ruedas vuelve a España cinco años de ausencia, por obra y cura» genial de un modesto político, hacer frente en solitario a las incomodas Administraciones central y autonómicas, casi nadie, creía en esta Pedro Pacheco, pero el próximo domingo setecientos millones de personas podrán comprobar en directo se ha producido.

Como el nuestro, que no puede permitirse vivir de este modo, esta vez tendrá unos resultados favorables.



España, Andalucía, Jerez y sus productos van a recibir un espaldarazo que no les vendrá nada mal. En este aspecto la «operación imagen» dará unos resultados muy favorables, que únicamente podrán verse enturbiados por la precipitación en la realización de la obra y por la inevitable inexperiencia de muchos de los hombres que regirán los destinos de este novísimo circuito. Sin embargo, la larga mano de la FOCA (Formula One Constructors Association) es muy posible que pueda resolver los inevitables problemas de una puesta en marcha tan precipitada.

Deportivamente, tampoco cabe la menor duda, la inauguración de este circuito puede ser un paso de gigante en nuestro depauperado automovilismo. Nosotros, huérfanos de buenos deportistas en esta materia, podremos sentir de cerca a los grandes campeones, que es una buena fórmula de hacer afición. Pero el circuito de Jerez tendrá, además, una prolongación práctica en las pruebas de motorismo y en su necesaria utilización por parte de las marcas, que dispondrán, a partir de ahora, de un estupendo marco para probar sus productos.

Todo esto es lo que darán de sí los seiscientos millones de pesetas que ha invertido Pacheco en esta operación. Ahí está su «buena obra». Lo malo sería que él llegase a pensar que es el padre de la F-1 o del automovilismo. La Federación y los deportistas son los que deben llevar la voz cantante en el terreno deportivo. Por Jerez levantamos hoy nuestra copa, aunque nos duela ver de cerca a ese horrendo «jercito» que los organizadores han elegido como mascota de este gran acontecimiento. Es el primer toque hortería de este gran premio y ojalá sea el último.

Félix Lázaro

Motor 16 / 3

José Luis de la Viña (Náutica).
Director de Publicidad: Julio José Benito. Subdirectora de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaria de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calaisa. Rue. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11. Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª, puerta 11. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57. Sección Comprar y Vender: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romo. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbales.
Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e. Suscriptores: Concha R. Alvarez-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. (INPRESA). 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 1986. Depósito Legal: M. 30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.



DE LEYENDA



MOTOR Disposición: Central, longitudinal. Número de cilindros: 12 a 180 grados. Cilindrada: 4.942 c.c. (82 x 78 mm.). Cigüeñal: De siete apoyos. Distribución: 4 válvulas por cilindro, accionadas por cuatro árboles de levas, dos por cada línea de cilindros. Alimentación: Inyección mecánica. Compresión: 9,2 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Potencia máxima: 390 CV a 6.300 rpm. Par máximo: 50 mkg. a 4.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas posteriores. Caja de cambio: Manual, de cinco marchas, con diferencial autoblocante. Velocidad a 1.000 rpm., en 1.ª, 11,1 km/h.; 2.ª, 17,4 km/h.; 3.ª, 22,9 km/h.; 4.ª, 30 km/h.; 5.ª, 40 km/h.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre toques: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 12 metros.

FRENOS Sistema: Cuatro frenos de disco ventilados en las cuatro ruedas, con servofreno por depresión.

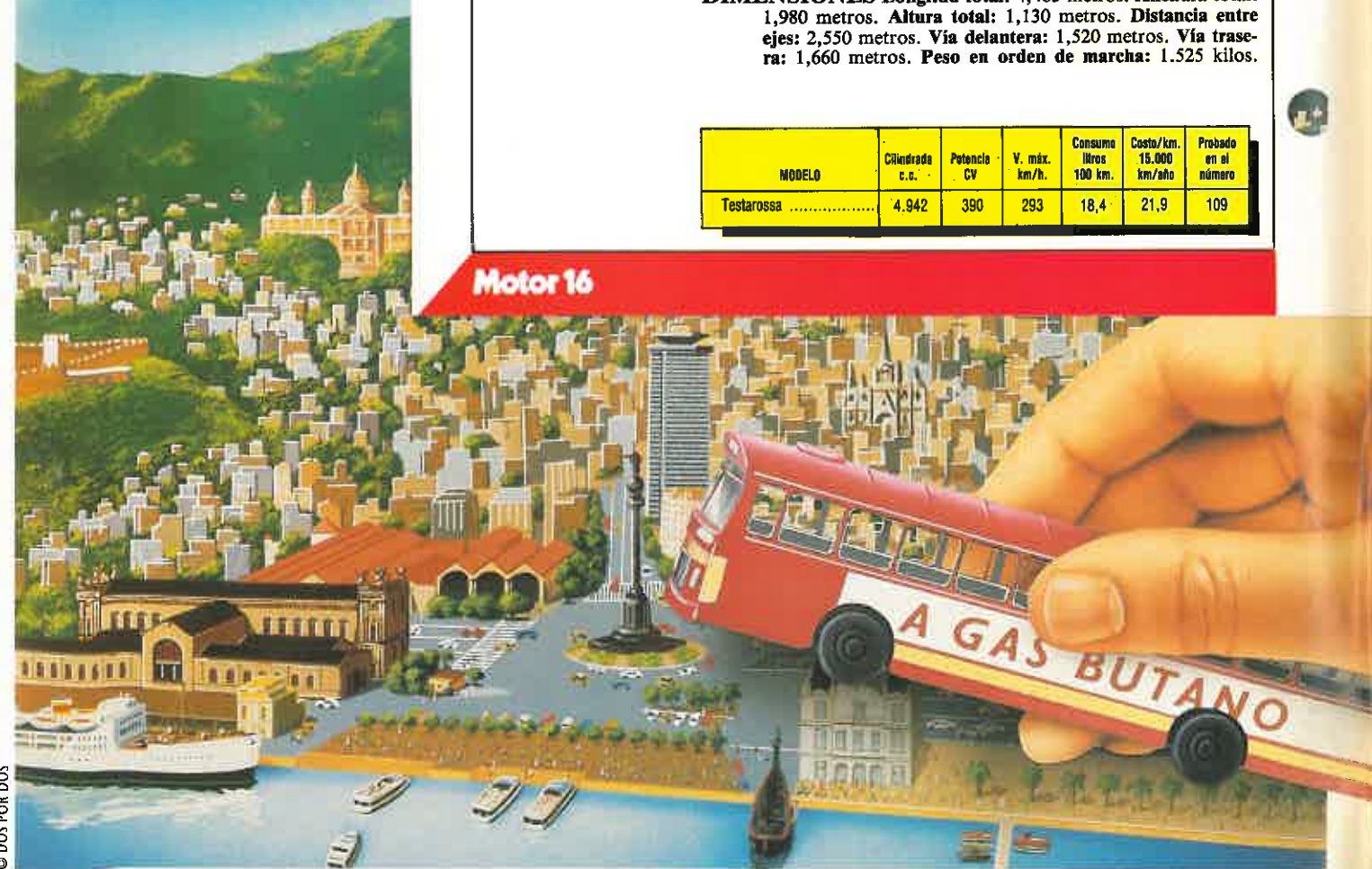
SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación. Las delanteras de 8 x 15 y las traseras de 10 x 16 pulgadas. Neumáticos: Goodyear 225/50 VR 16 delante y 255/50 VR 16.

DIMENSIONES Longitud total: 4,485 metros. Anchura total: 1,980 metros. Altura total: 1,130 metros. Distancia entre ejes: 2,550 metros. Via delantera: 1,520 metros. Via trasera: 1,660 metros. Peso en orden de marcha: 1.525 kilos.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km.	Costo/km. 15.000 km/año	Probado en el número
Testarossa	4.942	390	293	18,4	21,9	109

Motor 16



Disminuir los humos del transporte urbano colectivo, es una de las medidas previstas en el Plan de Descontaminación atmosférica, que viene llevando a cabo la Corporación Metropolitana de Barcelona.

Para reducir los humos, se ha establecido un acuerdo de colaboración mutua entre la Corporación Metropolitana de Barcelona, Transportes de Barcelona, Enasa y Butano, S.A.

Que contempla la utilización de Gas Butano en la flota de transporte público.

Que ha hecho posible el autobús sin humos.

Que no contamina.

Que no produce humos.

Que hace menos ruido.

Que ya está circulando, en período de prueba, en Barcelona.



butano sa

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas.

Vicepresidente: César Pontvianne.

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 Brio (Información); José María Cernuda (Mercado); Sergio Piccione (Producto); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción:

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

Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar.

Corresponsales en el extranjero: Julio Algharaz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levit (Argentina); Michel Meilleray (París); Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania).

Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez.

Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de:

Dirección: Nieves de Vicente.

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: Julio José Benito. Subdirectora de:

Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaría de Publicidad: María Jesús Sánchez. 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 Gala Placidia, 1 y 3.

Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona:

Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B.

Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª, puerta 11. 46006.

Valencia. Tel.: (96) 374 59 57.

Sección Comprar y Vender: Fernando García. Directora:

Administrativa: María José Romero.

Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbales.

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblesas, 41.

Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e.

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

Fotomecánica Promograf, S. A. San Romualdo, 26.

Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye:

Información y Prensa, S. A. (INFRESA).

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 1986. Depósito Legal: M. 36.247. 1983.

Difusión controlada por OJD.

Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 200 ptas. sin IVA. Gastos de transporte incluidos.

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA



6 A FONDO

VW Scirocco GTX

14 LO ULTIMO

Bertone: Nace la forma

18 AL VOLANTE

Chrysler Maserati

27 MERCADO

Ecos de la semana

28

Precios de coches nuevos

32

Precios de coches usados

35 EXTRA FORMULA 1

36

Equipos y pilotos

54

Los millones de las carreras

56

El último grito

60

Así lo ve el piloto.

64

Jerez curva a curva

67

Pedro Pacheco

71

Cómo se hace un piloto

72

Espanoles en Fórmula 1

77

Los caballeros del riesgo

82

Números cantan

85 MOTOS

Sito a la carga

91 CUENTENOS SU CASO

100 OCIO

Al viento de Palma

104 DEPORTE

Rallye Safari

110

Rallye de Túnez



114

Rallyes Girona/Garrigues

122 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

Una fórmula muy fina

PEDRO Pacheco, el osado alcalde de Jerez, lo ha conseguido al fin. Ya tiene circuito y, desde hace todavía pocas horas, ha comenzado a instalarse en su entorno el gran circo de la Fórmula 1. El «mayor espectáculo del mundo» sobre cuatro ruedas vuelve a España, después de cinco años de ausencia, por obra y gracia de la «locura» genial de un modesto político, que ha sabido hacer frente en solitario a las incomprendiciones de las Administraciones central y autonómica. Muy pocos, casi nadie, creía en esta aventura de Pedro Pacheco, pero el próximo domingo cerca de setecientos millones de personas de todo el mundo podrán comprobar en directo que el «milagro» se ha producido.

Para un país como el nuestro, que no puede permitirse el lujo de vivir de espaldas al turismo, esta «alcaldada» tendrá unos efectos muy favorables. España, Andalucía, Jerez y sus productos van a recibir un espaldarazo que no les vendrá nada mal. En este aspecto la «operación imagen» dará unos resultados muy favorables, que únicamente podrán verse enturbiados por la precipitación en la realización de la obra y por la inevitable inexperience de muchos de los hombres que regirán los destinos de este novísimo circuito. Sin embargo, la larga mano de la FOCA (Formula One Constructors Association) es muy posible que pueda resolver los inevitables problemas de una puesta en marcha tan precipitada.

Deportivamente, tampoco cabe la menor duda, la inauguración de este circuito puede ser un paso de gigante en nuestro depauperado automovilismo. Nosotros, huérfanos de buenos deportistas en esta materia, podremos sentir de cerca a los grandes campeones, que es una buena fórmula de hacer afición. Pero el circuito de Jerez tendrá, además, una prolongación práctica en las pruebas de motorismo y en su necesaria utilización por parte de las marcas, que dispondrán, a partir de ahora, de un estupendo marco para probar sus productos.

Todo esto es lo que darán de sí los seiscientos millones de pesetas que ha invertido Pacheco en esta operación. Ahí está su «buena obra». Lo malo sería que él llegase a pensar que es el padre de la F-1 o del automovilismo. La Federación y los deportistas son los que deben llevar la voz cantante en el terreno deportivo. Por Jerez levantamos hoy nuestra copa, aunque nos duela ver de cerca a ese horrendo «jerecito» que los organizadores han elegido como mascota de este gran acontecimiento. Es el primer toque hortera de este gran premio y ojalá sea el último.

Félix Lázaro

Motor 16 / 3



Verde y Rojo

Opel España se ha mostrado menos generosa que su colega francesa, en la gran campaña de imagen que ha lanzado esta marca, como patrocinadora del Mundial de Fútbol de México. Los franceses han sorteado entre sus clientes 11 Kadett GSi y 11 viajes a la capital azteca. Los españoles, sin embargo, tendremos que conformarnos con 12 viajes a Sevilla para ver la final de la Copa de Europa de Fútbol. No queremos comparar, pero...

Juan Miguel Antofañzas es una de esas personas incombustibles, como se demuestra con su incorporación al consejo de administración de Seat. Barreiros, el INI, Seat o Volkswagen son actividades automovilísticas a las que siempre estuvo ligado Antofañzas.

Los medios informativos han hecho un despliegue sobre la información de accidentes en carretera que cualquier sociólogo puede analizar como causa importante de algunos de estos accidentes. Salir a la carretera con el miedo en el cuerpo no ayuda a bien conducir y, en el fondo, 135 muertos, sobre más de ocho millones de pasajeros, no es una cifra alarmante.

COMPONENTES

VALEO, PARA LOS ITALIANOS

La entrada del empresario italiano Mario Benedetti, patrón de Olivetti, en el capital del grupo Valeo, donde ha tomado la mayoría, ha sacudido los cimientos de la industria automovilística francesa. Ya en febrero el grupo que comanda Benedetti tomó el 19 por 100 del capital, ampliándose ahora al 34 por 100 de las acciones, pese a la oposición del presidente de Valeo, An-

SALON DE PARIS

FRANCIA CONTRAATAACA

Las marcas francesas se están preparando bien para el próximo Salón del Automóvil en París. Además de presentar algunas novedades mundiales como es el Citroën AX, habrá otras de menor entidad aunque no por ello menos importantes.

La misma Citroën ofrecerá el BX GTi, que lleva el motor de 1.905 centímetros cúbicos, equipado con inyección, cuya potencia será de 125 caballos. Este mismo motor se meterá también bajo el capot del 205 GTi, que seguirá de esta forma creciendo en potencia.

En Renault, además del R-21 Familiar, los R-9 y R-11 serán objeto de un remozado estético. En cambio, es poco probable que las versiones de cuatro ruedas motrices del R-5, el R-21 (en los motores longitudinales) y el R-25 puedan estar a punto para esa fecha.

Alberto Mallo.

Sergio Piccione.

Francisco del Brío.

NOMBRAMIENTOS EN MOTOR 16

Que MOTOR16 es una revista viva, intentamos demostrarlo cada semana acercando a nuestros lectores la actualidad más palpitante del mundo de la automoción. Ahora, después de dos felices años y medio en el mercado, también dentro de nuestra redacción hacemos muestra de este necesario dinamismo. Alberto Mallo y Sergio Piccione, dos fundadores de MOTOR16, profesionales con reconocido prestigio y miles y miles de horas

de volante, han sido designados subdirector y redactor-jefe, respectivamente, de nuestra publicación. Con estos nombramientos la revista inicia una nueva etapa, en la que se ha marcado el objetivo de reafirmar su liderazgo en el sector. Francisco del Brío, jefe de la sección de información, también ha sido designado responsable de la coordinación de los catálogos de MOTOR16 que trimestralmente ofreceremos a nuestros lectores.

SEGUROS

DESAPARECE LA CARTA VERDE

Definitivamente, ya hay fecha para la desaparición de la «carta verde»: el próximo mes de junio. A partir de entonces, todos los automovilistas españoles se beneficiarán de su desaparición en cumplimiento de una directiva comunitaria que exige que la cobertura de la póliza de seguro obligatorio se amplíe a todos los países de la CEE. La desaparición de este documento supondrá un aumento en la prima de la póliza que puede calcularse en un promedio de 1.500 pesetas, al tiempo que ésta ve ampliada su cobertura de responsabilidad civil.



PUBLICIDAD

COCHES VIEJOS, FUERA

El continuo envejecimiento del parque de turismos en España ha llevado a la agencia de publicidad Arce & Potti a elaborar un proyecto original en nuestro país para realizar una campaña nacional con el fin de concienciar a los usuarios de la conveniencia de poseer un automóvil nuevo, renovando el viejo. Esta acción se haría basándolo en las ventajas que supone una inversión en la seguridad y garantía de uso que representa la adquisición de un automóvil nuevo, acogiendo, además, a las facilidades de financiación que comporta la oferta del sector.

La campaña sería realizada contando con la colaboración de un grupo de anunciantes mancomunados, fabricantes e importadores de automóviles y el patrocinio de otras empresas del sector y organismos estatales.

TRAFICO

CATALUÑA SE INFORMATIZA

El jefe nacional de Tráfico, José Luis Martín Palacín, inauguró en Barcelona una central de información al usuario similar a la ya existente en Madrid. Los interesados podrán llamar al teléfono de Barcelona 421 33 33 para solicitar información sobre las carreteras catalanas en un principio y de las de todo el Estado en unos meses cuando el ordenador se conecte con el de Madrid. La información es recogida por sensores en las principales vías de comunicación y mediante todos los hombres de Tráfico de la Guardia Civil. Entre los datos suministrados, además del estado de las carreteras se podrá saber el del tráfico, posibles itinerarios alternativos y además se canaliza también la de accidentes. Esta estación es la más moderna de España.



dré Boisson. La operación se ha cerrado precisamente al día siguiente de que se anunciara que el grupo francés había remontado la crisis después de varios años de serias dificultades.

TRANSPORTE

CONTROL DE CONDUCTORES

En los últimos días, la Guardia Civil de Tráfico está desarrollando una intensa actividad de control de los tiempos de descanso que obligatoriamente deben cumplir los conductores de autocares y camiones. La actitud de la Policía de Tráfico es tajante y, en caso de incumplimiento de esas normas, las sanciones impuestas oscilan entre multas que llegan hasta el cuarto de millón de pesetas hasta la paralización del vehículo. Estas medidas afectan sobre todo a aquellos vehículos que disponen ya de tacógrafo desde el pasado mes de julio.



Bocinazos

¿Por qué no prevén las aglomeraciones de público las estaciones de servicio de los puntos estratégicos en los éxodos vacacionales?

¿Cómo es posible que algunos fabricantes nos obliguen a cargar con tres llaves (puertas, contacto y gasolina), cuando otros consiguen lo mismo con sólo una?

Si existe un control sobre la exactitud de los surtidores, ¿por qué no se controla la precisión de los manómetros de presión de aire para los neumáticos en las estaciones de servicio?

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

¿Cuánto dinero se está gastando el MOPU en la nueva señalización de los hitos kilométricos?

¿Por qué no se insiste en que los niños no viajen en los asientos delanteros de los automóviles?



A FONDO

VOLKSWAGEN SCIROCCO GTX GUANTE DE SEDA



VIRTUDES DEFECTOS

Buenas prestaciones
Frenos eficaces
Comportamiento

Accesibilidad mediocre
Alumbrado de cruce
Precio elevado

CUANDO Giugiaro diseñó el primer Volkswagen Golf, preparó una versión coupé, sobre la misma base y mecánica. Este coche, denominado Scirocco, fue lanzado en el Salón de Ginebra de 1974. Y fue un éxito en todos los sentidos. Incluso en el terreno deportivo en su versión GTI, con el motor 1.600 de inyección, consiguió excelentes resultados en el Campeonato de Europa de Turismos.

Siete años después, siempre aprovechando el Salón de Ginebra, se dotó a este coche de una nueva carrocería, esta vez diseñada por el departamento de estilo de la propia marca. Esta carrocería, que sigue utilizando la plataforma del primitivo Golf, ha continuado en producción, pese a que en 1983 apareció el Golf actual, más ancho y con una mayor distancia entre ejes. En cambio, ha heredado la última gama de motores puesta a punto para el Golf Serie II, con lo que su gama en Alemania contiene cuatro versiones: una 1.600 de 75 caballos; un 1.800 de carburador con 90 caballos; un 1.800 inyección con 112 caballos, y un 1.800 inyección con culata de cuatro válvulas por cilindro de 139 caballos. De todas formas, para España, Seat ha decidido limitar la oferta a sólo una versión, la de 112 caballos, que se denomina GTX. Es probablemente la versión más equilibrada por sus prestaciones con relación al precio que tiene en nuestro país. Las de motores más pequeños hubieran sido decepcionantes, y la de culata de 16 válvulas hubiera tenido un precio disparado. De cualquier forma, no hay por menos que decir que el precio del coche en esta versión nos parece alto. Raza los dos millones y tres cuartos, que es una cantidad un poco fuerte para un coche de este tipo. Es prácticamente un millón de pesetas más caro que un Opel Kadett GSi, que tiene una mecánica equivalente y que si bien no es un auténtico coupé se le aproxima mucho. Volkswagen podría justificar un precio superior por la mayor exclusividad de la carrocería, pero que ese sobrepeso sea de un millón de pesetas resulta un poco fuerte.

MECÁNICA



El motor del GTX es el mismo motor 1.800 con inyección que llevan los Golf GTI normales, con 112 caballos.



El comportamiento del Scirocco es neutro. Cuando se conduce al límite tiende a irse de morro.



Es un motor, por tanto, bien conocido y de buena reputación por su potencia, capacidad de recuperación en marchas lentas y su bajo consumo. Es un motor suave en su funcionamiento. No vibra y ha sido muy eficazmente insonorizado tal y como queda reflejado en los datos recogidos con el sonómetro. Y no es brusco en sus reacciones. Los caballos llegan en forma progresiva, de forma que nunca puedan sorprender al conductor por inexperto que sea. Y como decíamos, la potencia se deja notar a muy bajo régimen. Además, las relaciones de cambio no son largas, lo que ayuda al motor a recuperarse fácilmente. Es, por tanto, por la mecánica, un coche de lo más agradable de conducir, sea en plan tranquilo o en conducción deportiva.

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	9,9
A 100 km/h.	34,5
A 120 km/h.	47,5

FICHA TÉCNICA



MOTOR Disposición: Delantero, transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.781 c.c. (81 x 86,4 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por polea dentada. Alimentación: Por inyección electrónica Bosch K-Jetronic. Compresión: 10 a 1. Tipo de carburante: Gasolina super. Capacidad del depósito: 55 litros. Potencia máxima: 112 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 15,6 mkg. a 3.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,4 km/h.; 2.ª, 13,6 km/h.; 3.ª, 20,1 km/h.; 4.ª, 25,6 km/h.; 5.ª, 32,5 km/h. Embraque: Mando por cable.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,75. Diámetro de giro: 10,5 metros.

FRENOS Sistema: De disco delante y tambor detrás.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas, con un eje trasero torsional.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 65 x 14 pulgadas. Neumáticos: 185/60 HR 14.

PESO En orden de marcha: 920 kg.

El manejo de la caja de cambio es correcto. El tacto es un poco duro, y el recorrido entre marcha y marcha un poco largo, pero en cambio es muy preciso.

Las prestaciones son buenas. Hace los 190 kilómetros por hora en punta, que no es mala velocidad. Y las aceleraciones son brillantes. Pero lo que más asombra es el consumo, realmente bajo en relación a la cilindrada del motor y su rendimiento. Hay que reconocer el esfuerzo hecho por los fabricantes alemanes con sus motores. Han logrado unos resultados en consumo sorprendentes, porque, como se puede apreciar en el apartado «Frente a sus rivales», el Kadett GSi está en el mismo nivel de consumos bajos, ayudado además por una mejor aerodinámica.

SONORIDAD



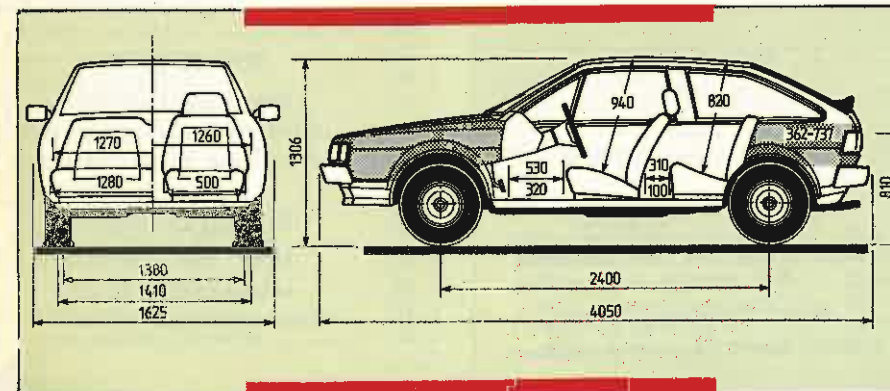
Al ralenti	53,6
A 60 km/h.	64,5
A 90 km/h.	66,5
A 120 km/h.	72,0
A 140 km/h.	73,6
A tope	79,2

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

COMPORTAMIENTO

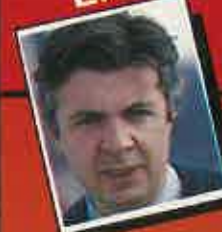


El Scirocco es un coche de lo más divertido, como ya lo era el Golf Serie I y, por tanto, mucho más que el Golf GTI Serie II. Este resulta más voluminoso y, pese al buen trabajo de sus suspensiones, se hace algo más pesado de llevar. El Scirocco nos ha parecido más ágil, particularmente en terrenos muy virados. Como buen tracción delantera, tiene una tendencia a tirar de morro a la entrada de las curvas, pero sin exageraciones. Además esta tendencia aparece sólo cuando se rueda muy deprisa. Mientras el ritmo de marcha no deja de ser normal, el comportamiento es completamente neutro, como si el coche fuera sobre raíles. Lo que no resul-



A FONDO

EN EL



JARAMA



Por EMILIO de VILLOTA

Al hermano mayor del Golf, su mayor belleza (?) ... le supone un handicap en su rendimiento, como ya es habitual en series anteriores.



CURVA LENTA



Perfecto de tracción, con una agilidad muy próxima a la del Golf y un conjunto de balanceo y estabilidad bastante eficaces.

CURVA MEDIA



Ligeramente subvirador (se va de morro).

CURVA RAPIDA



Aumenta su subviraje progresivamente.

NOTAS: Por el tipo de deslizamiento en curva rápida del tren delantero, con el coche cargado, estimo que este deslizamiento aumentaría considerablemente. Los frenos, bien, no acusan fatiga con el incremento de utilización. Un excesivo balanceo del coche en curva lenta, ayuda al buen comportamiento del coche en ésta. El coche mejoraría con un conjunto amortiguador y una barra estabilizadora más duros, si bien irían en detrimento del confort. **VUELTA RAPIDA:** 1,59,56. **PROMEDIO:** 100,14 km/h.

ta fácil con este coche es hacer que se balancee, que el eje trasero deslice un poco para ayudar a tomar las curvas. Esto se debe en parte a la generosa sección de los neumáticos de bajo perfil que lleva.

La dirección es aceptable. No resulta excesivamente pesada en maniobras a coche parado, pero, en cambio, en terrenos muy virados, obliga a manotear más de la cuenta sobre el volante.

Los frenos son eficaces en todo mo-

mento. Ayudados por el buen agarre de los neumáticos de ancha sección, hemos conseguido unas distancias de frenado realmente cortas. Además, los frenos de disco delanteros —atrás lleva tambores— son ventilados, lo que les permite mantener una buena eficacia, aunque se abuse de ellos.

En lo que al confort de marcha se refiere, aunque no se puede catalogar de blanda la suspensión, lo cierto es que tampoco resulta dura. Ha de rodarse muy rápido sobre pavimentos muy irregulares para que los pasajeros tengan motivos para quejarse a causa del maltrato a que se ven sometidos. Por otra parte, el que el coche apenas balancee en las curvas, debido a la relativa dureza de la suspensión y de las barras estabilizadoras, es una ventaja para los ocupantes, que se agitan mucho menos.

CARROCERIA



El Scirocco es un coupé de cuatro plazas verdaderas. Sus dimensiones interiores permiten que se acomoden en

poder · inteligencia diseño · convivencia



RENAULT 25: El lujo de la técnica.

El Poder de un motor que supera los 225 Km/h.
La Inteligencia de la electrónica más avanzada.
El Diseño en función de la belleza y funcionalidad.
La Convivencia vivida en la intimidad más dinámica.

Los Renault 25 son el lujo de la técnica.
Le ofrecen en serie, el conjunto de prestaciones más completo en Altos de Gama.

RENAULT 25 GTX

Motor 2.165 cm³.
Inyección 123 CV.
Velocidad máxima: 195 Km/h.

RENAULT 25 V6 Turbo Inyección

Motor 6 cilindros en V de 2.458 cm³.
182 CV.
Velocidad máxima: superior a 225 Km/h.
Aceleración 0-100 Km/h.: 7,7"
Frenos sistema ABS, a las 4 ruedas.

RENAULT 25 GTS

Motor 1.995 cm³.
103 CV.
Velocidad máxima: 182 Km/h.

RENAULT 25 V6 Inyección

Motor 6 cilindros en V de 2.664 cm³.
144 CV.
Velocidad máxima: 201 Km/h.
Frenos sistema ABS, a las 4 ruedas.

RENAULT 25 GTD

Motor Diesel 2.068 cm³.
Consumo: Según reglamento
E.C.R. n.º 15-04, 5,2 litros a 90 Km/h.

RENAULT 25 TURBO D.

Motor Diesel 2.068 cm³.
Turboalimentado. 85 CV.
Velocidad máxima: 172 Km/h.



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

A FONDO

su interior cuatro personas, siempre y cuando sean capaces de introducirse en el habitáculo. El techo es bastante bajo, lo que obliga a tener que agacharse más de la cuenta para personas que no están muy ágiles. Pero el asunto se pone todavía más feo si el lugar que se les ha destinado está en la parte trasera, a la que la accesibilidad es muy mala, debido a que de los asientos delanteros lo único que se abate es el respaldo. Una vez dentro, los asientos traseros serían cómodos si no fueran tan bajos. Pero es que Volkswagen, por miedo a que los más altos pudieran dar con la cabeza en el techo, ha preferido esta solución que obliga a altos y bajos a tener



El cuadro es bastante completo, con ordenador de viaje de serie. Lleva en la consola un voltímetro, pero en cambio, no lleva manómetro de presión de aceite.

CONSUMO



	L./100 km.
CIUDAD	
A 27,8 km/h. de promedio ..	11,5
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	5,9
En conducción rápida	12,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	7,9
A 140 km/h. de cruceo	10,1
A 180 km/h. de cruceo	13,4
CONSUMO MEDIO PONDERADO	
Litros/100 km.	9,5
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	520

EQUIPAMIENTO



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

Los asientos traseros son muy bajos. Se abaten en dos mitades.

Los asientos delanteros son regulables en altura. El respaldo es demasiado curvado hacia atrás.

una postura de cuatro cuando se viaja en la parte trasera. Delante, los asientos son mejores, aunque no completamente satisfactorios. El respaldo tiene una forma demasiado arqueada hacia atrás, de forma que si uno lo ajusta para tener una buena sujeción lumbar, se queda sin apoyo en la zona de los hombros. En cambio, hay que agradecer el

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA	
(km/h.)	190,1
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	17,8
1.000 m. salida parada	31,4
De 0 a 100 km/h.	9,3
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	18,6
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	20,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	32,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	36,7
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	8,5
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	10,8



El motor es el mismo del Golf GTI, con 112 caballos. Es muy progresivo y económico.

que sean también regulables en altura.

El maletero es bastante grande, además se puede ampliar la capacidad a base de abatir bien la mitad, bien totalmente, el asiento trasero.

Como buen Volkswagen, el Scirocco tiene un muy cuidado acabado. Todo encaja y está bien apretado y no se descubren chapuzas.

La presentación está algo más cuidada que en otros modelos. El cuadro de



La atractiva carrocería diseñada por el departamento de estilo de la marca está montada sobre la plataforma del antiguo Golf. Monta de serie faros de largo alcance, sin embargo la luz de cruce es insuficiente. Las llantas de aleación también son de serie.

instrumentos, aunque es común con otros modelos como los Golf GTI, los Passat y Santana más altos, resulta más atractivo. El equipamiento es irregular. El coche lleva de serie llantas de aleación, retrovisores en ambos lados regu-

lables desde el interior (aunque manualmente, lo que obliga a tener que parar para reglar el de la derecha), cerradura centralizada, ordenador de viaje y faros de largo alcance. En cambio, no lleva elevalunas eléctricos, que

parece una cosa imprescindible en los coches actuales a partir de un cierto precio, que el Scirocco sobrepasa ampliamente.

FRENTE A SUS RIVALES

Casi se puede decir que no tiene rivales el Scirocco, pues los coupé son un tipo de coche que los fabricantes están dejando de producir. Por lo menos en este segmento. Como alternativas de compra podríamos oponer el Alfa Sprint Veloce de 105 caballos, que tiene el atractivo de siendo un coupé, con unas prestaciones próximas, es casi un millón de pesetas más barato. Es algo menos amplio interiormente, pero la diferencia tampoco es muy apreciable.

Otra alternativa es el veterano Opel Manta con motor dos litros de inyección, que tiene una potencia semejante y que cuesta unas setecientas mil pesetas menos. Pero es un coche superado, con tracción a las ruedas traseras, de línea un tanto superada, cuyo atractivo empieza a ser ya su clasicismo.

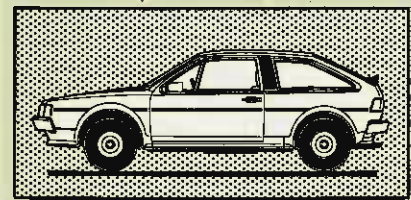
Realmente, el coche que encontramos más en línea con el Scirocco no es un auténtico coupé. Se trata del Opel Kadett GSi en su versión de tres puertas, cuyo aspecto fusiforme le da casi el aspecto de un coupé sin tener los inconvenientes en lo que a habitabilidad se refiere de los auténticos coupé. Todo esto disponiendo, además, de un motor semejante y una potencia semejante y un precio sensiblemente menor.

Sergio Piccione

Fotos: Ramón Rodríguez

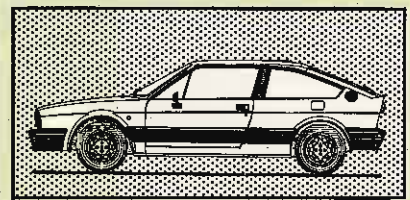
VOLKSWAGEN SCIROCCO 2.660.309 ptas.

Motor: Delantero, transversal, de 4 cilindros. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.781 c.c. Potencia: 112 CV a 5.800 rpm. Peso: 920 kg. Velocidad máxima: 190 km/h. Consumo medio ponderado: 9,5 l/100 km.



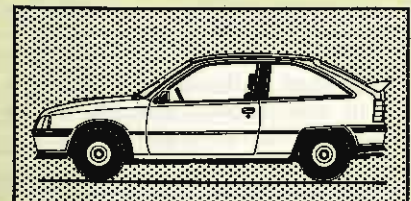
ALFA ROMEO SPRINT VELOCE 1.5 1.783.375 ptas.

Motor: Delantero, 4 cilindros Boxer. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.490 c.c. Potencia: 105 CV a 6.000 rpm. Peso: 9,5 kg. Velocidad máxima: 178 km/h. Consumo medio ponderado: 10,4 l/100 km.



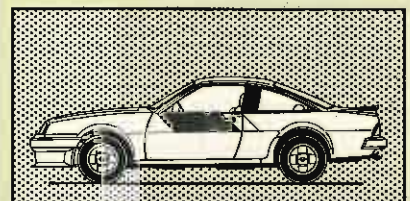
OPEL KADETT GSI 1.915.419 ptas.

Motor: Delantero, transversal, de 4 cilindros. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.796 c.c. Potencia: 115 CV a 5.800 rpm. Peso: 965 kg. Velocidad máxima: 201 km/h. Consumo medio ponderado: 9,0 l/100 km.



OPEL MANTA GSI 1.952.706 ptas.

Motor: Delantero, longitudinal, de 4 cilindros. Tracción: Trasera. Cilindrada: 1.979 c.c. Potencia: 110 CV a 5.400 rpm. Peso: 965 kg. Velocidad máxima: 189 km/h. Consumo medio ponderado: 12,2 l/100 km.



NUEVO FORD ORION '86

LA CONQUISTA DEL ESPACIO



Descubra una nueva dimensión. Entre en el nuevo Ford Orion. Conozca la comodidad de su interior totalmente nuevo, con un espacio que rompe barreras.

Con un nuevo y avanzado diseño exterior que le ofrece aún más espacio, economía y confort.

Y por primera vez en un coche de su categoría el nuevo sistema de frenos antibloqueo especialmente desarrollado para vehículos de tracción delantera, opcional con motores CVH.

Y ese algo más que hace de Ford Orion en sus nuevas versiones CL y GHIA, un coche poco común. Sus nuevos motores 1.4 de 75 CV y 1.6 de 90 CV, y muy pronto el nuevo GHIA 1.6 inyección de 105 CV. Todos con cinco velocidades y encendido electrónico, que combinan la potencia

con la máxima economía. También en versión Diesel 1.6, el más económico de su clase en Europa.

Ford Orion, un coche que le llevará a usted y a su familia, con toda seguridad hacia una nueva dimensión. Y a un precio que le conquistará.

Entre en Ford Orion. La conquista del espacio.



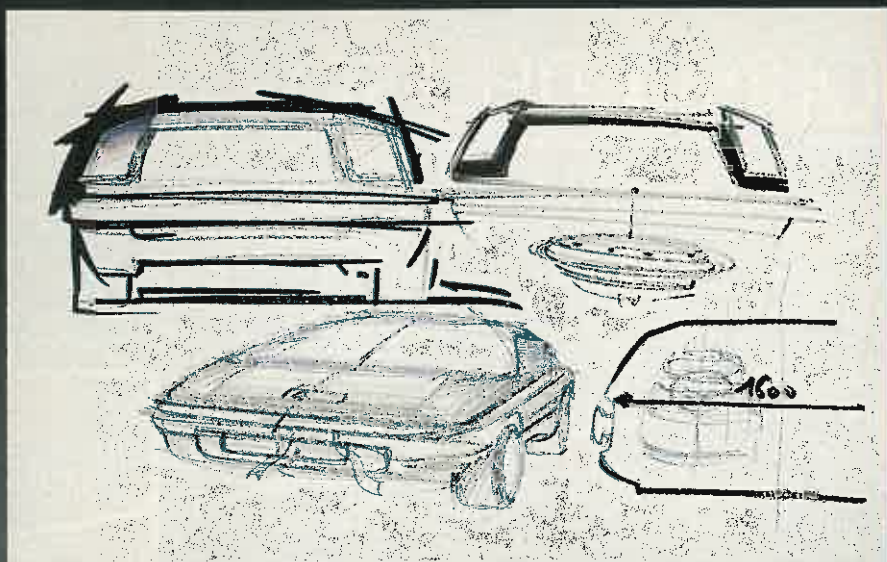
Nuevo Orion '86 CL, desde 1.243.200 Ptas.
Nuevo Orion '86 Ghia, desde 1.350.200 Ptas.
Nuevo Orion '86 Diesel, desde 1.375.200 Ptas.

Incluidos I.V.A. y Transporte.

LOS NUEVOS ORION

	1.4	1.6	1.6i	1.6D
	75 CV	90 CV	105 CV	54 CV
CL	5 vel.	—	—	5 vel.
GHIA	—	5 vel.	5 vel.	5 vel.

Ford
Diseño y Calidad



Los primeros bocetos indican lo que puede ser el futuro prototipo. La libertad creativa del diseñador se expresa en toda su grandeza y sin las limitaciones que habitualmente tienen los fabricantes de coches de gran difusión.



El prototipo en arcilla a tamaño real se hace a mano, siguiendo con fidelidad matemática el diseño elegido. Todos los perfiles se moldean con la más absoluta pre-



cisión, en tanto que el departamento responsable del diseño de interiores lleva a cabo los correspondientes estudios ergonómicos.



La última fase es la construcción artesanal del coche real, ya con todos sus órganos mecánicos incorporados. Los elementos de la carrocería han sido ensamblados y se matiza su ajuste. Luego vendrá la fase de pintura y de guarnición interior.



BERTONE NACE LA FORMA



ES el proceso de nacimiento de una estrella hasta que se convierte en realidad. En este caso, va a ser la gran novedad que Bertone expondrá en el Salón de Turín, el salón de los carroceros, en el que los maestros de la alta costura italiana echan el resto cada dos años.

El último prototipo de Bertone aún está en fase de construcción. En estas fotografías exclusivas, tomadas en el transcurso de su elaboración, puede verse el trabajo de los artesanos de Grugliasco, donde Bertone tiene sus instalaciones.

Bajo las bellísimas formas que deja

intuir el modelo en arcilla, una mecánica poco común: la del Citroën BX 4 TC, un cuatro ruedas motrices de doscientos caballos de potencia con el que el nuevo prototipo, aun sin bautizar, podrá superar los 220 kilómetros por hora. El avanzado estilo de Bertone, que en buena medida ha sido un

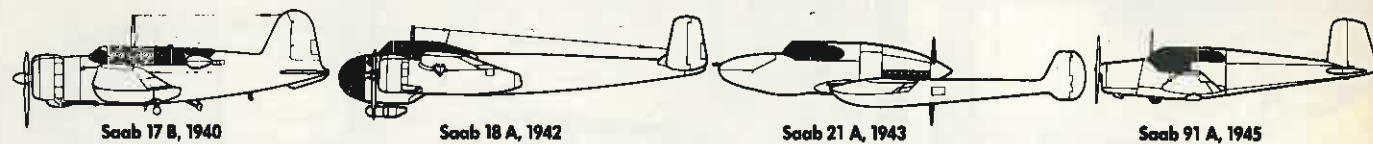
precursor en el arte de la carrocería, siempre se ha hermanado a la perfección con la futurista vocación de la marca francesa, y de hecho ésta ha echado mano en más de una ocasión de la vitalidad creativa de la empresa carrocería italiana.

El objetivo de Bertone con este dise-

ño es crear un coupé GT de nueva fórmula con la capacidad interior de una gran berlina: suficiente para cuatro personas y su correspondiente equipaje. A nivel estructural, se trata de una carrocería bicuerpo, en el más actual estilo coupé, pero con un detalle estilístico cada vez más difundido: el pre-

dominio de las superficies acristaladas, que cubren incluso los montantes del techo. Otra peculiaridad es la accesibilidad al maletero, desahogada como en ningún otro coche, dado que el techo bascula hacia delante y pueden introducirse los objetos de más disparatada forma.

EL COMUN DENOMINADOR DE SAAB.

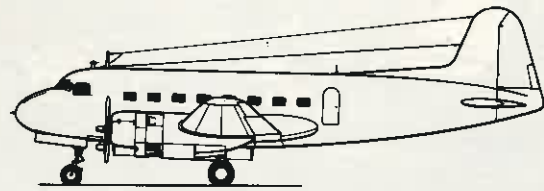


Saab 17 B, 1940

Saab 18 A, 1942

Saab 21 A, 1943

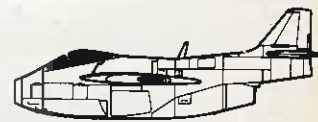
Saab 91 A, 1945



Saab 90 A-2, 1946



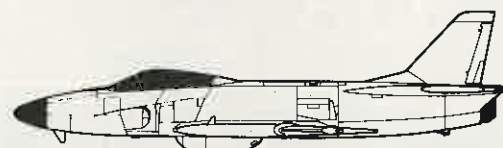
Saab 21 R, 1947



Saab 29 A, 1948



Saab 92, 1950



Saab 32 A, 1952



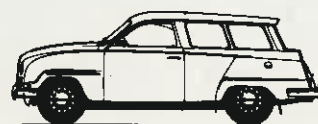
Saab 35 A, 1955



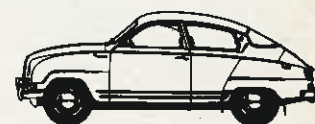
Saab Sonett I, 1956



Saab 93, 1956



Saab 95, 1959



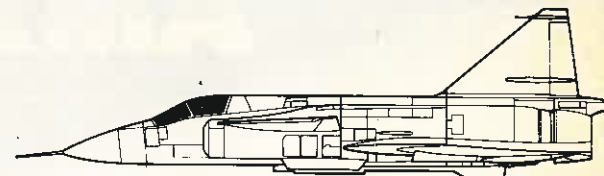
Saab 96 (850 GT) 1960



Saab SK 60, 1963



Saab Sonett II, 1966



Saab 37, 1967



Saab 99, 1968



Saab MFI 15, 1969



Saab Sonett III, 1970



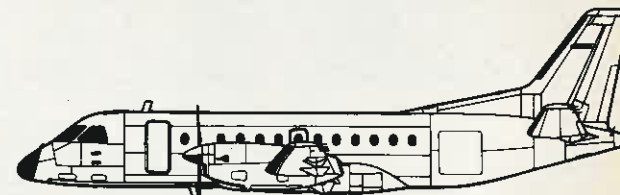
Saab 99 L Combi Coupé, 1974



Saab 99 Turbo, 1978



Saab 900 GLE, 1979



Saab-Fairchild 340, 1982



Saab 900 Turbo Sedan, 1980



Saab 900 Turbo 16 S, 1984



Saab 9000 Turbo 16, 1984



Los automóviles suecos SAAB, siempre han destacado por su originalidad.

El SAAB 92, primer modelo que fabricamos, presentaba un aspecto muy peculiar cuando salió a la carretera a finales de la década de los 40.

De hecho, parecía un avión con cuatro ruedas, lo que no resulta sorprendente considerando que los ingenieros de SAAB llevaban décadas diseñando y construyendo aviones de alto rendimiento.

Cuando SAAB (Svenska Aeroplan AB) extendió sus actividades a la industria del automóvil, sus ingenieros no tenían la más remota intención de copiar ningún concepto existente en materia de automoción.

Lo que hicieron fue crear su propio concepto.

Y, lógicamente, se plantearon el automóvil desde un enfoque innovador y riguroso: la aeronáutica. Basándose en los principios físicos de esta tecnología, crearon un vehículo de singulares características.

El primer SAAB era ligero y

compacto, mientras los automóviles de su época resultaban grandes y pesados. SAAB optó por la tracción delantera, cuando prácticamente la mayoría de los fabricantes diseñaban y construían coches con tracción trasera.

El nuevo SAAB evidenciaba una preocupación por la robustez estructural y el aerodinamismo. Algo inusual entre sus competidores.

A los ingenieros de SAAB nunca les ha preocupado que sus automóviles se salgan de lo común. Al contrario, se sienten orgullosos de ello. Porque SAAB tiene una manera peculiar de plantearse sus productos, bajo un común denominador.

UNA GAMA INIGUALABLE

Sólo un riguroso desarrollo tecnológico ha hecho posible que SAAB reúna la gama de vehículos que satisface plenamente al más exigente automovilista. Amplia, versátil, segura, confortable, con un elevado nivel de prestaciones y un completo equipamiento.

Tanto la personal gama 900, con

versiones de dos, tres, cuatro y cinco puertas y motores de 8 a 16 válvulas, robustos y fiables, capaces de generar potencias de 118 a 175 C.V. DIN; como el flamante SAAB 9000 Turbo 16, ostentan el común denominador que enorgullece a sus creadores y a sus propietarios.

Si usted ha decidido invertir su dinero en un automóvil sin igual, experimente con otros, pero no se prive de conducir un SAAB.

Nosotros le ofrecemos la oportunidad... la decisión es suya.

También disponibles en placa turística "Tax-Free".

SAAB

AUTOMOVILES SUECOS
CON

TECNOLOGIA AERONAUTICA



Deseo que me faciliten sin compromiso:

- ☐ Una prueba y demostración del modelo SAAB abajo indicado.
☐ Más amplia información sobre la gama SAAB.

Nombre completo

Calle

Ciudad

C. P.

Teléfono contacto

SAAB 900 ☐

SAAB 900 Turbo 8 ☐

SAAB 900 Turbo 16 ☐

SAAB 9000 Turbo 16 ☐

Remitir a: Porsche España, S.A.

Att. Sr. Corpas

Pº Castellana, 141 - 28046 Madrid

MOT

PORSCHE ESPAÑA S.A.

Concesionarios: Alicante: SPORTMOTOR. Barcelona: KOTNIK e IBERCARRERA. Castellón: AUTO APARICIO. La Coruña: MERCOSA. Madrid: TURBOMOVIL y PORSCHE Y SAAB CONCESIONARIO. Málaga:

de la Castellana, 141. Edificio Cuzco IV. 28046 Madrid. Tel. 459 1561

TECNAUTO. Oviedo: NORAUTO. Palma de Mallorca: MOTOR SPRINT. Pamplona: HANSTEIN. Tarragona: ESPORTAUTO. Valencia: AUTO ELITE. Vigo: AUTOM. BENY FERNANDEZ. Zaragoza: AUTOM. J.P.



CHRYSLER MASERATI ITALIAN CONNECTION

LIDO «Lee» Iaccoca y Alessandro de Tomaso son dos viejos amigos que tienen en común el haber realizado ingentes esfuerzos para poner a flote dos empresas automovilísticas en bancarota: Chrysler Corporation y De Tomaso Automobili SpA. A partir de ahora, estos dos viejos amigos van a tener un nuevo vínculo: un coche fabricado conjuntamente entre Chrysler y Maserati, esta última una de las tres marcas que constituyen el patrimonio de la firma italiana, junto a Innocenti y la propia De Tomaso.

No es nada frecuente que dieciocho meses antes de la aparición de un modelo se hagan públicas sus características técnicas, pero aún menos frecuente es que se ponga a disposición de algu-

nos periodistas uno de los dos prototipos realizados. Este es el caso que nos ocupa, porque hemos tenido la oportunidad de conducir en un breve pero intenso ensayo el prototipo del Chrysler Maserati realizado en Modena, al igual que otros periodistas americanos han tenido entre sus manos el realizado en Detroit.

Esta política de «puertas abiertas» oculta una sutil estrategia comercial. De una parte, el hacer público el interés de Chrysler por la construcción de un auténtico cabriolet deportivo, con lo que los potenciales compradores de este tipo de coche, aún no disponible en el mercado, pueden esperar a su aparición. De otro, el inicio de una estrategia de aproximación entre el tercer fabricante americano y los más prestigio-

sos diseñadores de automóviles, como pueda ser el grupo Maserati. Además, no podemos olvidar que Chrysler es ya propietario de una pequeña parte de las acciones de la firma italiana y se rumorea que en un futuro próximo se quedará con el 30 por 100 del capital.

Cualquiera que sea el futuro de esta operación o de la integración de ambas empresas, el hecho cierto es que el Chrysler Maserati ha llamado poderosamente la atención en USA, habiendo concesionarios que han iniciado ya la recepción de pedidos.

Aún no se ha fijado la fecha definitiva de lanzamiento, ni el precio, aunque se estima que éste oscile entre 25.000 y 30.000 dólares (entre 3,5 y 4,2 millones de pesetas al cambio actual).

En el cabriolet de Chrysler se ha pretendido conjugar el diseño italiano con los gustos más tradicionales del público americano; todo ello sujeto a los condicionamientos técnicos e industriales que obligan a la utilización de distintos órganos comunes a otros modelos de la firma. Así, la base mecánica de la que parte el descapotable es la berlina Laser, con su motor transversal y tracción delantera aparecido hace ahora tres años y que ha constituido el éxito que ha permitido respirar a la

Diseño italiano al gusto americano. Este ha sido el punto de partida en la realización del Chrysler Maserati, un auténtico cabriolet deportivo, cuyo lujoso interior tapizado en piel pone la nota exótica.



marca. El prototipo ahora presentado se equipa con un motor provisional que no va a ser el definitivo. Concretamente, con el 2,2 litros turbosinyección de 146 caballos (SAE) de potencia, acoplado a una caja de cambio automática de tres velocidades.

Aunque los límites de velocidad de

55 millas por hora (88 km/h.) son muy estrictos en USA y un elevadísimo porcentaje de usuarios jamás osarán sobrepasarlos, parece claro que los compradores de un teórico deportivo quieren un motor que pueda proporcionarles algunas satisfacciones: para algo han comprado una mecánica Maserati. En

Casi ciento cincuenta caballos con la ayuda del turbo
Para el futuro se espera un motor firmado por Maserati



la actualidad se trabaja en tres frentes para elaborar el motor definitivo, siempre sobre esta misma base de cuatro cilindros. De una parte, los británicos de Lotus; de otra, los americanos de Detroit-Chrysler, y por último, directamente en Modena, en Maserati, se buscan caballos afanosamente. Una culata de cuatro válvulas, turbo con intercooler e inyección digitalizada parecen ser las soluciones que se impondrán para proporcionar un mínimo de 200 caballos y un máximo de 220 que se espera se obtengan con el motor que, en todo caso, va a estar firmado por Maserati.

Se sigue considerando como apropiada (siempre pensando en USA) la caja de cambio automática, si bien para la exportación (prevista sólo a muy largo plazo) se considera la posibilidad de una caja manual de cinco velocidades, muy posiblemente fabricada en Alemania por ZF.

También los elementos de suspensión proceden del Laser-Daytona. Por ello, sorprende la utilización de un eje posterior rígido. Aunque en las berlinas americanas este eje rígido se ha mostrado fiable, la verdad es que un coche de cierta sofisticación, con culata de cuatro válvulas, frenos ABS, y motor de 200 caballos haya recurrido a una so-



Terciopelo en la caja de herramientas
Un detalle de «Lee» Iaccoca con sus clientes



Piloto antiniebla y de freno sobre el maletero
Así es más visible al circular en caravana



Un pentastar entre laureles orna el frontal del más reciente modelo Chrysler. En el vano motor, la inscripción «construido por Maserati» patentiza la paternidad del proyecto.

lución conservadora y barata. Habrá que esperar a la aparición del motor definitivo para comprobar si con esta potencia y prestaciones el eje rígido mantiene sus cualidades.

En lo que a la carrocería se refiere, hay que señalar la posibilidad de instalar un techo rígido, con lo que este Cabrio se convierte en un mastodóntico coupé de aspecto anticuado.

Es, en efecto, en su configuración como descapotable cuando el Chrysler-Maserati aparece en su aspecto más atractivo. Es muy diáfano y, en una primera impresión, lo notamos robusto y exento de torsiones parásitas. Tampoco debemos olvidar los refuerzos que ha recibido el chasis, hasta alcanzar un peso total en vacío de 1.375 kilos, para un coche de 4,45 metros de longitud.

En el interior es donde el estilo italiano ha jugado un mayor papel. El salpicadero es típicamente meridional, así como la conjunción de los distintos elementos.

La unidad probada (y parece ser que todos los coches en producción) estaba equipada con una tapicería de cuero de aspecto muy atractivo. Posiblemente sea sólo el cuero el único material capaz de soportar ocasionalmente la lluvia o los rayos de sol que un tejido textil, incluso sintético, difícilmente aguantaría.

Lo que no acabamos de encajar es el volante de madera, cuando el cuero abunda por todos los costados.

Algunas soluciones ingeniosas deben ser trasplantadas al modelo definitivo, como los dos mini-maleteros con llave tras los asientos, el auténtico cajón

guarda documentos bajo el volante, o el eficaz y sencillo sistema para montar y desmontar la capota (manual), que por cierto tiene escasa visibilidad posterior. Bajo la tapa del maletero (notablemente amplio pese al espacio que ocupa la capota plegada), un complejo juego de herramientas. Asientos eléctricos, computadora de abordo o volante regulable son algunos de los muchos gadgets que conforman un conjunto atractivo pero bastante impersonal. Habrá que esperar al coche definitivo para ver si este híbrido italo-norteamericano es capaz de encandilar al exigente e impersonal público norteamericano. Por el momento, el «Made in Italy».

Texto y fotos:
Giancarlo Perini



ORIGINAL O TRES COPIAS.

EXIJA.

Pagar algo menos, pero muchas veces, al final no sólo es más caro, sino que no ofrece garantías.

Exija Recambios Originales. Sólo así contará en su coche con la tecnología Seat, Audi, Volkswagen.

Recambios Originales.





La pasada Semana Santa ha reabierto la polémica sobre el grado de seguridad de nuestra red viaria. Hemos asistido a un aumento sustancial de accidentes y víctimas, y las carreteras han vuelto a mostrar su incapacidad para absorber el tráfico rodado. Ahora bien, esta situación no es privativa de España y en Europa, el monte tampoco es orégano. Aunque no sirva de consuelo, nuestro país se sitúa en la media europea en cuanto a víctimas por accidentes de tráfico.

SEGURIDAD VIAL

ESPAÑA, EN LA MEDIA EUROPEA

CADA año, 55.000 personas mueren en las carreteras de la Europa comunitaria y otro medio millón resultan heridas. Estas cifras, que se van recortando muy lentamente gracias a la mayor seguridad de los nuevos vehículos y a una mejor conducción, son, sin embargo, un motivo de gran preocupación para las autoridades comunitarias, lo que empujó al comisario Stanley C. Davis a proponer el año 1986 como Año Europeo de la Seguridad Vial.

Para el comisario Davis no sólo hay que tener en cuenta las pérdidas en vidas humanas, «sino también el considerable monto de recursos económicos que hay que desviar para atender a todos los parámetros que intervienen en un accidente de tráfico». Según un estudio realizado en Gran Bretaña, en 1980, las pérdidas de la economía británica por accidentes en las carreteras se situaban en torno a dos mil millones

de libras (unos cuatrocientos cincuenta mil millones de pesetas de las de entonces). En Alemania Federal, y en 1981, esa carga por accidentes suponía 40.000 millones de marcos, o lo que es lo mismo, la impresionante cifra de 2,5 billones de pesetas. Otro trabajo llevado a cabo a escala comunitaria ha dado resultados similares para los demás países miembros. Por ejemplo, se cifran en 2.200 millones de francos luxemburgueses el coste económico en el Ducado; casi siete mil millones de coronas para la economía de Dinamarca y cifras similares en otros países.

Un ejemplo próximo, Francia, también es significativo. Los 200.000 accidentes de carretera que se contabilizaron en el año 1984 costaron, además de 11.685 muertos y 274.000 heridos, unos ochenta mil millones de francos (1,52 billones de pesetas), cifra equivalente a lo que se recauda en el país galo por el impuesto sobre sociedades o lo que los

ciudadanos franceses defraudan al Fisco.

En el caso de España, ningún organismo público ha tenido aún la curiosidad de saber cuál es el costo social de los accidentes de tráfico. Sin embargo, no es arriesgado hacer un cálculo a grandes rasgos que sitúa ese costo en una cifra entre el medio billón y los 600.000 millones de pesetas para los 67.321 accidentes del pasado año.

En el triste ranking de mortalidad por accidentes de tráfico, nuestro país se sitúa en la zona templada, pese a lo complicado que resulta comparar el nivel de inseguridad vial entre los diferentes países, como ha puesto de manifiesto en varias ocasiones la Conferencia Europea de Ministros de Transportes, organismo al que pertenece España. De acuerdo con las directrices de la Conferencia, en un documento al que ha tenido acceso esta revista, si se desea establecer una comparación, «el mejor criterio disponible es el número



Ningún organismo oficial ha calculado aún el costo social de los accidentes de tráfico en España. Pero, en una primera impresión, supera con creces el medio billón de pesetas.

de muertos a treinta días por un millón de habitantes, siempre, por supuesto, que la comparación se haga entre países cuyo grado de motorización —número de turistas por cada mil habitantes— sea parecido».

Según esos datos (ver cuadro adjunto), «España ocupa una posición intermedia, ya que los índices tanto de motorización como de mortalidad se encuentran situados a niveles muy próximos al del promedio de la Conferencia». En números absolutos ocurre algo parecido. En 1984, en nuestro país se registraron 163 muertos por cada millón de habitantes, cifra igual a la media de los países de la Conferencia. Destacarían, en el lado negativo, los 300 muertos de Portugal, 233 muertos

en Austria, 228 en Francia y 195 en Yugoslavia. En el «positivo», 96 en Suecia, 98 en Noruega, 101 en el Reino Unido y 112 en los Países Bajos.

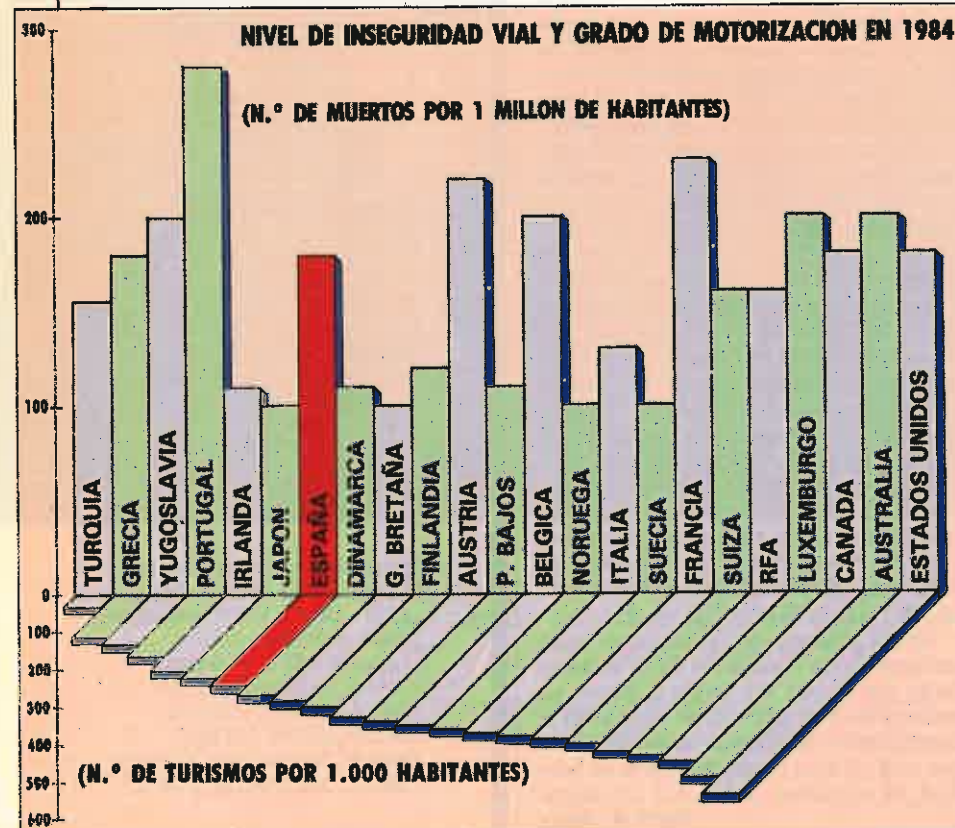
Pese a todo, las comparaciones son odiosas y en este caso más, ya que, como reconoce la propia Conferencia Europea de Ministros de Transportes, «el número de muertos por un millón de vehículos que se utiliza con frecuencia no es un criterio de comparación realmente adecuado. Aun así —se señala en el mismo documento—, las diferencias observadas entre los diversos países, según ese baremo de medición, no dependen necesariamente de una mejor o más buena política de seguridad vial en ellos desarrollada, sino que encuentra también explicación en las condicio-

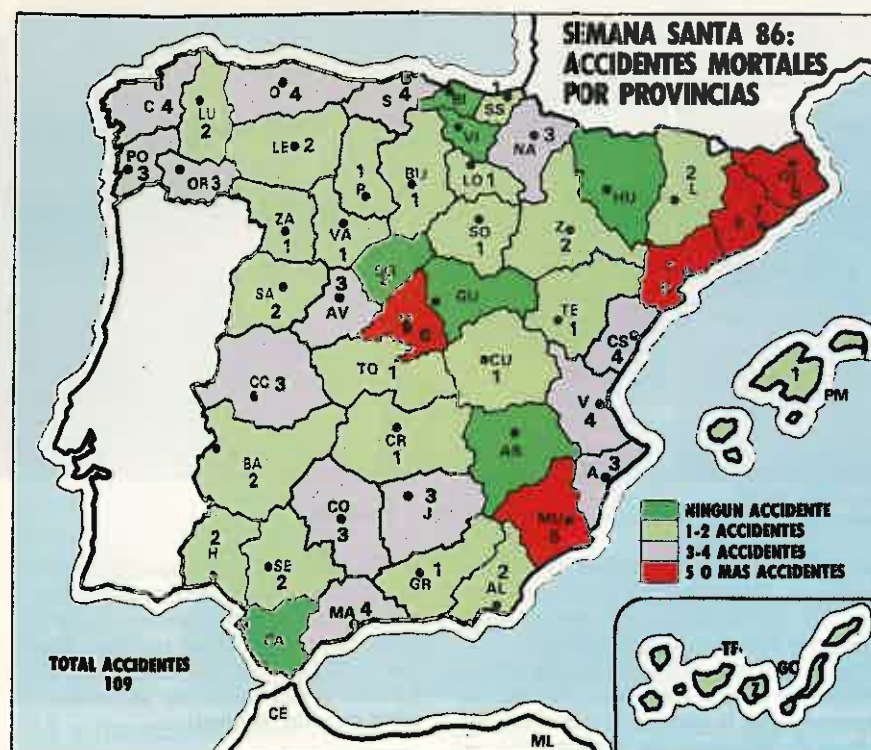
nes de circulación que pueden ser muy diversas (condiciones climatológicas o geográficas, concentración de población, composición del parque, densidad y calidad de las vías, comportamiento y mentalidad de los usuarios, nivel de vida, etcétera).

Trágica semana

Volviendo al tema que ha suscitado la polémica, la pasada Semana Santa, de ella habría que decir que ha sido francamente negativa, tanto desde el punto de vista de accidentes como de víctimas. Empezando por este último parámetro, los datos definitivos facilitados por la Dirección General de Tráfico suponen la muerte de 127 personas —de ellas, 19 peatones—, en los 109 accidentes con víctimas que se registraron en las carreteras españolas entre los días 21 y 31 de marzo. La cifra de fallecidos supera la de los últimos cuatro años por estas mismas fechas, aunque queda lejos de los 163 muertos contabilizados en 1981. En el pasado año, los muertos quedaron en 115 y los accidentes con víctimas en 89.

Varias son las razones que han confluído en estos datos, según pusieron de manifiesto en una reunión informativa los máximos responsables de la DGT, su director general, José Luis Martín Palacín, y el subdirector de Circulación, Miguel María Muñoz Medina. Por un lado, la bonanza climatológica de esta Semana Santa (recuérdese que en el pasado año el tiempo no acompañó), y por otro, la amenaza de huelga en dos medios de transporte de peso, como Iberia y Renfe. Finalmente, la notable bajada del precio de la gasolina, cuyo consumo, en los diez días comentados, ha aumentado más de un 10 por ciento. (Un sociólogo citado en la misma reunión habría añadido otros factores que nos resistimos a no recoger: «La llegada de la primavera, con las expectativas que abre, y el relajo posterior de la población tras la tensión creada por el referéndum de la OTAN.»)





Lo cierto es que más de cuatro millones y medio de vehículos se han movido estos días por las carreteras españolas, lo que supone un aumento del 15 por ciento sobre la cifra prevista inicialmente. Para Martín Palacín, «aunque nuestras carreteras no están aún bien dimensionadas para horas y re-

26, que empujó a los madrileños a salir el jueves siguiente y no hacerlo, como el año anterior, en que la salida fue escalonada.

Para los responsables de Tráfico, la media diaria de víctimas mortales durante la semana ha sido inferior a la media anual, que se sitúa actualmente en 13,3 muertos al día. Es más, Martín Palacín afirmó que se había previsto una cifra superior a los 127 muertos contabilizados y que «sobre esas previsiones, hemos salvado no menos de quince vidas», recalando que el organismo que dirige se ha negado y se seguirá negando a facilitar cifras previas.

La distribución geográfica, la localización de los accidentes, no ha variado respecto a otros periodos festivos como el analizado. El 0,9 por ciento de los accidentes mortales se ha registrado en autopistas; el 47,2 por ciento en carreteras nacionales, y el 51,9 por ciento en vías comarcales y locales. Es decir, casi la mitad de las muertes en carretera se siguen produciendo una vez que el automovilista se aproxima a su destino, después de haber bajado la guardia tras la conflictiva salida de su punto de origen. Las provincias de Girona, Barcelona, Murcia y Madrid han superado la cota de cinco accidentes mortales. Vizcaya, Alava, Segovia, Guadalajara, Albacete, Cádiz y Huesca se han salvado, en esta ocasión, de la quema.

Ahora mismo, en Tráfico se están analizando los resultados de la Semana Santa para, con esa lectura, poner en marcha nuevas medidas de cara a otras operaciones de tráfico masivas. Y es que está ya muy cerca, al menos en Madrid, el «puente» del 1 y 2 de mayo.

Raúl R. Sáez



En la DGT sorprendió, en parte, la masiva presencia de vehículos en las carreteras.

corridos punta, nos podemos dar por contentos al haber conseguido la máxima fluidez en la circulación». En el área de Madrid se han movido de 1,7 a 2 millones de vehículos; en la de Barcelona, 2,1 millones; en la de Valencia, 250.000, y así sucesivamente. El titular de la DGT rechazaría las acusaciones de grandes atascos en algunos puntos, a los que calificó de retenciones y, en el caso concreto de Madrid, culpó a la retransmisión por TVE de un partido de fútbol internacional el miércoles día



VOLVO

Seguro a todo riesgo.

Modelos de la nueva serie Volvo 740.
En Diesel: 740 GL Diesel, 6 cilindros y 82 HP. 740 GLE Turbo Diesel, Sedán o Estate, 6 cilindros y 109 HP.
En gasolina: 740 GL, 4 cilindros, 2.316 c.c., carburación y 114 HP. 740 GLE, 4 cilindros, 2.316 c.c., inyección y 131 HP. 740 Turbo Intercooler, Sedán o Estate, 4 cilindros, 1.986 c.c., turbo inyección y 160 HP.

Suba a uno de los coches más cotizados en los mercados internacionales. Suba al 740 de VOLVO. Penetre en su interior. Sienta el lujo de sus mil y un detalles.

Póngalo en marcha y recupere el placer de conducir. Un placer exclusivo que le hará subir muchos enteros.



EN MOJADO... LA SEGURIDAD DEL LIDER

EN mojado... como en toda circunstancia difícil, es necesario conservar lo esencial: LA SEGURIDAD. La seguridad es mucho más que una palabra. Investigación exhaustiva, experiencia, éxito en la competición y espíritu de servicio, permiten a Michelin ofrecer al cliente un neumático de calidad inmejorable. Por eso Michelin es el número uno en el mercado europeo, un verdadero líder en quien se puede confiar en los momentos difíciles.

MICHELIN

Tecnología comprobada ✓



Mercado

Estadística

LA CONQUISTA DE EUROPA

Seis marcas europeas son líderes en los distintos países que conforman la Europa comunitaria: Fiat, Opel, Renault, Volkswagen, Renault y VAG. En el cuadro adjunto ofrecemos la penetración de cada uno de estos grupos, más

Austin Rover y los Japoneses, en 8 de los 12 países comunitarios más significativos. Lamentablemente, no disponemos aún de datos de Portugal, Irlanda y Dinamarca.

	España	Alemania	Francia	Italia	Gran Bretaña	Suiza	Holanda	Bélgica y Luxemburgo
Grupo FIAT	0,7	4,4	5,3	52,2	3,1	7,4	4,6	6,4
Grupo VAG	7,5	28,6	6,3	8,4	5,7	17,0	13,8	9,1
FORD	13,8	10,7	7,6	4,0	26,5	7,5	9,6	11,4
Grupo PSA	18,7	4,2	34,7	6,7	5,5	8,3	14,3	9,9
GENERAL MOTORS	11,2	15,5	4,9	3,3	16,6	13,3	12,4	17,9
RENAULT	30,4	3,2	28,7	10,0	3,9	6,2	9,5	5,9
Grupo AUSTIN ROVER	0,6	0,4	1,8	1,4	18,3	1,1	1,5	1,2
Japoneses	0,1	13,2	3,0	0,2	10,9	25,6	19,3	22,0

Fuente: Journal Automobile



SEGUNDA MANO

El escalón de los coches «4 metros» o familiares pequeños constituye uno de los más competidos del mercado, en el que todas las marcas están presentes. Hay una gigantesca diversidad de precios: desde el escaso millón del Ronda 1.2 hasta el millón y medio del Escort

XR/3. En el mercado de segunda mano hay de todo: desde los excelentemente bien valorados Renault, a los GSA, cuyo precio como usado es puramente simbólico. Lo malo es que los bien valorados apenas existen y duran veinticuatro horas en las tiendas.



MODELO	VALORACION	OFERTA	NOTAS
Seat Ritmo/ Seat Ronda	Gasolina: Mala Diesel: Regular Versiones System Porsche: Buena	Gasolina: Hay unidades Diesel: Pocas unidades System Porsche: Muy pocas unidades	Inicio fabricación del Ritmo: 1979 Versión Ronda, aparece en 1982 Motores Porsche en 1984 Ventas Ritmo/Ronda hasta XII/85: 285.000
Talbot Horizon	Gasolina: Regular Diesel: Buena	Gasolina: Hay unidades Diesel: Pocas unidades	Inicio de fabricación: 1980 Versiones diesel: 1983 Ventas hasta XII/85: 160.000
Renault 9 Renault 11	Gasolina R-9: Buena Gasolina R-11: Muy buena Diesel R-9: Muy buena Diesel R-11: Muy buena	Gasolina: No hay R-9 Hay pocas R-11 Diesel: no hay ni R-9 ni R-11	El Renault 9 inició su producción en 1982 El R-11, en 1984 Hasta 1986 se han vendido 210.000 R-9 y 240.000 R-11
Ford Escort Ford Orion	Gasolina: Buena (Escort) Muy buena (Orion) Diesel: Los dos buenos	Gasolina: Hay unidades del Escort; escasean los Orion Diesel: Algunos Escort No hay Orion	Inicio fabricación Escort: 1981 Inicio Orion: 1983 Ventas hasta 1986 del Escort: 260.000 Ventas Orion: 38.000
Citroën GS Citroën GSA	Gasolina: Muy mala La versión X/3: Regular Diesel: No se fabrica	Sólo disponible en concesionarios de la marca	Inicio fabricación GS: 1971 Versión GSA: 1980 Ventas GS/GSA hasta 1986: 390.000

Mercado

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
Scoopy SH-80*	79,6	8	—	219.900
CS-125	124	12	—	226.425
XL-200 R	196	18	—	393.900
XL-200 Pto-D	196	18	—	408.000
VF-1000 R*	998	130	253	1.752.986

HUSQVARNA

125 XC	124	—	—	435.700
250 XC	246	—	—	475.400
500 XC	488	—	—	497.000
125 WR (End.)	124	—	—	447.300
249 WR (End.)	239,4	—	—	495.000
400 WR (End.)	386,6	—	—	527.000
125 CR (Cross)	124	—	—	426.600
250 CR (Cross)	244,7	—	—	478.600
500 CR (Cross)	488	—	—	494.500

JAWA

350	343,5	21	—	220.000
-----	-------	----	---	---------

KAWASAKI

KZ 550*	553	50	170	649.800
KZ 550 S	553	50	—	739.962
KLR 600 E	584	45	—	653.750
GPZ 900 R	992	75	—	939.750
GPZ 900 R	998	115	—	1.149.750

KTM

GS 125 End.	123,6	31,5	—	405.500
-------------	-------	------	---	---------

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
MX 125	123,6	36	—	409.500
GS-250 End.	238,6	44	—	454.000
MX 250	238,6	45	—	454.000
GS 300	380	48	—	450.000
Baja 500	500	—	—	522.000
GS 600	568	45	—	515.000

LAMBRETTA

125 Electr.	123	9,7	—	150.000
200 Linea	196	9,7	—	181.253
200 Electr.	196	9,7	—	189.123

LAVERDA

1000 RGS	981	94	—	1.027.000
----------	-----	----	---	-----------

MERLIN

DO 7 125	124,6	—	—	297.250
DO 7 212	212	—	—	299.800
DO 3 R	—	—	—	300.000
CNEITA	346,8	—	—	340.000
DO 11 4 Tiempos	346,8	—	—	385.000

MZ

ETZ 250*	243	21	130	285.000
----------	-----	----	-----	---------

MONTESA

Cota 242	242	—	—	219.700
Cota 330	327,8	—	—	277.400
Cota 330 Trial	327,8	—	—	289.600
Enduro 80 H7	74,8	—	72	175.300
Enduro 250 H7	246,3	—	119	246.500
Enduro 380 H7	349,8	—	130	367.580
Impala 125	124,9	10	100	229.600
Impala 175	174,7	13	100	271.880

MORINI

125 Moto	121,5	12	—	268.000
250 2-C	239,5	25	138	339.000
350 K-2	344,1	30	160	695.000

MZ

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

PUCH

X-10	48,8	—	—	79.400
Maxi	48,8	—	—	96.400
Maxi PA	48,8	—	—	100.900
Maxi Pa Negro	48,8	—	—	102.400
Monza L	48,8	—	—	130.400
Lido Vario	73	6,5	—	208.000
74 M-82 PD	71,8	6,8	—	239.316

RIEJU

Strade	74	6,5	—	183.000
Marathon MR-80	75	14	—	264.000
Marathon Enduro	93	20	—	307.000
Marathon Cross	80	20	—	307.000

SUZUKI

GSX 400 E	396	—	—	435.000
GSX 550 SS*	549	55	192	895.000
GSX 750 SS*	747	84	210	1.045.000
GSX 750 R*	748	109	230	1.390.000

VESPA

Vale	48,7	—	—	85.120
Vespa	48,7	—	—	99.456
PK 75 S Junior*	74,0	6,0	76	163.520
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	80	179.760
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	80	187.040
125 MC	121,1	6,8	100	158.109
PK 125 S Elect.	121,1	6,8	100	183.792
PK 125 S Elect.	121,1	6,8	100	196.000
150	149,5	8,2	100	219.849
200 DN	197,9	10,8	110	243.390
150	197,9	10,2	110	243.390

YAMAHA

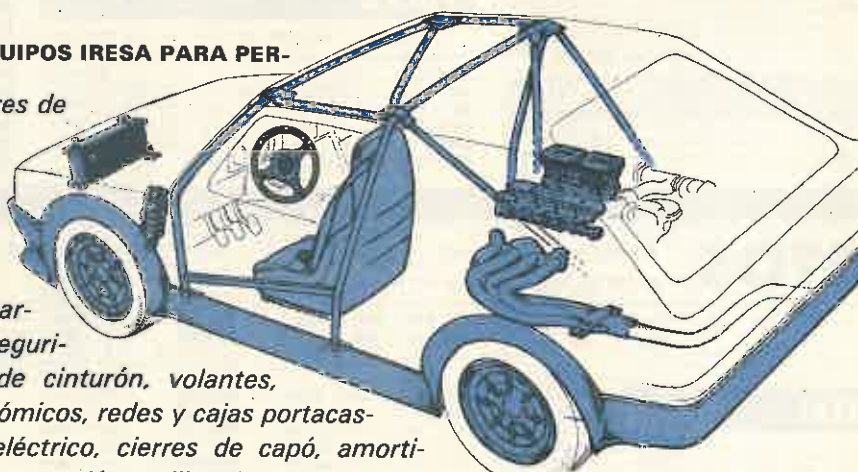
DT 80*	72,9	9,7	83	217.550
SR 250*	249	20	117	356.300
SR 250 Special	249	20	115	379.000
RD 350 LC*	347	59	180	595.000
XS 400	359	45,5	175	586.200
XT 600*	595	44	165	631.000
XJ 600*	598	72	202	838.000
FZ 750*	749	105	233	1.400.000
XJ 900*	891	97	219	1.188.000
FJ 1.100*	1.097	125	243	1.537.315

Transforme su automóvil con personalidad deportiva

Todo automóvil puede mejorar sus cualidades de serie, con las adecuadas transformaciones generales. Disfrute el placer de conducir un vehículo más potente, más seguro y con un mejor equipamiento estético-aerodinámico. Modifique su automóvil, adaptándolo correctamente a sus necesidades y exigencias personales.

ESTOS SON ALGUNOS DE LOS EQUIPOS IRESA PARA PERSONALIZAR SU VEHÍCULO:

Equipos de carburación, colectores de escape y sistemas de escape tipo sport, mejora de culatas, juntas de culata especiales, radiadores de aceite, tapas de balancines, ejes de levas, turbocompresores motores diesel, arcos de seguridad, fundas arco seguridad, cinturones, protecciones de cinturón, volantes, fundas de volante, asientos anatómicos, redes y cajas portacascos, desconectores circuito eléctrico, cierres de capó, amortiguadores, llantas, refuerzos de suspensión, anillas de remolque, faros, tirantes de faro, cronómetros, interfonos de casco, pedales de acelerador, prendas ignífugas, spoilers, aletines, bajos de carrocería, faldones, retrovisores, placas decorativas traseras, bandas decorativas, luces de flexo, bolsas de deporte, bandejas laterales puerta, portabotes bebida y portacassettes, pomos palanca de cambio, llaveros, bordados de tela, anoracks, gorras, camisetas, adhesivos, etc.



Piezas especiales, equipos y accesorios para automóviles deportivos
Polígono Industrial «EL SEGRE» Lleida / Lléida 25000
Tel. (973) 20 16 62 / 20 16 66 tx. 51.492 IRESA-E

Solicite información por escrito indicando la marca de su vehículo

EXTRA

GRAN PREMIO DE ESPAÑA FORMULA 1



La Fórmula 1 ha vuelto a España. Cinco años después del último Gran Premio de España, disputado en el circuito madrileño del Jarama, en el nuevo circuito de Jerez, los monoplazas de la fórmula reina han encontrado un nuevo escenario para rodar. A su volante, los 25 mejores hombres del momento lucharán por una victoria que enlace en el palmarés de nuestra carrera con la conseguida por el malogrado Gilles Villeneuve en 1981, cuando batió por unas centésimas de segundo al grupo que formaban Laffite, Reutemann, Watson y De Angelis, en una carrera memorable que nos ha hecho añorar durante estos años este acontecimiento deportivo perdido.

Fotos: Gigi Corbetta



1 ALAIN PROST



Fecha y lugar de nacimiento: 24-2-55 en St. Etienne (Francia).
Debutó en el Gran Premio de: Argentina en 1980.
Grandes Premios disputados: 90.
Número de victorias: 21.
Mejor resultado en el Campeonato del Mundo: Campeón en 1985.

McLAREN

CUENTA con dos grandes pilotos, ambos campeones del mundo, Rosberg en el 82 y Prost el pasado año. Esta es una de sus mejores bazas junto con la experiencia del equipo y los medios tanto financieros como técnicos con que cuenta. Sin embargo, los coches modificados este año por su creador John Barnard y equipados con los nuevos propulsores TAG no pudieron acabar la carrera de Brasil y mucho tendrán que trabajar los técnicos del equipo para mejorar los motores y hacerlos fiables si quieren luchar por la victoria. Otro de los handicaps que tienen es la carencia de motores de cualificación para lograr un buen puesto en las parrillas de salida. Sin embargo, si consiguen que los motores no rompan, cuentan a su favor con una excelente relación potencia-consumo, punto muy importante este año con la nueva reglamentación, aunque el marcado carácter de sus pilotos y la forma totalmente distinta de conducir de cada uno puede llegar a crear discrepancias dentro del equipo.

2 KEKE ROSBERG



Fecha y lugar de nacimiento: 6-12-48, Suecia. (N. Finlandesa).
Debutó en el Gran Premio de: Sudáfrica en 1978.
Grandes Premios disputados: 98.
Número de victorias: 5.
Mejor resultado en el Campeonato del Mundo: Campeón en 1982.

MCLAREN INTERNATIONAL

Debut: Gran Premio de Mónaco de 1966.
Victorias en Grandes Premios: 48.
Campeón del Mundo de Constructores en: 1974, 1984 y 1985.
Dirección: Boundary Road. Woking.

Surrey. Gran Bretaña.
Manager: Ron Dennis.
Director técnico: John Barnard.
Director deportivo: Jo Ramírez.
Modelo: McLaren MP4/2B.
Chasis: Monocasco de carbono y

kevlar.
Motor: TAG/Porsche TTE P01, V6, doble turbo KKK.
Potencia: 850 caballos.
Neumáticos: Goodyear.
Peso: 540 kilogramos.



3 MARTIN BRUNDLE



Fecha y lugar de nacimiento: 1-6-59 en King's Lynn (Gran Bretaña).
Debutó en el Gran Premio de: Brasil en 1984.
Grandes premios disputados: 23.
Número de victorias: 0.
Mejor resultado en el Campeonato del Mundo: —.

TYRRELL

DESPUES de una serie de años sin un patrocinador de primera, Ken Tyrrell dispone en 1986 de un fuerte sostén económico que le debería permitir volver a figurar al nivel que este equipo tenía en los años que para él corrían Jackie Stewart, Jody Scheckter o Patrick Depailler.

De momento, emplea los chasis del año pasado que no están perfectamente adaptados al motor Renault Turbo, pero Maurice Philippe, el diseñador, está trabajando para resolver el problema que afecta a la estabilidad.

De todas formas, los resultados que puede conseguir el equipo a lo largo de la temporada son limitados. Su ventaja reside en que utiliza neumáticos Goodyear como los favoritos con excepción de Brabham y el motor Renault, que a falta de ser el más potente parece haber conseguido un buen nivel de fiabilidad y un consumo muy moderado. Si sus pilotos, de buen nivel pero relativamente baja experiencia saben aprovechar estas ventajas, pueden conseguir un buen resultado final.

4 PHILIPPE STREIFF



Fecha y lugar de nacimiento: 25-6-55 en Grenoble (Francia).
Debutó en el Gran Premio de: Portugal en 1984.
Grandes Premios disputados: 7.
Número de victorias: 0.
Mejor resultado en el Campeonato del Mundo: —.

TYRRELL RACING ORGANISATION

Debut: Gran Premio de Canadá en 1970.
Victorias en Grandes Premios: 23.
Campeón del Mundo de Constructores en: 1971.
Dirección: Long Reach. Ockham

Woking. Surrey. Gran Bretaña.
Manager: Ken Tyrrell.
Director técnico: Maurice Philippe.
Director deportivo: Ken Tyrrell.
Modelo: Tyrrell 014.
Chasis: Monocasco mixto

aluminio/nido de abeja y carbono.
Motor: Renault EF 15, V6, doble turbo Garrett.
Potencia: 800 caballos.
Neumáticos: Goodyear.
Peso: 540 kilos.





5 NIGEL MANSELL



Fecha y lugar de nacimiento: 8-8-53 en Upton (Gran Bretaña).
Debutó en el Gran Premio de: Austria en 1980.
Grandes premios disputados: 75.
Número de victorias: 2.
Mejor resultado en Campeonato del Mundo: 6.º en 1985.

WILLIAMS

El equipo favorito del mundial de este año. Por un lado, el diseñador Patrick Head ha conseguido un coche que ha demostrado tener una estabilidad excepcional. Por otro, los motores Honda, que ya el final de la temporada pasada demostraron ser los más eficaces, disponen de una de las mayores potencias y son bastante económicos, lo que permite a sus pilotos poder utilizar una buena potencia —superior a los 850 caballos— en carrera sin temor a quedarse sin gasolina antes del final.

Por otra parte, dispone como primer piloto del que se puede considerar como el hombre más completo del momento: Nelson Piquet, que de acuerdo con estos pronósticos ha ganado ya la primera carrera. La única sombra que aparece sobre el esplendoroso futuro de este equipo es la consecuencia que sobre la organización pueda tener el accidente sufrido por Frank Williams, que lo retiene, todavía en estado grave, en una cama de un hospital londinense.

6 NELSON PIQUET



Fecha y lugar de nacimiento: 17-8-52 en Río (Brasil).
Debutó en el Gran Premio de: Alemania en 1979.
Grandes premios disputados: 111.
Número de victorias: 14.
Mejor resultado en el Campeonato del Mundo: Campeón en 1981 y 1983.

WILLIAMS GRAND PRIX ENGINEERING

Debut: Gran Premio de Argentina en 1975.
Victorias en grandes premios: 23.
Campeón del Mundo de Constructores en: 1980 y 1981.
Dirección: Basill Hill Road, Didcot,

Oxfordshire OX11, Gran Bretaña.
Manager: Frank Williams.
Director técnico: Patrick Head.
Director deportivo: Frank Dernie.
Modelo: Williams FW 011.
Chasis: Monocasco de carbono y

Kevlar.
Motor: Honda RA 166E, V6, doble turbo IHI.
Potencia: Más de 850 caballos.
Neumáticos: Goodyear.
Peso: 540 kilos.



7 RICARDO PATRESE



Fecha y lugar de nacimiento: 17-IV-54, en Padua (Italia).
Debutó en el Gran Premio de: Mónaco, en 1977.
Grandes premios disputados: 129.
Número de victorias: 2.
Otros resultados: Campeón de Europa de F-3, en 1976.

BRABHAM

El equipo ha jugado este año una baza arriesgada presentando un coche, el BT55, completamente nuevo y un tanto revolucionario en su concepción. Gordon Murray, el diseñador, ha hecho realidad un coche extraplano para lo que ha necesitado montar inclinado el motor BMW que el equipo utiliza. Además, en este coche, Brabham se ha decidido a utilizar la caja de cambio Weissman, de siete marchas, mucho más reducida y compacta que las Hewland convencionales. Por todo esto, la puesta a punto se espera laboriosa. En los primeros entrenamientos se manifestaron problemas de refrigeración, que han podido ser solucionados en Brasil a costa de subir un poco la línea del coche. La caja de cambio parece que resiste ya; en cambio, el nuevo motor, preparado para ser montado inclinado, es el que ha dado problemas. Patrese y De Angelis deberán esperar unas cuantas carreras hasta que el coche esté a punto para aspirar a buenos resultados.

8 ELIO DE ANGELIS



Fecha y lugar de nacimiento: 20-III-58, en Roma (Italia).
Debutó en el Gran Premio de: Argentina, en 1979.
Grandes premios disputados: 105.
Número de victorias: 2.
Mejor resultado en el Campeonato del Mundo: Tercero, en 1984.

BRABHAM MOTOR RACING DEV. LTD.

Debut: Gran Premio de Alemania en 1962.
Victorias en Grandes Premios: 35.
Campeón del Mundo de Constructores en: 1966 y 1967.
Dirección: Roebuck House, Cox

Lane, Chessington, Surrey, Gran Bretaña.
Manager: Bernard Ecclestone.
Director técnico: Gordon Murray.
Director deportivo: Herbie Blash.
Modelo: Brabham BT 55.

Chasis: Monocasco de carbono.
Motor: BMW M13, 4 cilindros, turbo KKK.
Potencia: 900 caballos.
Neumáticos: Pirelli.
Peso: 540 kilos.



11 JOHNNY DUMFRIES



Fecha y lugar de nacimiento: 26-4-60 en Rodside (Gran Bretaña).
Debutó en el Gran Premio de: Brasil 1986.
Grandes premios disputados: 1.
Número de victorias: 0.
Otros resultados: Campeón británico de F-3 en 1984.

LOTUS

GERARD Ducarouge, el diseñador francés del equipo británico, ha conseguido uno de los coches más eficaces del momento. Y, por otra parte, Peter Warr, el manager, logró el año pasado hacerse con los servicios de Ayrton Senna Da Silva, el piloto más rápido. La combinación de este hombre con este chasis, animado por el aparentemente fiable motor Renault, marca que va a atender con especial cuidado al equipo británico, puede dar unos resultados sensacionales. A Senna se lo considera, junto con Alain Prost, como los únicos capaces de parar a Piquet y su Williams Honda.

A sus espaldas, Johnny Dumfries, que no tiene mayor responsabilidad que terminar carreras puesto que la defensa de los colores del equipo recae casi en su totalidad sobre Senna, puede lograr progresar con rapidez y completar la cosecha de resultados que el brasileño va a conseguir a condición de que Renault mantenga un nivel en la calidad y el rendimiento de sus motores.

12 AYRTON SENNA



Fecha y lugar de nacimiento: 21-3-60 en Río de Janeiro (Brasil).
Debutó en el Gran Premio de: Brasil en 1984.
Grandes premios disputados: 31.
Número de victorias: 2.
Mejor resultado en el Campeonato del Mundo: 4.º en 1985.

TEAM LOTUS INTERNATIONAL LTD.

Debut: Gran Premio de Mónaco en 1958.
Victorias en grandes premios: 75.
Campeón del mundo de Constructores en: 63, 65, 68, 70, 72, 73 y 78.

Dirección: Wymondham, Norfolk, Gran Bretaña.
Manager: Peter Warr.
Director técnico: Gerard Ducarouge.
Director deportivo: Peter Warr.
Modelo: Lotus JPS 98 T.

Chasis: Monocasco de carbono
Motor: Renault EF 15, V6, con doble turbo Garrett.
Potencia: 800 caballos.
Neumáticos: Goodyear.
Peso: 540 kilos.



ZAKSPEED

EL equipo de Erik Zakowski, después de un primer año de prueba, el pasado, en que sólo disputó los Grandes Premios europeos, ataca el Mundial completo. Pese a sus modestos medios, es con Ferrari el único equipo que se hace todo, chasis y motores. El motor cuatro cilindros ha sido revisado para hacerlo más sobrio y que pueda completar las carreras con los 195 litros que la reglamentación de este año prescribe. Esta reducción del consumo ha repercutido también en la potencia y, por tanto, en las prestaciones. Para colmo, el chasis es bastante pesado, aunque el piloto, el doctor Jonathan Palmer, lo juzga muy estable. El objetivo principal de la escudería es terminar carreras y acercarse cada vez un poco más a la zona de puntos. Entrar en ella es lo que parece que les va a costar.

Como decíamos, los medios son limitados pero la organización es buena.

14 JONATHAN PALMER



Fecha y lugar de nacimiento: 7-11-56 en Londres (Gran Bretaña).
Debutó en el Gran Premio de: Europa 1983 (Brand Hatch).
Grandes premios disputados: 24.
Número de victorias: 0.
Mejor resultado en el Campeonato del Mundo: —

ZAKSPEED FORMULA RACING

Debut: Gran Premio de Portugal en 1985.
Victorias en grandes premios: 0.
Campeón del Mundo de Constructores en: —.
Dirección: Brothelstrasse, D-5471 Niederzissen, Alemania.
Manager: Erick Zakowski.
Director técnico: N. Kreyer y P. Brown.

Director deportivo: H. Barth.
Modelo: Zakspeed 861.
Chasis: Monocasco de carbono kevlar y nido de abeja.
Motor: Zakspeed 1.500/4 con turbo Holset.
Potencia: 700 caballos.
Neumáticos: Goodyear.
Peso: 540 kilos.



GOTTA (FRANCIA)

RUEDAS DE ALEACION DESMONTABLES

TURISMOS-TODO TERRENO COMPETICION

PALMARES

- 2 Veces ganador 24 Horas de Le Mans.**
- 4 Veces ganador Rallye de Montecarlo.**
- 15 Veces ganador de Grandes Premios de Fórmula 1.**

¡la nueva imagen!



**REPERCIONES
 LIGERTS
 EUROPEERS S.L.**

**León, 23. P. Ind. Cobo Calleja. Teléfonos: 91/690 02 26 y 403 41 08.
 Fuenlabrada (Madrid). Télex: 42409 Laor E.**

15 ALAN JONES



Fecha y lugar de nacimiento: 2-11-46, en Melbourne (Australia).
Debut: Gran Premio de España de 1975.
Grandes Premios disputados: 10.
Número de victorias: 12.
Mejor resultado en el Campeonato del Mundo: Campeón en 1980.

LOLA

CARL Haas, durante muchos años importador de los Lola en los Estados Unidos y propietario de un equipo de Fórmula Indy, y Teddy Mayer, un ex propietario del equipo McLaren, ha puesto en pie esta nueva escudería con ayuda de un holding de empresas denominado Beatrice. Ahora, el holding ha cambiado de dirigentes y los nuevos no quieren saber nada de carreras, pero a pesar de ello han honrado los compromisos contraídos liquidando ya el dinero acordado hasta finales de 1987. En los planteamientos del equipo se había logrado el que Ford les concediera en exclusiva durante el primer año el nuevo motor turbo de Fórmula 1, pero desafortunadamente éste no estará listo para entrar en competición, pese a los buenos resultados obtenidos en las pruebas hasta la carrera de Imola. Mientras tanto, los dos pilotos del equipo, Patrick Tambay y Alan Jones —el primero se está mostrando más rápido que el ex campeón del mundo— tienen que conformarse con el motor Hart de cuatro cilindros, cuya fiabilidad es escasa.

16 PATRICK TAMBAY



Fecha y lugar de nacimiento: 25-6-49, en Cannes (Francia).
Debut: Gran Premio de Inglaterra de 1977.
Grandes Premios disputados: 10.
Número de victorias: 2.
Mejor resultado en el Campeonato del Mundo: Cuarto en 1983.

LOLA-FORCE

Debut: Gran Premio de Holanda en 1962.
Victorias en Grandes Premios: 0.
Dirección: A 2 Skyway 14, Calder Way, Horton Road, Poyle, Bucks (Gran Bretaña).

Manager: Carl Haas.
Director técnico: N. Oatley.
Director deportivo: Teddy Mayer.
Modelo: Lola THL 1.
Chasis: Monocasco de carbono y kevlar.
Motor: Hart 415 T, 4 cilindros,

turbo Holset. Más adelante, Ford V6, dos turbos Garrett.
Potencia: 700 caballos (potencia del Ford, desconocida).
Neumáticos: Goodyear.
Peso: 540 kilos.



Imponga su criterio.

Opel Ascona GLS. Carácter fuerte.



Si busca un criterio sólido para cambiar, pídaselo al Opel Ascona.

Porque el Ascona lleva toda la razón de la ingeniería alemana Opel.

Pídale potencia y prestaciones en carretera.

Sentirá toda la fuerza de su motor, y una estabilidad fuera de serie, gracias a su tracción delantera.

Pídale también espacio interior, comodidad y capacidad de maletero. Verá como siempre le sobra.

Compare equipamiento. El Ascona le dejará satisfecho por completo.

Condúzcalo en ciudad; es tan ágil y manejable que se lo llevará de calle.

Y si le pide economía, comprobará como el Ascona consumiendo es de lo más razonable.

Porque el Opel Ascona es un coche cargado de razones que responden con toda la fuerza de su carácter.

Para que así, Vd. obtenga la sensación de estrenarlo cada día, muchos años.

Imponga su criterio y vea su

nuevo Ascona en cualquiera de los 350 puntos de venta y servicio Opel.

Y benefíciase 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.

Desde sólo 1.615.022 Ptas., incluido I.V.A.

OPEL
 Patrocinador Oficial
 del Campeonato
 Mundial de Fútbol.
 México 1986.



OPEL
 INNOVACIONES EN MARCHA.

*Espejo retrovisor acompañante opcional.

Marlboro

Nº 1 en el mundo

Equipo Marlboro-McLaren
Campeón del Mundo
de Fórmula 1

Circuito de Jerez - 11 - 13 abril '86



Marlboro el cigarrillo Nº 1 en USA y Nº 1 en el mundo.



17 MARC
Surer



Fecha y lugar de nacimiento:
18-9-51 en Aresdorf (Suiza).
Debutó en el Gran Premio de
USA en 1979.
Grandes Premios disputados: 78.
Número de victorias: 0.
Mejor resultado en el
Campeonato del Mundo: 13.º en
1985.

ARROWS

OTRO equipo modesto, pero con una organización eficaz y seria. Sus coches en esta primera parte de la temporada son los mismos del año pasado hasta que termine el nuevo coche que está estudiando Dave Wass. En estos momentos acusan un exceso de peso y falta de velocidad punta. En cambio, los motores BMW que emplean no dan los problemas que sufren, la versión inclinada de los Brabham. Por cierto, que estos motores no son atendidos directamente por la fábrica sino por el preparador Heini Mader.

Los pilotos son, en cambio, de primer orden, pues tanto Marc Surer, que vuelve al equipo después de un año de exilio en Brabham, y Thierry Boutsen, son hombres capaces de grandes resultados.

Evidentemente, no pueden aspirar a victorias, pero sí a resultados en la zona de puntos. Para ello necesitan que el nuevo coche les permita recuperar el ligero retraso tecnológico que experimentan los coches del año pasado y que los motores que les prepara Mader sean fiables.

18 THIERRY
Boutsen



Fecha y lugar de nacimiento:
13-7-57 en Bruselas (Bélgica).
Debutó en el Gran Premio de
Bélgica en 1983.
Grandes Premios disputados: 42.
Número de victorias: 0.
Mejor resultado en el
Campeonato del Mundo: 11.º en
1985.

ARROWS RACING TEAM

Debut: Gran Premio de Brasil 1978.
Victorias en Grandes Premios: 0.
Dirección: 39 Barton Road Water.
Eaton. Betchley. Milton Keynes.
Gran Bretaña.
Manager: Jackie Oliver.

Director técnico: Dave Wass.
Director deportivo: Alan Rees.
Modelo: Arrows A9.
Chasis: Monocasco de carbono,
Kevlar y aluminio.
Motor: BMW M 12 cuatro cilindros

y turbo Garrett.
Potencia: 850 caballos.
Neumáticos: Goodyear.
Peso: 540 kilos.



19 TEO FABI



Fecha y lugar de nacimiento: 9-III-55 en Milán (Italia).
Debutó en el Gran Premio de San Marino en 1982.
Grandes Premios disputados: 33.
Número de victorias: 0.
Mejor resultado en el Campeonato del Mundo: 12, en 1984.

BENETTON

ESTE es el antiguo equipo Toleman, que ha cambiado de nombre después de que el año pasado lo comprara esta marca de prendas de vestir. Este año, Rory Byrne, el ingeniero del equipo, ha realizado un nuevo coche en el que ha mantenido las características de comportamiento, pero buscando una mayor velocidad máxima. También han cambiado de motor. Después de que Toleman empleara desde sus comienzos el motor Hart, este año ha conseguido de BMW el poder utilizar también sus motores, más fiables que los británicos. Como los de Arrows, éstos no son preparados en fábrica, sino por Heini Mader, que de todas formas dispone del apoyo de la marca muniquesa.

Los pilotos son Teo Fabi y Gerhard Berger. Particularmente, el primero puede conseguir brillantes resultados. Berger, pese a su buena temporada del pasado año en Arrows, tiene todavía una experiencia limitada.

20 GERHARD BERGER



Fecha y lugar de nacimiento: 27-IX-59 en Viena (Austria).
Debutó en el Gran Premio de Austria en 1984.
Grandes Premios disputados: 21.
Número de victorias: 0.
Mejor resultado en el Campeonato del Mundo: 17, en 1985.

BENETTON FORMULA LTD.

Debut: Gran Premio de Italia en 1981 (Toleman).
Victorias en Grandes Premios: 0.
Dirección: Witney Trading Estate, Station Lane, Oxon, Gran Bretaña.
Manager: Davide Paolini.

Director técnico: Rory Byrne.
Director deportivo: Peter Collins.
Modelo: Benetton B 186.
Chasis: Monocasco de carbono y kevlar.
Motor: BMW M 12, 4 cilindros y

turbo Garrett.
Potencia: 850 caballos.
Neumáticos: Pirelli.
Peso: 540 kilos.



21 PIERCARLO GHINZANI



Fecha y lugar de nacimiento: 16-I-52 en Riviera de Adda (Italia).
Debutó en el Gran Premio de Bélgica en 1981.
Grandes Premios disputados: 35.
Mejor resultado en el Campeonato del Mundo: 17, en 1985.
Otros resultados: Campeón de Europa de F-3 en 1979.

OSELLA

ENZO Osella ha logrado sobrevivir un año más. Pese a los problemas económicos que le acosan, este año va a volver a alinear sus coches. Piercarlo Ghinzani, que el año pasado tuvo que ser apeado a media temporada por falta de medios, ha vuelto, arrebatando el puesto a Ivan Capelli, que inicialmente había sido contactado como segundo piloto. El otro hombre es el alemán Christian Danner, el campeón en título de Fórmula 3.000.

Las dudas sobre si este año podría seguir corriendo o no han supuesto un retraso importante en la construcción del nuevo coche que debe utilizar el motor V-6 Motori Moderni. Para estas primeras carreras —Brasil y España—, los dos pilotos tienen que conformarse con los coches del año pasado, equipados del motor V-8 Alfa Romeo, con un soplado de turbo muy bajo para que puedan aguantar la carrera sin romperse y sin consumir antes del final los 195 litros permitidos.

22 CHRISTIAN DANNER



Fecha y lugar de nacimiento: 4-4-58 en Munich (Alemania).
Debutó en el Gran Premio de Bélgica en 1985.
Grandes Premios disputados: 3.
Mejor resultado en el Campeonato del Mundo: 17, en 1985.
Otros resultados: Campeón de Europa de F-3000 en 1985.

OSELLA SQUADRA CORSE

Debut: Gran Premio de Sudáfrica en 1980.
Victorias en Grandes Premios: 0.
Campeón del Mundo de Constructores en
Dirección: Via Brandizzo 245. 10088

Volpiano, Italia.
Manager: Enzo Osella.
Director técnico: Nino Petrotta.
Director deportivo: Enzo Osella.
Modelo: Osella FA 1G.
Chasis: Monocasco de carbono.

Motor: Alfa Romeo 815/90T, doble turbo KKK. Más adelante Motori Moderni V6/85, doble turbo KKK.
Potencia: 750 caballos.
Neumáticos: Pirelli.
Peso: 540 kilos.





Smirnoff. la fiesta.

Cuando se reúne gente especial y Smirnoff, surge una fiesta inesperada.
Porque sólo Smirnoff mezcla con todos y con todo.
Smirnoff. El sabor de la amistad.

23 ANDREA DE CESARIS



Fecha y lugar de nacimiento: 31-5-61 en Roma (Italia).
Debut: Gran Premio de Canadá de 1980.
Grandes Premios disputados: 74.
Número de victorias: 0.
Mejor resultado en el Campeonato del Mundo: 8.º en 1983.

MINARDI

El commendatore Giancarlo Minardi ha ido subiendo escalones hasta el año pasado llegar a la Fórmula 1. Para acceder a ella necesitó de un socio, Paolo Mancini, que de acuerdo con el ingeniero Carlo Chiti —antiguo responsable técnico de Ferrari y Alfa Romeo— creó Motori Moderni, una empresa fabricante de motores para la Fórmula 1. Este motor es un V-6 que el año pasado dio un resultado modesto, en gran parte porque los medios limitados de la empresa no le permitieron disponer de un sistema electrónico de control de la inyección.

Este año, Enzo Ferrari les ha dejado que utilicen el suyo, y el rendimiento de los motores ha progresado mucho. Tanto en las pruebas precarrera que sus pilotos, Andrea de Cesaris y Sandro Nannini, pudieron hacer en el circuito de Fiorano —también cedido por Ferrari—, como el comportamiento en carrera, permiten mantener la esperanza de que puedan terminar alguna que otra vez en la zona de puntos. De Cesaris, rápido y experimentado, es el hombre más indicado para lograr este objetivo, puesto que Nannini es debutante en la Fórmula 1.

24 ALESSANDRO NANNINI



Fecha y lugar de nacimiento: 7-7-59 en Siera (Italia).
Debut: Gran Premio de Brasil de 1986.
Grandes Premios disputados: 1.
Número de victorias: 0.
Mejor resultado en el Campeonato del Mundo: —.

MINARDI TEAM SPA

Debut: Gran Premio de Brasil de 1985.
Victorias en Grandes Premios: 0.
Dirección: Via Spallanzani, Faenza, Italia.
Manager: G. Minardi.

Director técnico: T. Carletti/G. Caliri.
Director deportivo: G. Minardi.
Modelo: Minardi M 185 B.
Chasis: Monocasco de carbono y aluminio.

Motor: Motori Moderni V6/85, V6, dos turbos KKK.
Potencia: 750 caballos.
Neumáticos: Pirelli.
Peso: 540 kilos.



GANAR ES UNA GRAN EXPERIENCIA



La competición es un duro banco de pruebas en el que se ensayan muchos de los adelantos en materia de neumáticos que después equiparán a los vehículos de serie.

Los éxitos de Pirelli en el mundo de la competición ayudan a la marca a desarrollar mejores productos y comprobar sus resultados en las más extremas circunstancias.

La experiencia de Pirelli en este campo es única. Pirelli ha sido Campeón en el Mundial de Rallies en más ocasiones que ningún otro fabricante de neumáticos.

En 1985, por ejemplo, Juha Kankkunen venció con Pirelli en el Safari Rally de Kenia, uno de los más duros del Campeonato y en el Rally Costa de Marfil, en ambos casos a bordo de un Toyota Celica Turbo.

En Europa, Pirelli acaparó los tres primeros puestos, siendo campeón Dario Cerrato con Lancia Rally 037. Con el mismo tipo de vehículo, y por supuesto con neumáticos Pirelli, Salvador Serviá se proclamó vencedor absoluto en el Campeonato de España de Rallies.



Otra prueba de especial dureza y que demuestra la eficacia de los neumáticos Pirelli, también sobre tierra, es la Baja Montesblancos ganada en su tercera edición por el Lada Niva de

Pierre Lartigue, equipado con neumáticos Pirelli.

En el Campeonato de Europa de Euroturismos, el equipo formado por Lindstrom y Brancatelli a bordo de un Volvo 240 Turbo, equipado con Pirelli, venció en la División 1.ª

En este mismo Campeonato, y en el apartado de Marcas, Alfa Romeo, cuyos vehículos iban equipados con Pirelli, se proclamó vencedora en la División 2.ª

Pirelli volvió en el año 85 de nuevo a la Fórmula 1, después de una larga ausencia, con el equipo Brabham entre otros. Este reencuentro de Pirelli con la F1, deparó una victoria absoluta de Nelson Piquet en el Gran Premio de Francia y dos pole-positions en parrillas de salida.

Todos estos éxitos permiten a Pirelli adquirir una amplia experiencia que se incorpora a la producción de neumáticos de serie y explica la sólida posición que la marca ocupa en el mercado y la preferencia de millones de usuarios. Porque ganar es una gran experiencia.

PIRELLI

25 RENE ARNOUX



Fecha y lugar de nacimiento: 4-7-48, en Grenoble (Francia).
Debut: Gran Premio de Bélgica de 1978.
Grandes Premios disputados: 9.
Número de victorias: 7.
Mejor resultado en el Campeonato del Mundo: Tercero en 1983.

LIGIER

La desaparición de Renault ha dado a Ligier el carácter de equipo nacional francés. Cuentan con el apoyo de la compañía de tabacos, con el del loto —la lotería deportiva— y del Ministerio de los Deportes, que intercedieron ante Renault para que siguiera suministrándoles motores. Renault aceptó y Ligier sigue este año utilizando motores Renault, aunque no en las mismas condiciones que Lotus, que los recibe directamente de fábrica, sino a través de una empresa colaboradora que se llama Mecachrome, que también se encarga de la construcción y preparación de los motores de Tyrrell. De todas formas, si los resultados mantuvieran la tónica de Brasil, lo que no tendría nada de particular, dado que Laffite y Arnoux son potenciales ganadores, es posible que Renault siguiera con mayor atención a Ligier.

El equipo francés se beneficia también de un cuidado particular de Pirelli en la cuestión de neumáticos. Con Brabham comparten las mayores atenciones de los técnicos de la marca italiana.

26 JACQUES LAFFITE



Fecha y lugar de nacimiento: 21-11-43, en París (Francia).
Debut: Gran Premio de Alemania de 1974.
Grandes Premios disputados: 168.
Número de victorias: 6.
Mejor resultado en el Campeonato del Mundo: Cuarto en 1979, 1980 y 1981.

LIGIER SPORT

Debut: Gran Premio de Brasil de 1976.
Victorias en Grandes Premios: 8.
Campeón del mundo de Constructores en: —.
Dirección: 105 Route d'Hauterive,

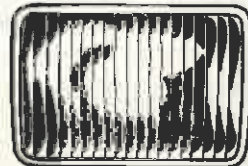
03200. Abrest (Francia).
Manager: Guy Ligier.
Director técnico: M. Tetu.
Director deportivo: G. Larrousse.
Modelo: Ligier JS 27.
Chasis: Monocasco de carbono y

kevlar.
Motor: Renault EF 15 V6, doble turbo Garrett.
Potencia: 800 caballos.
Neumáticos: Pirelli.
Peso: 540 kilos.



EN EXPOMOVIL, INCLUSO LO ACCESORIO ES IMPORTANTE

Este año, en **Expomóvil '86**, usted podrá encontrar cualquier accesorio, equipo o componente para la automoción. Todas las novedades del mercado mundial reunidas en un solo certamen. Desde lo más imprescindible hasta lo más accesorio. Todo, para que su vehículo o motocicleta vaya sobre ruedas.



Habrán importantes pabellones de asociaciones y empresas del sector.

La participación de Sernauto, Fara, Cira, un pabellón alemán, otro portugués y la presencia individualizada de importantes firmas norteamericanas, francesas, italianas, inglesas, holandesas, japonesas, belgas, suizas y de un largo etc. serán algunas de las destacadas novedades que ofrecerá **Expomóvil '86**.



Hemos puesto a punto un taller-piloto.

Otra de las novedades de este año será la puesta en funcionamiento de un taller-piloto de reparación de automóviles configurado por una serie de módulos en cada uno de los cuales se mostrará la mejor manera y más rentable, de trabajar en cada una de las diversas especialidades en la reparación de vehículos. Desde la mecánica y la electricidad, hasta la chapa y la puesta a punto.

Una unidad móvil I.T.V. fija en el Salón.

También será novedad en **Expomóvil '86** una unidad móvil de Inspección Técnica de Vehículos, instalada por la Generalitat de Catalunya. Esta unidad I.T.V. estará en funcionamiento y además de la inspección de vehículos que realice, evaluará también los baremos de lo realizado en el taller piloto.



EXPOMOVIL 86

Exposición Internacional de Equipos y Componentes para la Automoción



Del 26 de Abril al 1 de Mayo

Feria de Barcelona



27 MICHELE ALBORETO



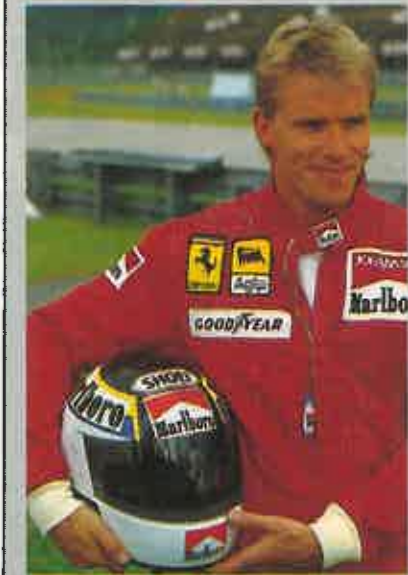
Fecha y lugar de nacimiento: 23-XII-56, en Milán (Italia).
Debutó en el Grand Premio de San Marino 1981.
Grandes Premios disputados: 74.
Número de victorias: 5.
Mejor resultado en el Campeonato del Mundo: Segundo en 1985.

FERRARI

DESDE el verano pasado, la más famosa escudería del mundo está atravesando un bache del que parece haber comenzado a salir. Si en Brasil, con el nuevo coche, se han reproducido los problemas de falta de estabilidad y agarre al suelo que tenía el coche del año pasado, en cambio el motor parece haber vuelto por sus fueros. Aunque Alboreto tuvo que abandonar por una avería, ésta fue de tipo eléctrico, y por tanto no se puede imputar al motor en sí, que se mostró como muy potente y relativamente poco consumidor de carburante. Dado este primer paso, ahora se trata de mejorar esa estabilidad, que es el problema que trae de cabeza a los hombres del departamento técnico de la marca.

Alboreto y Johansson son dos hombres capaces de ganar carreras, pero no parece que este año vaya a ser el de un nuevo título. Williams y Lotus parecen, por el momento, demasiado fuertes como para poder batirlos, salvo que no logran completamente acabar con la falta de agarre de los coches.

28 STEFAN JOHANSSON



Fecha y lugar de nacimiento: 8-IX-56, en Vaxjo (Suecia).
Debutó en el Grand Premio de Inglaterra, en 1983.
Grandes Premios disputados: 27.
Número de victorias: 0.
Mejor resultado en el Campeonato del Mundo: Séptimo en 1985.

FERRARI SEFAC

Debut: Grandes Premios de 1950.
Victorias en Grandes Premios: 91.
Campeón del Mundo de Constructores en: 61, 64, 75, 76, 77, 79, 82 y 83.
Dirección: P. O. Box 589, 41100

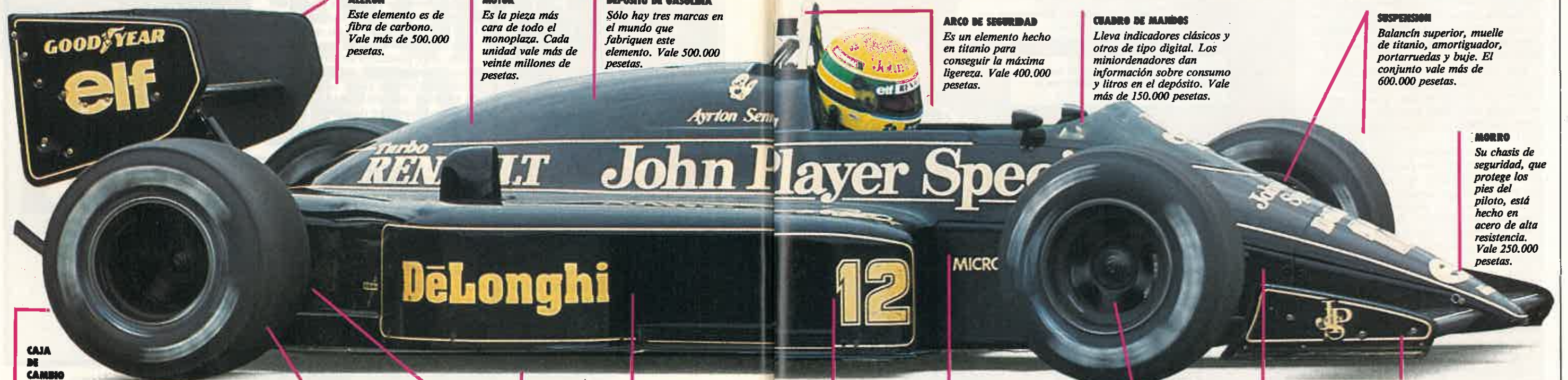
Módena, Italia.
Manager: Enzo Ferrari y Piero Lardi Ferrari.
Director técnico: J. J. H. Postlethwaite.
Director deportivo: M. Piccinini.

Modelo: Ferrari 156/C4B.
Chasis: Monocasco de carbono.
Motor: Ferrari 126 C, V6, doble turbo.
Potencia: 850 caballos.
Neumáticos: Goodyear.
Peso: 540 kilos.



LOS MILLONES DE LAS CARRERAS

FORTUNAS A TODO RITMO



ALERON

Este elemento es de fibra de carbono. Vale más de 500.000 pesetas.

MOTOR

Es la pieza más cara de todo el monoplaza. Cada unidad vale más de veinte millones de pesetas.

DEPOSITO DE GASOLINA

Sólo hay tres marcas en el mundo que fabriquen este elemento. Vale 500.000 pesetas.

ARCO DE SEGURIDAD

Es un elemento hecho en titanio para conseguir la máxima ligereza. Vale 400.000 pesetas.

CUADRO DE MANDOS

Lleva indicadores clásicos y otros de tipo digital. Los miniordenadores dan información sobre consumo y litros en el depósito. Vale más de 150.000 pesetas.

SUSPENSIÓN

Balancín superior, muelle de titanio, amortiguador, portarruedas y buje. El conjunto vale más de 600.000 pesetas.

MORRO

Su chasis de seguridad, que protege los pies del piloto, está hecho en acero de alta resistencia. Vale 250.000 pesetas.

CAJA DE CAMBIO

Casi todas son de origen Hewland. Vale más de un millón de pesetas.

NEUMÁTICO Y LLANTA

El neumático vale de 15.000 a 20.000 pesetas. La llanta 125.000 pesetas.

SUSPENSIÓN

El conjunto completo de cada lado vale más de un millón

BAJOS DE CARROCERÍA

Es una pieza única que recubre toda la parte inferior. Vale más de un millón

CARROCERÍA

Es también una pieza única hecha en fibra de carbono. Vale más de millón y medio

RADIADORES

El de agua cuesta 100.000 pesetas. El de aceite, 75.000 pesetas.

CHASIS

El monocoque está hecho en fibra de carbono y kevlar. La pieza con forma de bañera vale más de nueve millones de pesetas.

FRENOS

Los discos, hechos en fibra de carbono, valen 150.000 pesetas.

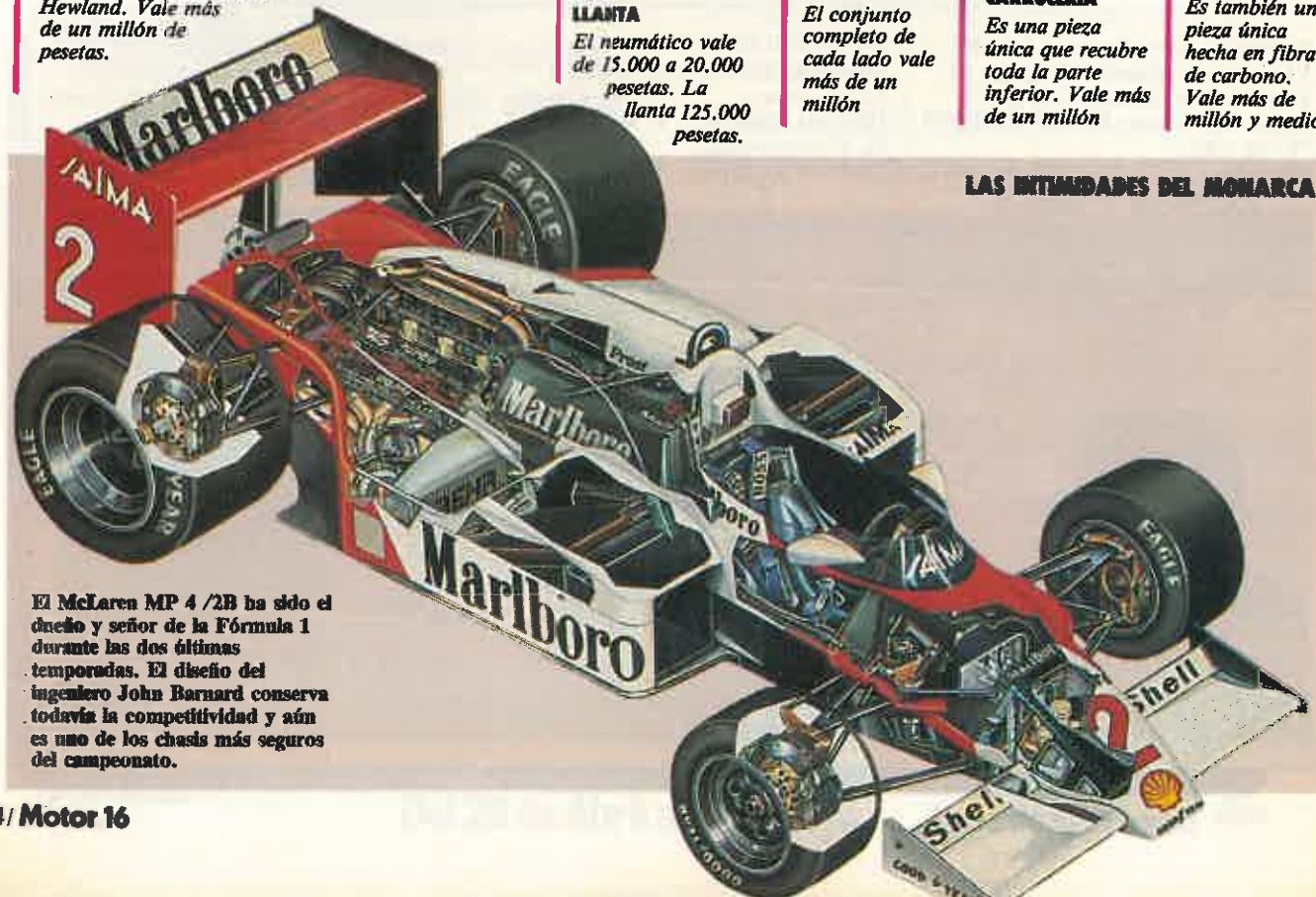
PEDALES

El juego de pedales está hecho en titanio. Vale más de 150.000 pesetas.

ALERON

Está hecho en fibra de carbono. El precio de cada uno es superior a las 300.000 pesetas.

LAS INTIMIDADES DEL MONARCA



El McLaren MP 4/2B ha sido el dueño y señor de la Fórmula 1 durante las dos últimas temporadas. El diseño del ingeniero John Barnard conserva todavía la competitividad y aún es uno de los chasis más seguros del campeonato.





los materiales más vanguardistas y con técnicas propias de una nave espacial, vale más de cuarenta millones de pesetas si se trata de una obra maestra como los Williams, Lotus, Brabham o McLaren y no baja de los treinta millones cuando es un cosa sencilla, tipo Osella, Minardi o Zakspeed.

Para hacer una temporada de carreras decente hacen falta cuatro chasis, dos para los coches de carreras, uno para el tercer coche, el de reserva, el muleto y un cuarto para el monoplaza que se emplea como laboratorio rodante en el que se prueban de continuo nuevas soluciones; en total más de ciento sesenta millones.

Una escudería de altura tiene más de noventa empleados entre ingenieros y mecánicos, personas que, por lo general, están muy bien pagadas. Los mejores diseñadores de cada equipo, un conjunto selecto en el que se incluyen de seis a diez ingenieros muy especializados, se mueven con cierta soltura por encima de los veinte millones de pesetas por persona y algunas estrellas, caso de Murray, en Brabham; de Barnard, en McLaren, o Ducarouge, en Lotus, se mueven con alegría por encima de los sesenta millones de pesetas anuales.

Los otros gastos de «bolsillo», los que pueden considerarse calderilla llegan por la vía de la gasolina y los lubricantes, en donde se van más de diez millones de pesetas; la vía de los materiales que se desgastan, elementos como neumáticos, pastillas de freno o elementos de embrague, en donde se van más de veinte millones.

Los motores turbo suponen una verdadera sangría económica, sobre todo para los equipos pequeños y medianos que deben pagar para acceder a su utilización. Williams no tiene ningún problema con Honda, que se encarga de todo el tema, lo mismo que sucede a Brabham con BMW o a McLaren con TAG-Porsche. Sin embargo, Lotus, que es un cliente privilegiado de Renault, paga más de doscientos millones de pesetas por año para disponer del motor francés, mientras que Ligier y Tyrrell, clientes menos favorecidos de esta misma marca, tienen que pagar más de seiscientos millones sólo por recibir esas mecánicas en sus coches.

Las revisiones de estas mecánicas son ya harina de otro costal: abrir el motor para un «reparo y puesta a punto», cuesta entre millón y millón y medio de pesetas, una operación imprescindible después de cada carrera si no se ha roto ninguna pieza, ya que en ese caso extremo la cifra puede subir hasta los tres millones de pesetas por unidad. Los motores especiales para entrenamientos, los motores de clasificación, aquellos que rondan los 1.100/1.200 caballos de potencia, son todavía más delicados; estos motores no tienen más de cien kilómetros de vida y sus reparacio-

EL ULTIMO GRITO

Es lo más reciente en motores de Fórmula 1. Es el V-6 Ford que pronto montarán los Lola Force y que, según se rumorea, puede alcanzar una potencia máxima de 1.000 caballos. Su estructura es en V abierta a 120 grados.

Sensor que aporta información a la central electrónica.

Sensor dispuesto en la toma de aire de la admisión y que regula el mando de la inyección.

Distribuidor del encendido. Uno por cada bancada de cilindros.

Una bujía de encendido por cada cilindro.

Pletina que soporta el motor al chasis.

Cubierta de la culata.

Válvula de descarga del turbo o «wastegate».

Turbocompresor Garrett. Uno por cada línea de cilindros.

Central electrónica Ford EEC-IV, que riga el funcionamiento del motor, del encendido y la alimentación.

Toma de aire del motor. El aire llega turbocomprimido y refrigerado desde el «intercooler».

Soporte del motor al chasis (lado izquierdo en el sentido de la marcha).

Sistema de distribución por cascada de piñones.

Inyección de combustible Marelli, con dos inyectores por cada cilindro.

Bomba del agua del circuito de refrigeración.

Canalización del agua del circuito de refrigeración.

Bomba de aceite del circuito de lubricación.

Colector de los gases de escape, que accionan el turbocompresor.



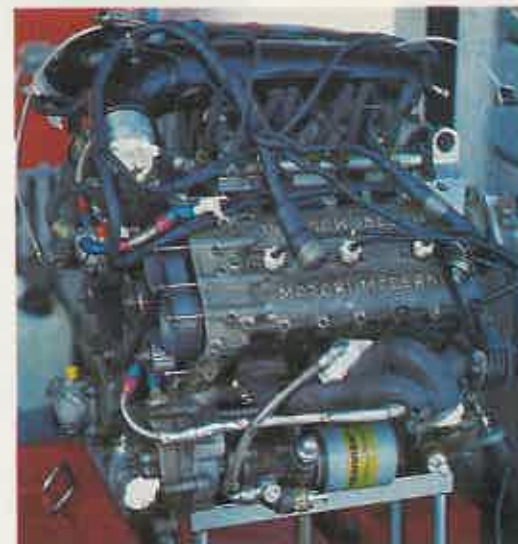
Motor Honda
Es un seis cilindros en V a 80 grados. El padre de este motor es Yoshio Nakamura. La potencia en carrera supera los 800 caballos y llega a los 1.200 en entrenamientos. Sin precio oficial.



Motor Ferrari
Es un 6 cilindros en V a 120 grados. Su primer diseñador fue Mauro Forghieri. La potencia en carrera supera los 850 caballos y los 1.200 en entrenamientos. Sin precio conocido.



Motor Renault
Fue el precursor de las mecánicas con turbocompresor. Lleva un sistema neumático de cierre de válvulas, 6 cilindros en V a 90 grados. 800 caballos en carrera, 1.000 en entrenamientos. Lotus paga 200 millones de pesetas. Ligier y Tyrrell más de 600.



Motori Maserati
Es un 6 cilindros en V a 90 grados. Su creador es el ingeniero Carlo Chitti. La potencia en carrera supera los 750 caballos y llega a los 900 en entrenamientos. Vale 400 millones de pesetas para Minardi y Osella.



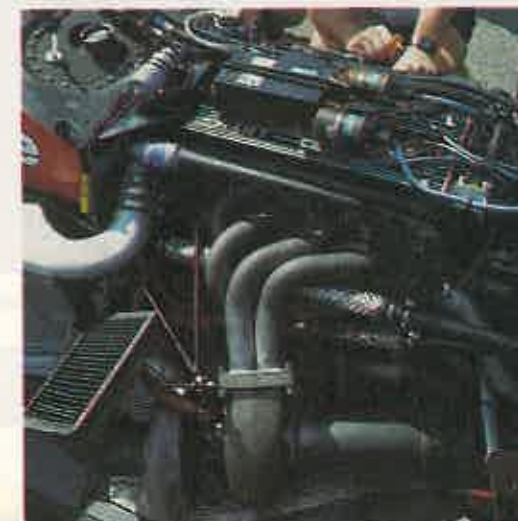
Motor TAG Porsche
Es un seis cilindros en V a 80 grados. El padre de este motor es el alemán Hans Metzger. La potencia en carreras, de 850 caballos. No hay versión especial de entrenamientos. Sin precio oficial.



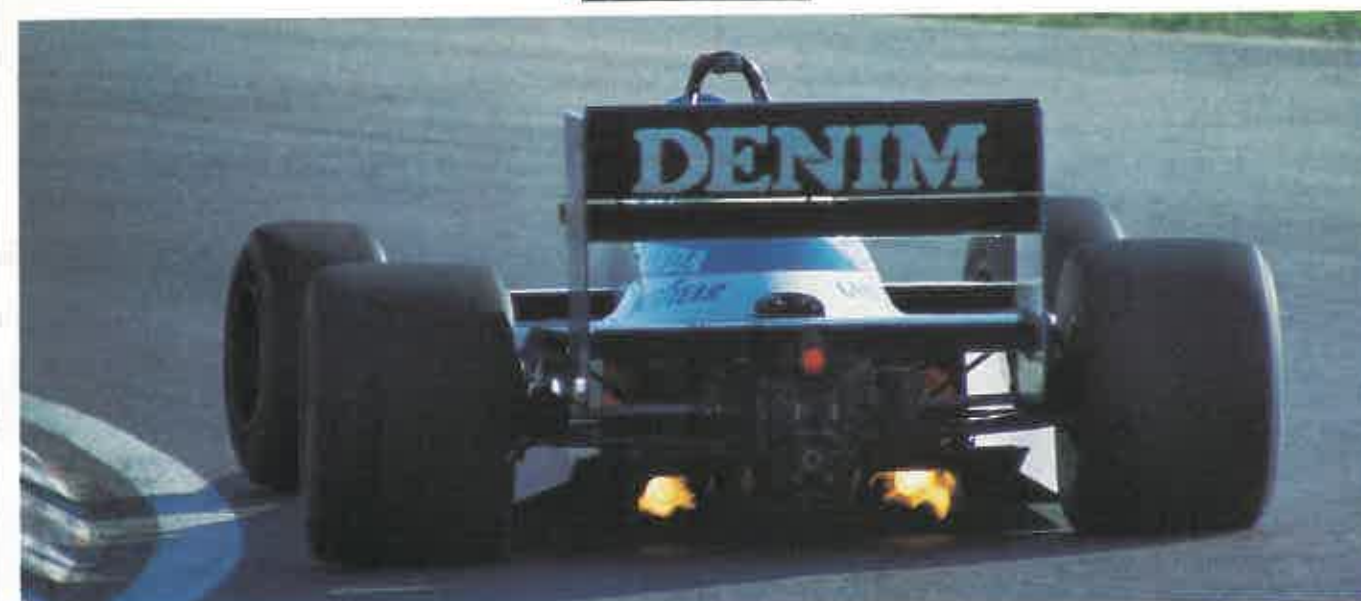
Motor Zak-speed
Es un 4 cilindros en línea. Es obra del diseñador polaco Erick Zak-kowsky. La potencia en carrera supera los 700 caballos y llega a los 900 en entrenamientos. Sin precio conocido.



Motor MBW
Es un 4 cilindros en línea. El creador de esta mecánica fue el ingeniero Paul Rosche. La potencia en carrera supera los 850 caballos y llega a los 1.100 en entrenamientos. Arrows y Benetton pagan 700 millones



Motor Hart
Es un 4 cilindros en línea. Es obra del proyectista británico Brian Hart. La potencia en carrera supera los 700 caballos, llega a los 900 en entrenamientos. Vale 500 millones de pesetas para Lola y RAM.



nes son un 10 por 100 más caras que las de sus hermanos.

Los pilotos son el otro elemento caro de esta maquinaria millonaria. Hay «principiantes» que pagan hasta doscientos cincuenta millones de dólares por sentarse en el coche y jugarse la vida la tarde de los domingos, pero hay «estrellas» que no se ponen el mono ni el casco si el cheque en la cuenta ban-

caria de Suiza no supera los dos millones de dólares, o lo que es lo mismo, trescientos millones de pesetas. Entre los mejores el tema llega todavía más alto. Nelson Piquet, Keke Rosberg y Niki Lauda formaron un club a finales del 85, el «club de los tres millones de dólares», por el que se comprometieron a no aceptar ninguna oferta por menos de cuatrocientos cincuenta mi-

llones de pesetas, cifra escalofriante, pero mejorada por el gran patrón, por Bernie Ecclestone, que en su último esfuerzo por fichar a Niki Lauda llegó a cinco millones y medio de dólares, más de ochocientos millones de pesetas por sentar al tricampeón del mundo en uno de sus Brabham. ¿Quién da más?

Angel Marco

ELO OTRO
ESTILO.



Descubre por qué ALPINE ha conseguido ser el equipo HI-FI CAR número 1 durante tres años seguidos en Estados Unidos.

sp



ALPINE
La elite del Sonido

Acuda al Distribuidor Oficial de su Localidad.

EAR

Importador
C/. Heracleo Fournier, 3 - Vitoria. Tfnos.: 25 34 00 - 25 34 11

ASI LO VE EL PILOTO

1. Regulador de la barra estabilizadora posterior. Situado en la posición delantera hace que la barra sea «blanda», mientras que situado en la parte posterior rigidifica al máximo el conjunto.

2. Mando del extintor interior.

3. Interruptor del extintor: entra en función cuando se aprieta el botón.

4. Fusible del sistema eléctrico.

5. Regulador de frenada. Si se gira hacia la derecha se manda más fuerza de frenada al tren delantero, si se gira hacia la izquierda se manda la fuerza de frenada al tren trasero.

6. Mando de la bomba eléctrica de la gasolina.

7. Indicador óptico del funcionamiento del sistema que emulsiona el agua con la gasolina.

8. Mando del sistema que emulsiona el agua con la gasolina.

9. Manómetro de la presión del turbo.

10, 11 y 12. Visores digitales que pueden ser programados para señalar los datos requeridos de temperatura del aire, del agua, del turbo, de la gasolina, de los gases de escape.

13. Cuentarrevoluciones.

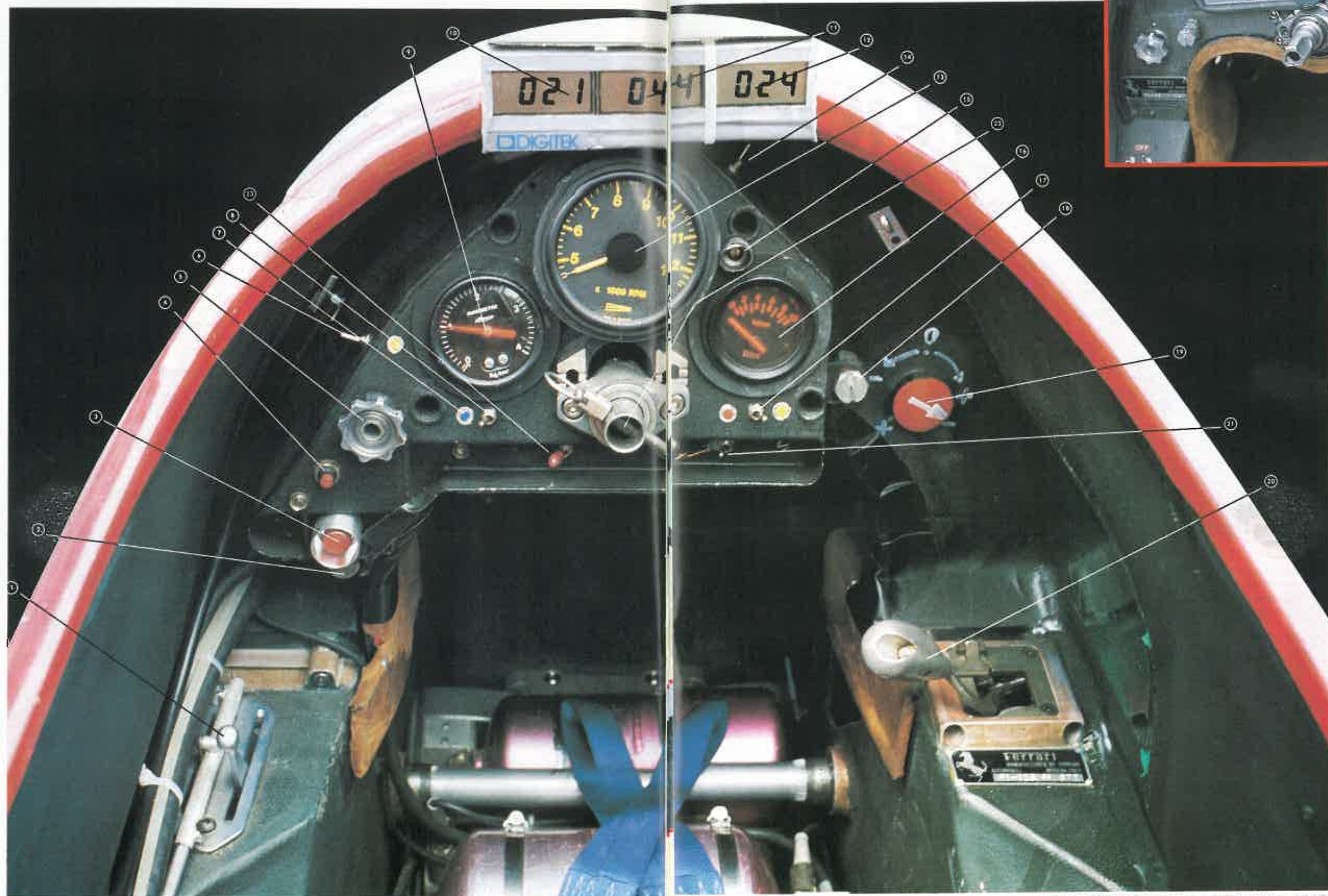
14. Interruptor de encendido. Está en funcionamiento cuando el interruptor está hacia la derecha.

15. Testigo del aceite: se enciende cuando la presión es muy baja.

16. Manómetro para la presión del aceite y de la gasolina.

Agujas, cuadrantes, botones, tiradores y palancas son los resortes que permiten controlar la delicada mecánica de un monoplaza de Fórmula 1. La electrónica

está ganando terreno a cada momento y los relojes clásicos ceden ya el paso a las columnas de lucecitas, de «leds», que dan una información mucho más precisa. Son los ojos mudos de todas las grandezas y tristezas del piloto.



Este es el nuevo cuadro de mandos de los Ferrari. La línea superior de «leds» indica la presión del turbo. La pantalla central con cristales líquidos transmite diferentes lecturas.

Foto: Guidetti («Rombo»)
Foto: Guidetti

17. Interruptor del manómetro situado encima. Colocado a la izquierda permite examinar la presión del aceite; colocado a la derecha permite examinar la presión de la gasolina.

18. Tornillo del extintor.

19. Ruedecilla para regular la presión del turbo.

20. Palanca del cambio. La primera va hacia atrás y a la izquierda, al contrario de un coche normal de serie; la marcha atrás está por encima de la primera y sólo se pone cuando se aprieta con el dedo la plaquita que está en la base de la palanca.

21. Limitador de vueltas, sellado con alambre.

22. Punto de anclaje del volante.

23. Interruptor del sistema eléctrico unido con los extintores.

Foto: Anuario Ferrari 84/85. Ediciones de la Libreria del Automóvil, Milán

Jugar no cuesta nada con

Gane 275.000
y 1.000.000

LA GUERRA CIVIL

Se ha escrito
mucho sobre
la guerra civil,
pero...

¿Qué es Cartera 16?

Es un nuevo juego de Diario 16. Un juego donde puede ganar 275.000 pesetas cada día, de martes a sábado. Un juego donde participar no cuesta nada. Diario 16 le regala la única pieza necesaria para jugar: una tarjeta como ésta.

Así se juega.

En las páginas de Economía de Diario 16 aparecerá a diario un cuadro numerado del 1 al 50 con las cotizaciones de treinta empresas en Bolsa de Madrid, los índices generales de diez Bolsas extranjeras y las cotizaciones de diez divisas en el Mercado de Madrid. Es este cuadro el que le interesa a usted para jugar.

Su tarjeta tiene siete números, que son los que usted va a jugar todos los días. De esta manera sólo le importan los valores incluidos en las casillas correspondientes a los números de su tarjeta. Sus cotizaciones de "antes de ayer" y "ayer" determinarán su suerte.

Un cuadro con 50 valores.

En el cuadro, como ve, figuran cinco columnas:
En la primera, los números de orden.
En la segunda, los nombres de las empresas, índices y divisas.

En la tercera, la cotización de "antes de ayer" de esos valores.

En la cuarta, su cotización de "ayer".

En la quinta, un espacio en blanco para que anote usted los resultados de sus combinaciones.

Comprendido esto, coja su tarjeta y juegue así:

Envuelva en un círculo sobre el periódico del día los

números de la primera columna que coinciden con los de su tarjeta. Después observe la diferencia en más o menos que existe entre la columna de "antes de ayer" y la de "ayer".

Haga la operación de suma y resta y coloque en la quinta columna el resultado obtenido.

Esta operación la tiene que repetir siete veces: tantas como números tiene su tarjeta.

Por fin, ya tiene en la quinta columna siete resultados parciales. Súmelos todos y tendrá su número final. Si este número coincide con el número publicado por Diario 16 como la "Cartera 16" del día, usted habrá ganado 275.000 pesetas.

Como ve, no tiene usted que ser un especialista. Todo lo que tiene que hacer es efectuar siete sumas o restas parciales, con las cotizaciones en más o menos, de los valores cuyo número de orden en el cuadro de "Cartera 16" se correspondan con los que figuran en su tarjeta y luego hacer una suma final. Ni más ni menos. De memoria o con la ayuda de una calculadora. Dos minutos diarios son más que suficientes para ganar en efectivo la "Cartera 16" del día. Si son varios los acertantes se repartirán el premio a partes iguales.

En caso de no aparecer ningún ganador, el importe del premio se acumulará para el próximo día.

Pida cuantas tarjetas quiera.

Si usted quiere aumentar sus posibilidades de ganar el premio, puede jugar con cuantas tarjetas desee. Sólo tiene que escribir a Diario 16, calle San Romualdo, 26, 28037 Madrid, con la petición siguiente: «deseo recibir gratuitamente, sin ninguna obligación de pago, la tarjeta personal que me permitirá jugar a "Cartera 16"». Su petición deberá ir acompañada de un

Super	
Nº	VALORES
1	PONFERRADA
2	BERNABEU
3	SEVILLA
4	FENOSA
5	ALTO HORNOS
6	URSA
7	ASLANO
8	URRALBA
9	EXPLOSIVOS
10	CELIA
11	BNP
12	IBERCA
13	CENTRAL
14	NEBRON
15	PASTOR
16	LAZARDO
17	YSCA
18	TUDOR
19	TASA
20	MOTOR IBERICA
21	AGNIA
22	AZUCARERA
23	KOPE
24	TECNICALIA
25	PAPELERA
26	FINANCIERO
27	TELEFONICA
28	GUINOLLE
29	PREVIA
30	ENAGADE
31	FRANKFURT
32	LONDRES
33	JURICO
34	BRUSELAS
35	PARIS
36	MILAN
37	TOKIO
38	TORONTO
39	STOCKHOLM
40	NEW YORK
41	DOLAR USA
42	FRANCO FRANCIA
43	LIBRA ESTERLINA
44	FRANCO SUISA
45	FRANCO ALEMANIA
46	FRANCO JAPON
47	FRANCO HOLANDA
48	FRANCO BELGA
49	FRANCO DINAMARCA
50	FRANCO NORUEGA
51	FRANCO SUECIA
52	FRANCO DINAMARCA
53	FRANCO NORUEGA
54	FRANCO SUECIA
55	FRANCO DINAMARCA
56	FRANCO NORUEGA
57	FRANCO SUECIA
58	FRANCO DINAMARCA
59	FRANCO NORUEGA
60	FRANCO SUECIA
61	FRANCO DINAMARCA
62	FRANCO NORUEGA
63	FRANCO SUECIA
64	FRANCO DINAMARCA
65	FRANCO NORUEGA
66	FRANCO SUECIA
67	FRANCO DINAMARCA
68	FRANCO NORUEGA
69	FRANCO SUECIA
70	FRANCO DINAMARCA
71	FRANCO NORUEGA
72	FRANCO SUECIA
73	FRANCO DINAMARCA
74	FRANCO NORUEGA
75	FRANCO SUECIA
76	FRANCO DINAMARCA
77	FRANCO NORUEGA
78	FRANCO SUECIA
79	FRANCO DINAMARCA
80	FRANCO NORUEGA
81	FRANCO SUECIA
82	FRANCO DINAMARCA
83	FRANCO NORUEGA
84	FRANCO SUECIA
85	FRANCO DINAMARCA
86	FRANCO NORUEGA
87	FRANCO SUECIA
88	FRANCO DINAMARCA
89	FRANCO NORUEGA
90	FRANCO SUECIA
91	FRANCO DINAMARCA
92	FRANCO NORUEGA
93	FRANCO SUECIA
94	FRANCO DINAMARCA
95	FRANCO NORUEGA
96	FRANCO SUECIA
97	FRANCO DINAMARCA
98	FRANCO NORUEGA
99	FRANCO SUECIA
100	FRANCO DINAMARCA

con su tarjeta.

Si la cifra obtenida coincide con el número que Cambio 16 publica como "Supercartera 16", ha ganado el 1.000.000 de pesetas.

Un ejemplo: Si usted juega con el ejemplar de la revista que estará en los quioscos el martes 15 de abril o el miércoles 16 de abril, sumará o restará los resultados obtenidos por usted los días 8, 9, 10, 11 y 12 de abril, publicados por Diario 16.

historia 16

Hay 10.000.000 al mes
esperándole.



Supercartera 16 cambio 16

El Juego de la Bolsa.

Suscríbese a la Guerra Civil Española

Hoy mismo puede hacerlo. Por sólo 6.200 pts. recibirá cómodamente en su casa los 24 tomos de la obra. Además, obtendrá un importante descuento. Y conseguirá gratis un magnífico regalo: "Armas y pertrechos de la Guerra Civil" Una edición exclusiva para Historia 16 y que en librerías cuesta 2.000 pts. de venta al público.

Suscríbese hoy y consígalo gratis.



Sí, deseo suscribirme a la colección completa (24 tomos) de la GUERRA CIVIL ESPAÑOLA por 6.200 pts.

La forma de pago que elijo es la siguiente:

- ☐ Talón adjunto a nombre de Información y Revistas, S. A.
☐ Giro postal n.º a Información y Revistas, S. A.
 Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid.

D. _____
 Dirección _____
 Localidad _____ C.P. _____
 Provincia _____

Enviar a Información y Revistas, S. A. C/ Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid.

Tarifas de suscripciones para el extranjero: Portugal, 6.920 pesetas. Europa, Argelia, Marruecos y Túnez, 8.720 pesetas. América, 10.880 pesetas. Resto, 14.240 pesetas.

En la segunda, los nombres de las empresas, índices y divisas.

En la tercera, la cotización de "antes de ayer" de esos valores.

En la cuarta, su cotización de "ayer".

En la quinta, un espacio en blanco para que anote usted los resultados de sus combinaciones.

Comprendido esto, coja su tarjeta y juegue así:

Envuelva en un círculo sobre el periódico del día los

Pida cuantas tarjetas quiera.

Si usted quiere aumentar sus posibilidades de ganar el premio, puede jugar con cuantas tarjetas desee. Sólo tiene que escribir a Diario 16, calle San Romualdo, 26, 28037 Madrid, con la petición siguiente: «deseo recibir gratuitamente, sin ninguna obligación de pago, la tarjeta personal que me permitirá jugar a "Cartera 16"». Su petición deberá ir acompañada de un

Diario 16 y Cambio 16.

pts. cada día* cada semana.

sobre franqueado con su nombre y dirección completa. Sólo en unos días, los que tarde el correo, recibirá usted en su domicilio su tarjeta personal.

Por cuantos pedidos haga, usted recibirá en su domicilio, para su esposa, su marido o sus hijos, igual número de tarjetas. Es muy aconsejable jugar todos los días a "Cartera 16", porque el periódico no tiene ninguna responsabilidad de saber si la combinación de su tarjeta personal es la ganadora del día, con lo cual usted perdería su opción al premio.

Cómo cobrar el premio.

Si su combinación es la ganadora, deberá llamar al teléfono 754 41 82, antes de las 17 horas de la tarde del mismo día, dando su número de tarjeta y le informarán de cuándo y dónde podrá recoger su premio.

La cartera del sábado, excepcionalmente, se reclamará el lunes hasta las 17 horas.

¿Qué es "Supercartera 16"?

Cada semana, en Cambio 16 puede ganar 1.000.000 de pesetas. Jugar y ganar es igual de fácil.

Sólo tiene que sumar las cifras resultantes de la quinta columna que ha ido obteniendo con los números de Diario 16 a lo largo de la semana anterior con su tarjeta.

Si la cifra obtenida coincide con el número que Cambio 16 publica como "Supercartera 16", ha ganado el 1.000.000 de pesetas.

Un ejemplo: Si usted juega con el ejemplar de la revista que estará en los quioscos el martes 15 de abril o el miércoles 16 de abril, sumará o restará los resultados obtenidos por usted los días 8, 9, 10, 11 y 12 de abril, publicados por Diario 16.

Además, Cambio 16 publicará un cuadro resumen de los resultados obtenidos del 8 al 12, con una columna en blanco para que usted efectúe sus sumas o restas correspondientes a los números de su tarjeta.

Recuerde: su tarjeta es única y usted juega siempre con los siete números que figuran en ella.

Si son varias las tarjetas acertantes del número publicado por Cambio 16 como la "Supercartera 16", el 1.000.000 de pesetas se repartirá entre todos los acertantes. En caso de no aparecer ningún ganador, el importe del premio se acumulará para la próxima semana.

Si su combinación es ganadora, deberá llamar al teléfono 754 41 82 antes del martes siguiente, dando su número de tarjeta. Allí le informarán de cuándo y dónde podrá recoger su premio.

Jugar no cuesta nada.

Con la tarjeta que Diario 16 y Cambio 16 le regalarán usted ya puede jugar. Sin gastar nada. Sin comprar nada. Basta con que cada día compruebe el cuadro de valores que publica Diario 16 o el cuadro resumen que cada semana publica Cambio 16.

Suma o reste y gane 1.000.000 de pesetas.

Juegue desde el 8 de abril en "Diario 16" y "Cambio 16". Hay 10.000.000 al mes esperándole.



Supercartera 16 cambio 16

El Juego de la Bolsa.



JEREZ CURVA A CURVA

YA llegó la gran hora, y Jerez se está preparando para recibir su Gran Premio, que dará el espaldarazo definitivo a un circuito considerado como uno de los más modernos y seguros de Europa y que se ha construido en un tiempo récord. Según los estudios que se han realizado sobre el trazado del circuito, la velocidad máxima que podrán alcanzar los Fórmula 1 será de 265 kilómetros por hora a final de recta, estando considerada la mínima en 64 kilómetros hora, cifra estimada para algunas de las curvas más cerradas (la siguiente a la de final de recta, la número 8 y la de entrada a recta). Según estas mismas estimaciones, y seguimos hablando de teoría, que muy pronto será contrastada con la práctica, la velocidad media ronda los 134 kilómetros hora, y los 4.218 metros de recorrido se cubrirán en un minuto cincuenta y dos segundos y quince centésimas. En total, quince curvas componen este trazado, y de ellas nueve son a la derecha, cinco a la izquierda y la restante es una especie de chicane en forma de ese. La corta recta de salida, tan sólo 600 metros, tiene una anchura de 12 metros, uno más que el resto de la pista, y por supuesto, como corresponde a un circuito de reciente creación, no carece de ninguno de los servicios imprescindibles en este tipo de instalaciones. *Fotos: Luis Rebelles*



Una corta recta antes de entrar a una de las tres curvas más lentas. Casi 64 kilómetros por hora es en teoría la velocidad idónea.



Tras alcanzar en recta más de 260 kilómetros por hora será necesario reducir y frenar para tomar la primera curva tan sólo a 75 kilómetros por hora.



Si se traza por su sitio no parece una curva. Se puede entrar en ella a más de 130 kilómetros por hora.



Aunque es una curva rápida, hay que tener cuidado. La velocidad estimada de salida ronda los doscientos kilómetros por hora.



Se inicia la bajada y los caballos hacen sus aparición. En la primera izquierda ya se superan los cien kilómetros por hora.



Otra de las curvas rápidas del circuito en la que se pueden alcanzar los 120 kilómetros por hora. Hay que cerrarse a la salida para tomar mejor la siguiente.

A 89 kilómetros por hora podrán entrar los Fórmula 1 en esta nueva derecha sin excesivas complicaciones. (Foto tomada desde la salida de la curva.)



Otra derecha un poco más cerrada que la anterior. La velocidad será aproximadamente unos diez kilómetros por hora más baja.



La pequeña chicane izquierda-derecha, también en bajada. Se puede sacrificar la izquierda para salir con fuerza de la derecha.



Llegó otra de las lentas y también de las más cerradas. Se estiman los 63 kilómetros por hora como velocidad correcta.



Aunque con buena escapatoria no deja de ser delicada de trazado y también una de las más lentas.



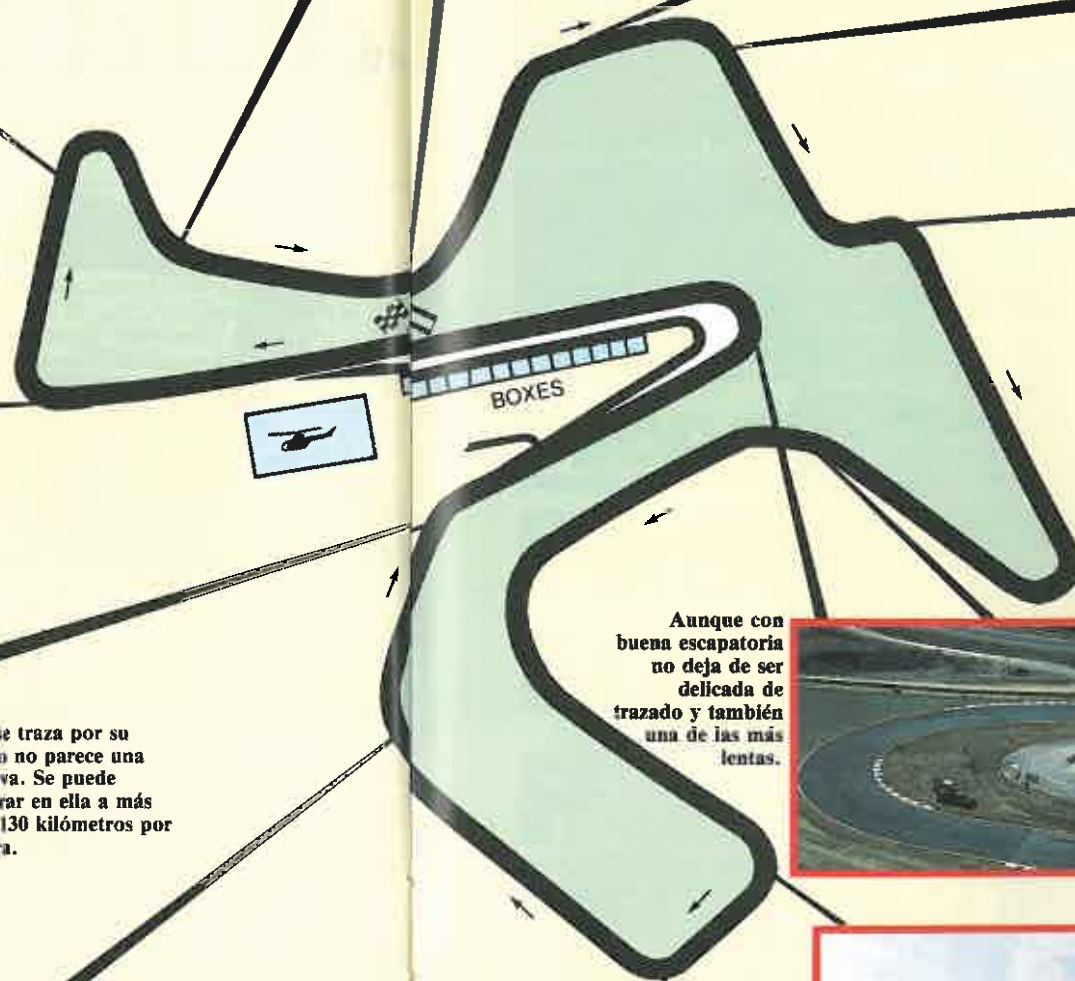
Después de una larga y rápida parabólica, de la que se sale fuerte, la pronunciada curva de Angel Nieto, hará necesario bajar hasta los 78 kilómetros por hora. (Foto tomada desde la salida de la curva.)



De nuevo una izquierda que no ofrece problemas. Sin duda se superarán los cien kilómetros por hora en esta curva.



Otra de trazado delicado y también de las más lentas que precede a una pequeña recta.



EL ESTILO COLONIAL

SE VA A LLEVAR

El sport elegante. La moda colonial. Colores cálidos, tostados y cremas. La influencia militar. Líneas amplias y cómodas. Lino y algodón. Es la moda que viene. En Galerías.



GALERIAS
Marcando estilo.

Galerías
Preciados



PEDRO PACHECO PASION DE FORMULA 1

PARA este abogado, alcalde de Jerez de la Frontera desde el mes de abril de 1979 y reelegido posteriormente en mayo de 1983, «el circuito de Jerez es una obra más dentro de mi programa político, al igual que lo puede ser la iluminación o el alcantarillado de una barriada rural».

No se considera un mecenas del deporte. Sin embargo, Pedro Pacheco ya ultima la construcción de un hipódromo en Jerez de la Frontera, quizá una de las pocas instalaciones deportivas que falten en esta ciudad gaditana. «Tan sólo cumplo con mi deber de alcalde», afirma.

Quienes le vimos pasear por el sinuoso trazado del circuito, junto al volante del piloto Paco Romero, supimos lo que más tarde confesó este abogado y parlamentario andaluz: «He pasado el mayor susto de mi vida», declaró tras recorrer velozmente los 4,218 kilómetros del circuito.

Quizá fuera que Pedro Pacheco es más aficionado a los vehículos de dos

ruedas. Vivía en la calle Arcos durante su infancia, una de las calles con mayor tradición motorista de Jerez. Recuerda y charla de aquellas pruebas de motociclismo que se corrían entonces en esta ciudad y de aquellas promesas que hoy hubieran podido sentirse, igualmente, orgullosos del circuito permanente de velocidad. No en balde, el pasado fin de semana se le dedicó la segunda de las curvas del trazado jerezano a un corredor de motos desaparecido en una de aquellas competiciones, *Peluqui*.

Pedro Pacheco dijo que Jerez tendría un circuito y ha cumplido su palabra. Muy pronto los recién terminados boxes albergarán a los grandes equipos.

«Han sido muchas, muchísimas noches sin dormir», confiesa Pedro Pacheco, cuando se le pregunta por el peor momento desde que se iniciaron las obras en la finca de los Garcíagos, donde se ha levantado el circuito.

Pero todo tiene su recompensa. Se le veía feliz a este alcalde durante el I Premio Internacional de Jerez, celebrado el pasado fin de semana y con el que se estrenaron estas instalaciones.

Su hijo mayor, Mauricio, le fotografiaba en el interior de la recién estrenada torre de control. Momentos irrepetibles que este alcalde quería plasmar para siempre. Y es que, como él mismo dice, «mi familia ha comprendido la envergadura de esta obra y me ha ayudado mucho». Pedro Pacheco está casado con Isabel Donaire y tienen dos hijos, Mauricio, de ocho años, y Delia Isabel, de tres.

Días antes, este alcalde se había reunido con los seiscientos obreros que han trabajado día y noche en el circuito, titanes, como alguien les llamó, pertenecientes a más de treinta empresas



TELEVISION LOS TIENE CONTENTOS

La actuación de televisión en la retransmisión —de alguna manera hay que llamarlo— del Gran Premio de Brasil no se diferenció en nada de las que realizaba el pasado año, conectando sin previo aviso y cortando a los pocos minutos. Este continuo desprecio hacia los aficionados españoles levanta numerosas quejas. Una muestra es esta carta, firmada por 151 personas.

En efecto, tal y como queda escrito en el recuadro de la página 64, del número 127 de la revista que usted dirige, TVE nos la volvió a jugar a los aficionados a la Fórmula 1, y van...

Sin el menor aviso previo, TVE emitió la salida de carrera y las cinco primeras vueltas del G. P. de Brasil, a través del 2.º canal. A continuación, ¡zas!, cortan la retransmisión, sin dar la más mínima explicación, y continúan con la estúpida programación «normal». Y total, tras perder inútilmente la tarde, además del consiguiente cabreo, Televisión Española, a modo de recochineo, emite ¡la última vuelta de carrera!, cuando ésta hacía ya una hora que había finalizado.

Bien, señor director, los firmantes nos preguntamos si será posible, a partir del próximo Gran Premio, a celebrar precisamente en Jerez de la Frontera, que TVE retransmita enteramente, de principio a fin, los Grandes Premios de Fórmula 1 (otro tanto cabe desear para los G. P. de Velocidad de Motociclismo). Y es que si se televisan íntegramente partidos de fútbol, de baloncesto, de hockey, ya no hablemos de las inefables carreras de caballos, ¿no tenemos el mismo derecho los aficionados a la F-1 o al motociclismo? A este respecto, ahí va un ejemplo ilustrativo: el domingo 23, TVE ignora olímpicamente a toda una carrera puntuable para el Campeonato del Mundo de Automovilismo, mientras que el miércoles siguiente trastoca toda su programación de noche, película incluida, para transmitir un intrascendente partido «amistoso» de fútbol. Sin comentarios.

Ya para finalizar, y puesto que esta carta, lamentablemente, no tiene más poder que el simple derecho al pataleo, ¿de qué modo o manera puede hacerse entender al responsable o a los responsables de TVE que es de justicia televisar íntegramente las carreras de F-1, sin absurdas interrupciones? ¿De quién o quiénes depende? ¿Qué debemos hacer los seguidores de la F-1? ¿A quién dirigimos? ¿Qué hacer? ¿Será necesario secuestrar a algún gerifalte de TVE? ¿Habremos de esperar pacientemente la legalización de la televisión privada? ¿Y mientras tanto, qué? Como puede apreciar, señor director, los interrogantes quedan en el aire.

F. Pérez y 150 firmas más



GUARDIAN PERMANENTE

La moderna torre de control, colocada en el sitio más alto, permite dominar la totalidad del trazado del circuito de Jerez.

Sobre ella se enseña airoso el logotipo de Tío Pepe, cuyo propietario ha realizado una magnífica operación adjudicándose en el último momento el patrocinio del Gran Premio a precio de saldo, 35 millones de pesetas, que rentabilizará con creces.

diferentes, y almorzarán juntos para celebrar la terminación de las obras en un tiempo récord.

A Pedro Pacheco no le importó hacer las veces de camarero y servir él mismo las copas de estos empleados durante algunos momentos del almuerzo.

Cuatro años atrás nadie hubiera podido imaginar nada. Todo era una ilusión. Un grupo de jerezanos, encabezados por su alcalde, locos para muchos, soñaban con que Jerez tuviera un circuito de velocidad. Hoy, dentro y fue-

G. P. CON HUELGA

La central sindical CC OO y el comité de empresa de Transportes Urbanos, S. A., de Jerez de la Frontera, han convocado una huelga de autobuses del 10 al 13 de abril, fechas que coinciden con la celebración del Gran Premio de Fórmula 1 en esta ciudad.

El alcalde de Jerez, Pedro Pacheco, ha solicitado a la Delegación Provincial del Ministerio de Trabajo, los servicios mínimos durante los días que dura la misma, que pueda paliar en cierta medida la demanda del público para llegar hasta las instalaciones del circuito, distantes ocho kilómetros del centro de la ciudad.

¡HOLA! YO SOY JEREZITO.
LA MASCOTA DEL CIRCUITO



VIVA LA IMAGINACION

No sólo recuerda vivamente al ya casi olvidado Naranjito del Mundial de Fútbol, sino que también su nombre es parecido. Le llaman Jerezito, y pretenden que se convierta en la mascota del circuito. Con su imagen en moto, en coche o con la bandera en la mano, se imprimirán gorras, camisetas y puede que otros artículos diferentes que las mentes «imaginativas» que lo han creado consideren.

ra de la alcaldía, sólo se habla del circuito y de la inminente llegada de la Fórmula 1.

El gran circo está en Jerez.

Luis Rebelles

HORARIOS PARA LA FORMULA 1

Viernes 11 de abril 1986
10,00 a 11,30 Entrenamiento general
13,00 a 14,00 Clasificación oficial
Sábado 12 de abril 1986
10,00 a 11,30 Entrenamiento general
13,00 a 14,00 Clasificación oficial
Domingo 13 de abril 1986
9,30 a 10,00 Calentar motores
13,30 GP Tío Pepe de España

PRECIOS

General para los tres días: 5.000.
Tribuna general: tres días, 8.500; domingo, 6.500; viernes y sábado, 5.000.

Tribuna especial: tres días, 15.000; domingo, 12.000; viernes y sábado, 12.000.

Vip Club para los tres días: 30.000.

Los menores de diez años tendrán el 50 por 100 de descuento en la entrada general.

Razones para decidirse por un Volkswagen Classic.

1ª

Su precio es increíble: desde 986.328 ptas. en total, IVA incluido.

Y si desea aún más facilidades, infórmese sobre los sistemas de financiación de FISEAT. Le espera una grata sorpresa.

2ª

Con un Volkswagen Classic puede olvidarse de problemas y averías. Su avanzada tecnología está preparada para superar las más duras pruebas. Posiblemente, el mantenimiento que le salga más caro sea el del lavado.

3ª

El Classic es un clásico ejemplo de las míticas características Volkswagen: es resistente, fiable, seguro, manejable, y con un consumo realmente bajo. Su motor le permite desarrollar una velocidad punta de 153 Km/h.

Y otra sorpresa: posee el maletero más grande en coches de su categoría (530 dm³).



Volkswagen Classic

Admírelo en su concesionario Seat. El Classic es el clásico Volkswagen que siempre quiso tener.



Esta es otra guerra



LA OTRA CARA DE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

Por primera vez, la visión global de un país en lucha fratricida: la política, la guerra, la economía, la vida cotidiana, la cultura...

Historia 16 le ofrece el primer estudio en conjunto de la Guerra Civil Española, con la perspectiva de 50 años. Dirigido por el más prestigioso equipo de historiadores españoles: Manuel Tuñón de Lara, Javier Tusell, Julio Aróstegui, Gabriel Cardona, Juan Pablo Fusi, Albert Balcells y Angel Viñas.

Y más de 100 colaboradores. Con entrevistas a líderes y protagonistas de un período crucial de España: 1936-1939. Y que ahora, nos cuentan su otra versión de la guerra.



Suscríbase antes del 30 de Abril y participe en el sorteo de 25 vídeos de la Guerra Civil Española producidos por Granada TV. (precio mercado: 13.800 pts.).

Coleccione los 24 tomos de aparición mensual. al precio de 300 pts/tomo. O suscríbase a toda la colección por solo 6.200 pts. y recibirá, además, un gran libro: "Armas y pertrechos de la Guerra Civil Española".

D. _____
Domicilio _____
Localidad _____ C.P. _____
Teléfono _____

Enviar a Información y Revistas
Hermanos García Noblejas, 41 28037 Madrid
Tarifas de suscripciones para el extranjero: Portugal, 6 920 pts.
Europa, Argelia, Marruecos
y Túnez, 8 720 pts. América
10 880 pts. Resto, 14 240 pts.

historia 16



Para llegar a la cima todos han seguido más o menos los mismos pasos. Como el aristocrático Dumfries, victorioso en el pódium tras su primera victoria en Fórmula Ford. Luego vendría la 3 y la 3.000 antes de su paso a la Fórmula 1. Alguno, como su compañero de equipo Senna, no necesitó pasar por la antecámara de la Fórmula 3.000.

COMO SE HACE UN PILOTO

Si bien es cierto que un piloto no se hace sino que nace, no es menos cierto que sin un aprendizaje y mucha suerte ningún iluminado del volante puede llegar a figura mundial. Los pasos son pocos y concretos, pero poder darlos es una tarea ardua y difícil que sólo superan los

mejores y para la cual es necesario invertir dinero propio, al menos en los inicios.

Ayrton Senna, la última gran revelación, ha seguido el camino típico y único que existe para hacer un campeón. Aunque su ascensión ha sido meteórica, su carrera hasta la Fórmula 1 pue-

de servir de ejemplo y no se diferencia mucho de los pasos dados por la mayoría de los grandes pilotos. Como la mayoría de ellos, el brasileño se inició en el mundo del karting, una escuela de aprendizaje imprescindible para sentar las bases. Después pasó a correr la Fórmula Ford en Brasil, de donde tu-



vo que dar el salto hasta Inglaterra para seguir su camino. Ya en Europa, corrió y ganó uno de los campeonatos británicos de la Fórmula Ford 1600. Al año siguiente, sin presupuesto para dar el salto a la Fórmula 3, pasaría a la Fórmula Ford 2000, ganando los campeonatos europeo y británico de esta especialidad y adjudicándose la temporada siguiente el británico de Fórmula 3. De aquí pasó directamente a la Fórmula 1, sin necesidad del paso intermedio de la Fórmula 3000 que otros pilotos han tenido que correr antes de llegar a la Fórmula Reina.

Aun habiendo pasado por prácticamente las mismas etapas que la mayoría de los demás pilotos, el caso de Sena es un poco atípico. A su alrededor se había formado una aureola que le dio un rápido paso a la Fórmula 1 en unas condiciones casi privilegiadas. No tuvo que aportar grandes cantidades de dinero para dar el salto, cómo ocurre

medios escasos y sin la seguridad de una continuidad. La causa de esta situación reside en los monopolios nacionales. En Europa han sido principalmente las empresas petrolíferas y las marcas de tabaco las que han apoyado a los pilotos más prometedores en su escalada. En España, al no haber más

que la empresa estatal, se ha carecido de este apoyo. Afortunadamente, el fin de esta situación está cerca, e incluso la propia Campsa ha decidido continuar su apoyo a un piloto prometedor como es Pérez Sala, que después de haberlo llevado a la Fórmula 3 se encuentra ya en la Fórmula 3000.

ESPAÑOLES EN FORMULA 1

NO ha sido la Fórmula 1 la faceta del automovilismo en que los españoles han brillado más. De todas formas, ha habido hombres que han alcanzado el más alto nivel en la carrera de un piloto y que incluso han dejado la impronta de su paso por la fórmula reina.

Son herederos directos de los hermanos De Vizcaya, del conde de Villapadierna, de Salvador Fábregas, etcétera, que participaron con asiduidad en los Grandes Premios anteriores a nuestra guerra civil y a la mundial. Concretamente, Pedro de Vizcaya llegó a ser miembro del equipo oficial Bugatti a comienzos de los años treinta, en la época en que lo dirigía Meo Costantini.

Pero fue sólo después de la segunda guerra mundial cuando la asociación de los automóviles clubs nacionales, convertida en Federación Internacional del Automóvil, creó el Campeonato del Mundo de Conductores, basada en una serie de carreras en diferentes países, y reglamentó las características que deberían tener los coches que participarían en él. Así nació, efectivamente, el Mundial de Fórmula 1, que se disputó por primera vez en 1950.

En esta nueva época, los españoles que se han subido a un monoplaza de Fórmula 1 para disputar un Gran Premio han sido cinco. El primero de ellos fue el catalán Francisco Godia, que se vio confiar un Maserati en 1951 con ocasión del Gran Premio Peña Rihn, en Barcelona.

Godia, el mejor resultado global

Después de esta primera carrera con uno de los Maserati de la Escudería Milán siguió participando con coches diversos en otras pruebas, volviendo a la Fórmula 1 en 1954, de nuevo con ocasión del Gran Premio de España. En el año 1955, en una carrera en Portugal, le dejaron un Ferrari con el que mantuvo un bonito duelo con Masten Gregory. Esta actuación no pasó inadvertida para Maserati, que le ofreció un contrato de piloto semioficial, según el cual se quedaban con la mitad de sus primas y sus premios.

Con Maserati disputó las temporadas 56, 57 y 58, pero fue en la primera de estas temporadas en la que obtuvo sus mejores resultados: dos cuartos puestos en Alemania e Italia.



Al volante de un Ferrari, el marqués de Portago logró en 1956 llegar segundo a la meta en el circuito de Silverstone

La Fórmula Ford siempre ha sido una escuela por la que han pasado los mejores.

en la mayoría de los casos. A él le bastó comprometerse por tres años con el equipo Toleman. Ello no fue obstáculo para que al ofrecerle Lotus un contrato para el año siguiente, lo aceptara, dedicando parte de la prima a rescatar económicamente el acuerdo que tenía con el contrato anterior.

El resto de los pilotos debe buscarse un patrocinador que les cubra los casi doscientos millones de pesetas que se necesitan para subirse a un Fórmula 1. Después, si se demuestran unas cualidades especiales, se puede llegar a no tener que pagar nada y comenzar a ganar dinero. Por ejemplo, tras ganar el campeonato británico de Fórmula 3, Nelson Piquet llegó a pagar en 1979 50 millones de pesetas para subirse en el segundo Brabham. Al final de aquel mismo año era líder del equipo y firmaba un contrato importante con Bernie Ecclestone.

Mención aparte merece el caso de los pilotos españoles, país en el que tenemos diversas fórmulas para comenzar, pero que carecen de continuidad. Es muy difícil conseguir dar el salto a la Fórmula 3 por falta de patrocinadores. Ha habido algunos pilotos que lo consiguieron, pero siempre corrieron con



INO, HIJO, NO!

EL vuelo de Iberia de Madrid-Londres de un día del mes de marzo de 1976 me llevaba a un sueño de muchos años, llegar a la Fórmula 1. En ese momento tenía nueve años de carreras nacionales, y con veintinueve años había abandonado casi todo por esta meta. Después vendrían los circuitos desconocidos, algunos angostos como Oulton Park, Mallory; otros anchísimos, Thruxton, Silverstone, Monza y otros impresionantes como Nurburgring, Brands, Zandvoort, normalmente húmedos, mojados, encharcados y algunos nevados.

Entonces comprendí que mis sesenta carreras de los últimos nueve años, casi todas ellas en un circuito soleado y con poca competencia, eran inferiores a la experiencia que en un solo año recoge un novel piloto de Fórmula Ford, que en su primer año se hace tres distintos campeonatos con un número igual a mis sesenta carreras, en diez circuitos distintos de gran dificultad, en condiciones climatológicas difíciles y por si fuera poco rodeados en las parrillas por otros cuya única y resuelta ambición era llegar tan lejos como puedan... Fórmula 1. Con este



Emilio de Villota

panorama decidí seguir, no sé muy bien si por miedo al qué dirán, si por soberbia, vanidad, o por demostrarme algo a mí mismo. Pero si aquel reto era duro, no lo era ni en comparación con otro mucho más hostil y violento: Federación, Automóvil Club y Consejo Superior de Deportes...

Durante los años siguientes, la tensión sería tan fuerte que ella misma te empujaba sin poder mirar para atrás. La búsqueda de patrocinadores y la Prensa cerraban el marco de una aventura justificada con mucho por procurar convertirme en los que ad-

miraba: Clark, Rindt, Peterson y Lauda.

Sólo correr con estos últimos, poder compararme con ellos a través de mi reloj, saber lo que me separaba en términos absolutos entre un dios y un aprendiz, era suficiente para perseverar y saltar por encima de todo obstáculo.

Cuando yo llegué en aquel marzo del 76, no existían para el automovilismo Piquet, De Angelis, Patrese, Alboreto, Prost... Su concentrada experiencia en estos años, la ayuda de sus países, estamentos, patrocinadores, circuitos, etcétera, les hacía llegar, saltar por encima y ganar.

Ojalá nadie tenga que repetir mi camino y se enfoque directamente por la trayectoria correcta; y no lo digo con nostalgia, porque yo con mis circunstancias repetiría de nuevo.

Y como me he puesto muy serio según he ido escribiendo, quisiera acabar estas líneas algo más relajado. ¿Saben ustedes lo que yo diría a mi hijo si me dijera que quisiera hacerlo como yo?

¡¡No, hijo, no!! Porque ahora podemos ser europeos.

DAMOS CREDITO AL MOTOR DE SU VIDA, YA.



Pise a fondo el acelerador de sus sueños. En la Caja de Madrid le damos crédito, ya: nuestro Crédito Familiar. Concedido en tiempo record, 24 horas. De la forma más cómoda. Incluso con la posibilidad de formalizarlo hasta tres meses después de haberlo conseguido. Sin gasto alguno.

Así, podrá pensar con calma la compra del vehículo que más le conviene, del vídeo, del equipo Hi-Fi, los electrodomésticos, o de cualquier otra cosa que pueda desear.

Todo ello en unas condiciones muy ventajosas, con un mínimo interés. Luz verde a sus ilusiones. En la Caja de Madrid le damos crédito, ya.

CREDITO FAMILIAR
24 horas



CAJA DE MADRID



Paco Godia, otro de los notables españoles, fue séptimo en el Campeonato del Mundo de 1956, certamen que corrió con Maserati

En la carrera alemana, en el difícil Nurburgring, le precedieron Fangio, con Ferrari, que ganó la carrera, y sus compañeros de equipo Stirling Moss y Jean Behra. En Monza ganó Stirling Moss, precediendo a Peter Collins —que cedió a media carrera su coche a Fangio— y a Ron Flockhart, con un Connaught.

Godia dejó el automovilismo a la muerte de su padre, en accidente, en 1958. Posteriormente hizo algunas carreras en España, pero de forma esporádica y a un nivel más bajo.

Portago, un segundo puesto en Silverstone

Casi en la misma época aparece Alfonso de Portago, hijo de aristócratas españoles, criado en los Estados Unidos. Un hombre superdotado para los deportes, puesto que destacó en todos los que practicó. Unido a la escudería Ferrari, participó principalmente en carreras de sport-prototipos, entre otras cosas porque Enzo Ferrari temía que al volante de un monoplace no pudiera controlar su fogosidad. De todas formas, en 1956 quedó incorporado al equipo de Fórmula 1, participando en los Grandes Premios de Francia, Inglaterra, Alemania e Italia. Su mejor actuación la tuvo en Inglaterra, en el circuito de Silverstone, en donde se colocó en segunda posición, detrás de Fangio, que, como él, conducía para Ferrari. A poco del final recibió la orden de parar y ceder el coche a Peter Collins, otro de los componentes del equipo Ferrari y que en aquel momento era líder del Mundial. Portago obedeció y Collins pudo terminar la carrera en se-

gunda posición, marcando tres puntos más que le permitieron seguir manteniendo el primer puesto de la clasificación. Fue un sacrificio inútil el del español, puesto que, al final, Collins perdería el título ante Fangio.

Al año siguiente, Portago debía haber hecho toda la temporada en Fórmula 1. Viajó a Argentina, terminando quinto en el Gran Premio, en el que también tuvo que ceder al final de la carrera su coche a Froilán González, el otro ídolo argentino, a fin de que éste pudiera clasificarse ante su público. Desafortunadamente, en el mes de mayo, con anterioridad al Gran Premio de Mónaco, estaban programadas las Mille Miglia, en donde el español encontraría la muerte junto a su copiloto Nelson y 11 espectadores que arrolló al salirse de la carretera.

Soler Roig, una buena imagen

Tras la desaparición de Godia y Portago del panorama deportivo hubo un paréntesis de una docena de años que se corresponde con la ausencia de carreras internacionales en nuestro país. La inauguración del circuito del Jarama y la recuperación del de Montjuich volvieron a dar vida a la afición y con ella algunos pilotos pudieron volver a medirse internacionalmente. Alex Soler Roig fue el que llegó más alto. Animador de la Escudería Nacional CS de Fórmula 2, en la que también formó Jorge de Bagration, llegó a la Fórmula 1 en 1970. Con anterioridad había recibido la oferta de conducir un Fórmula 2 lastrado en el Gran Premio de Madrid de 1968, pero tal opción no le había convencido y esperó hasta que

en 1970 Colin Chapman le ofreció un auténtico Fórmula 1, un Lotus 49, para el Gran Premio de España. Posteriormente, Alex fue llamado por Lotus a los Grandes Premios de Bélgica y Francia, en donde debía conducir el modelo 72, recién aparecido y falto de puesta a punto. Con aquel coche sus actuaciones fueron un fracaso.

Al año siguiente firmó como segundo del equipo March, que también sacó un coche muy aerodinámico y un poco complicado en su puesta a punto. Además, la organización del equipo no fue precisamente buena.

Finalmente, para 1972 firmó con BRM, pero, después del Gran Premio de España, en que se salió de la pista, renunció a la Fórmula 1, en parte porque consideraba que los medios que le proporcionaba el equipo británico no estaban a la altura.

Emilio Villota o la perseverancia

Casi enlazando con Alex Soler Roig surge Emilio Villota, que consigue un Brabham BT 44 del año anterior para



También Zapico quiso clasificarse en el Gran Premio de España de 1976

participar en el Gran Premio de España de 1976. No consiguió clasificarse. Al año siguiente montó, con ayuda de Iberia, un equipo para hacer todo el Mundial. Era un año en el que había muchos participantes en el Mundial y sólo pudo clasificarse en Austria, además de en España. En años sucesivos se centró en el Campeonato británico de Fórmula 1, participando, fuera de éste, únicamente en el Gran Premio de España, en el que su última actuación tuvo lugar en 1980, terminando aquella carrera al verse involucrado en un accidente con Carlos Reutemann y Jacques Laffite.

En 1982 firmó con March como tercer piloto para hacer de nuevo todo el Mundial. Víctima de una desastrosa organización, no logró clasificarse para ninguna de las carreras, por lo que prefirió rescindir el contrato antes del final de la temporada.

Esa fue su última participación en Fórmula 1.

Al mismo tiempo que Villota, en 1976 intentó también clasificarse con un viejo Williams Emilio Zapico, pero la rotura de una válvula en la última tanda de entrenamientos le impidió clasificarse.

LA COMBINACION PERFECTA DE COMODIDAD Y ALTO RENDIMIENTO.



Hemos de admitirlo: nos encanta ser los primeros. Hace 25 años construimos el primer automóvil

italiano con tracción delantera. Más tarde la suspensión independiente y la carrocería monocasco. Ahora

hacemos honor a esta tradición ofreciendo al conductor una experiencia totalmente novedosa: el brío de un deportivo, unido a la comodidad de un coche grande.

Su interior es elegante, espacioso, y soberbiamente equipado. Pero al mismo tiempo, bajo el capó oculta un

motor 4 cilindros, sobrealimentado, de 165 CV de potencia. Dotado de intercooler y sistema de seguridad contra el exceso de presión, como los motores de fórmula Uno. Capaz de pasar de 0 a 100 Km/h. en sólo 7,2 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 218 Km/h., sin que usted se dé cuenta. Además, hay un modelo de 6 cilindros en V, del mismo tipo que llevó al triunfo a los Lancia en la carrera de las Mil Millas en los años 50. Disponemos de un modelo turbodiesel que es, con mucho, el más rápido de su clase y de un 2.000 dotado de inyección electrónica de combustible que puede codearse con los mejores de su clase. Así son los Lancia Thema. Coches con un enorme potencial de tecnología e ideas. Para mantenerse en cabeza.

Thema 1.6 Turbo - 2.000 c.c., 165 CV., 218 Km/h., 0-100 Km/h. en 7,2 seg.
Thema Turbodiesel - 2.500 c.c., 100 CV., 185 Km/h., 0-100 Km/h. en 11,9 seg.
Thema 6 V - 2.850 c.c., 150 CV., 208 Km/h. 0-100 Km/h. en 8,2 seg.
Thema 1.6 - 2.000 c.c., 120 CV., 195 Km/h., 0-100 Km/h. en 9,7 seg.

LANCIA THEMA



la diferencia de viajar en LANCIA.

Los Lancia Thema son coches importados directamente de Italia por Fiat Hispania, S. A., dependiente de Fiat Auto SpA Turin y comercializados en España a través de una red de concesionarios exclusiva.



El tesón de Emilio de Villota le ha llevado varias veces a la Fórmula 1. En 1977, a los mandos de un McLaren, participó en todos los grandes premios europeos



**PROMOCION DE NUEVOS VALORES
EN COMPETICION**



¡inscríbete!

**con todas
las de ganar...**

Tienes el vehículo adecuado para iniciar una apasionante carrera deportiva. El TROFEO SUZUKI-SANTANA está dotado con importantes PREMIOS FINALES y POR CARRERA, que harán posible realizar

ahora tu sueño largamente acariciado. Infórmate en tu Concesionario SANTANA. Pide el REGLAMENTO y tu FICHA DE INSCRIPCION. Prepara tu coche. Prepárate... ¡y suerte!

CAMEL
OFF-ROAD

MONROE

Valeo

MICHELIN

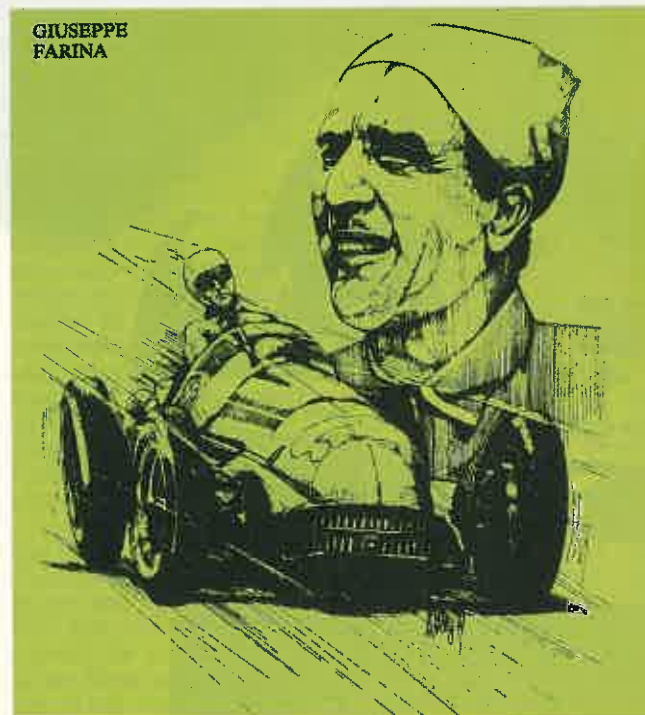
CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES SECRETOS EN TIERRA • COPA RACE



LOS CABALLEROS DEL RIESGO

El pelo revuelto de Gilles Villeneuve, la pajarita de Mike Hawthorn, el bigotillo de Graham Hill, las melenas de Jackie Stewart, las faldas de Jim Clark, son esos detalles curiosos que han contribuido a formar la imagen imborrable de unos héroes, la imagen de los caballeros del riesgo.

GIUSEPPE FARINA



HAY pilotos que ya son inmortales, hombres que parecen dioses de una religión particular, personajes que fueron capaces de entrar en el corazón y en el recuerdo de los aficionados

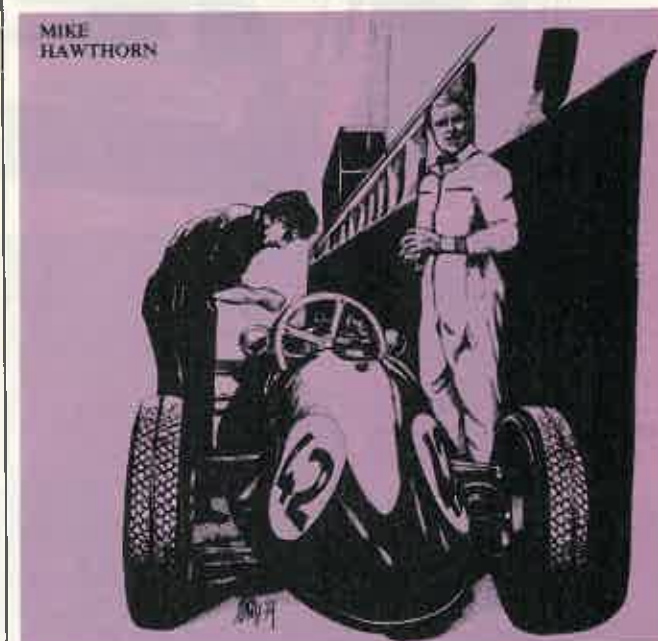
por mil detalles, por sus gestos, por sus manías, por sus rasgos de simpatía y, sobre todo, por un aspecto clave, el valor.

Gilles Villeneuve, el inolvidable piloto de Ferrari, el hombre del número 27, de-

sapareció en Zolder, en 1982 pero su recuerdo todavía permanece intacto; los desafíos del piloto canadiense a todas las normas establecidas, sus juegos con el volante, sus reflejos para llevar un Fórmula 1 con la misma soltura con la que se conduce un coche de verbenas no han sido reeditados por nadie, tan sólo Ayrton Senna, el nuevo héroe de la Fórmula 1, ha llegado a igualar al-

siempre impecable, de un héroe de los años cincuenta, Mike Hawthorn, el último piloto que supo combinar el mono de carreras con la pajarita del esmoquin; Hawthorn fue capaz de rodar sin miedo por los circuitos de Barcelona y Oporto, saltar por encima de las calles adoquinadas, de las vías de los tranvías y bajar del Ferrari como si tal cosa, con el mismo espíritu con el que se sa-

MIKE HAWTHORN



gunos de aquellos rasgos geniales del «pequeño gran hombre», pequeño de talla pero con un corazón inmenso.

El piloto canadiense era capaz de dar una vuelta al circuito de Zandvoort con una rueda trasera arrancada, con toda la parte posterior destrozada, para llegar a los boxes y pedir a sus mecánicos que intentasen reparar el desperfecto.

Ese pelo revuelto de Villeneuve, ese aire de indio americano escapado de un western no tenía nada en común con el estilo elegante,

le de un casino después de haber hecho un pleno en la ruleta. Hawthorn ganó el título de campeón del mundo que Stirling Moss, otro inglés ilustre, no pudo conseguir en su vida deportiva; Hawthorn murió después en un accidente de carretera estúpido, un accidente que llegó de improviso cuando conducía su Jaguar por el campo inglés.

Stirling Moss, una calva ilustre, una pulsera de plata inconfundible en su muñeca derecha y un estilo de vida golfo. El más vividor de todos dejó un recuerdo de



JUAN MANUEL FANGIO

Pon un poco de F.1 en tu coche.



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

veglia

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

campeón sin corona: Moss no fue capaz de lograr el título mundial, pero sí dio a Lotus sus victorias más difíciles, las victorias por las que nadie apostaba ni una peseta.

El carácter alegre de Moss está presente todavía en las pistas, y aun cuando supera los cincuenta años, no duda en coger el volante de un turismo y enfrentarse a pilotos que podrían ser sus hijos e, incluso, sus nietos.

Y en esa época, durante los primeros balbuceos de la Fórmula 1 un argentino inolvidable, el inigualable Juan Manuel Fangio, el Chueco, un maestro de las pistas, el piloto que fue capaz de ganar cinco campeonatos del mundo después de haber conducido por los pueblos de toda Sudamérica unos cacharros indomables, los turismos de carretera; Fangio se formó al volante de una mezcla infame de coches y camionetas en la que todos los movimientos exigían un esfuerzo digno de un levantador de piedras, una dureza que no restó sensibilidad a Fangio para acoplarse después a la conducción fina y delicada de los Ferrari, de los Mercedes o de los Maserati que estuvieron en sus manos.

De un argentino a otro, del supercampeón Fangio al bello tenebroso Carlos Reutemann, el león de la pista; un carácter turbulento y

JIM CLARK



unos ojos de color azul, fríos como el acero, una imagen que ha marcado los últimos años de la Fórmula 1; el argentino menos parlanchín ha sido centro de atención de la inmensa mayoría de las mujeres pendientes de este mundo rápido, así como el terror de los jefes de equipo que han tenido que sufrir sus enfados, sus silencios impenetrables y su mirada acusadora. Brabham, Lotus, Ferrari y Williams son los equipos que han contado con los servicios de este piloto «tormento y atormentado», según

las palabras del Sumo Sacerdote de la Fórmula 1, Enzo Ferrari.

En Ferrari nació el mito de Niki Lauda, el piloto que venció a la muerte, el hombre que regresó a la vida tras haber traspasado un muro de fuego que le robó parte de sus pulmones al tiempo que marcó su cara con unos estigmas imborrables. Tres veces campeón del mundo, Niki Lauda dejó de ser un personaje frío como un glaciar cuando pasó miedo en la lluvia torrencial de Japón o, después, el día de su primera retirada en Canadá,

para transformarse en un ser amable que arrastró a millones de espectadores.

Clay Regazzoni es otro de los personajes que sigue cautivando por su humanidad. Clay está en una silla de ruedas desde su terrorífico accidente de Long Beach, pero es un ejemplo de voluntad para el mundo, una persona que se ha superado a sí misma; Regazzoni ha intentado volver a andar, y aunque la Medicina no ha podido solucionar su lesión, Clay ha mantenido la ilusión de vivir.

El piloto suizo ha sido el último golfo de la Fórmula 1, el hombre que fue capaz de ganar en Silverstone el primer gran premio para los monoplazas Williams después de una noche en agitada compañía femenina y bien regada con champán, dos elementos prohibidos por el patrocinador árabe que el equipo tenía en aquel momento. Regazzoni siempre ha sabido ser un caballero del volante, no sólo cuando estaba en pleno uso de sus facultades, cuando pilotaba los Ferrari o los Williams, sino también cuando ha estado conduciendo un camión en pleno París-Dakar o en una de sus clases diarias de pilotaje a conductores minusválidos.

Emerson Fittipaldi fue el soplo de alegría juvenil, el piloto que impuso el ritmo de la samba en Fórmula 1.

GRAHAM HILL



JACKIE STEWART



Si quiere comprobarlo, no tiene más que sentarse ante los mandos del Audi 80 GTE.

Incluso antes de ponerse en marcha comenzará a disfrutar del nivel de seguridad y confort que se vive a bordo. En cada detalle.

Pero cuando realmente sentirá

a fondo el placer que produce pilotar este Audi es en el momento en el que su carrocería se pone en movimiento.

Déjese llevar por el Audi 80 GTE. Su diseño, deportivo y aerodinámico, junto a su robusto motor de 1.8 l. le permitirá superar la

barrera de los 180 Km/h. O lo que resulta aún más impresionante, ponerse de 0 a 100 Km/h., en menos de 10 segundos.

Y todo esto, con un consumo de sólo 5,9 l. a los 100 Km. El más bajo de las berlinas de su clase.

Póngase ante los mandos del Audi 80 GTE. Un vehículo preparado para proporcionar el máximo placer de conducción. Por su confort de marcha. Por su gran respuesta en ruta.

Y ahora, con las nuevas posi-

bilidades de financiación que le ofrece Fiseat, el Audi 80 GTE está más cerca que nunca de usted.

Si de verdad quiere experimentar una nueva sensación, suba a bordo y pilote un Audi 80 GTE. Nunca habrá llegado tan alto.



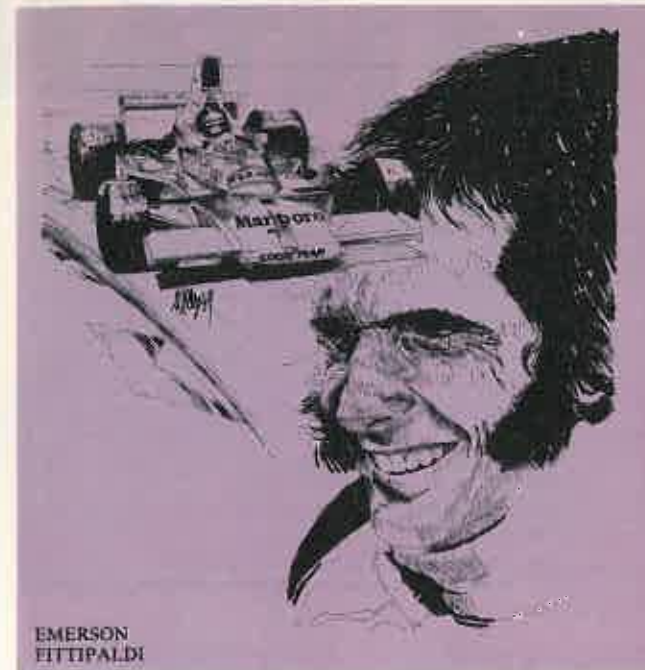
A la vanguardia de la técnica.



Audi 80 GTE. No se conduce. Se pilota.



Importado por Seat



EMERSON FITTIPALDI

NIKI LAUDA



Fittipaldi fue uno de los mejores rivales de Clay Regazzoni. Este brasileño de cara marcada por la viruela y con patillas de bandolero fue el campeón del mundo más joven, *el príncipe negro*, apodo que recibió al sentarse a los mandos de su Lotus-JPS, tétrico como un ataúd. Fittipaldi fue el vendaval que barrió a nombres consagrados sin perder su sonrisa, sin dejar de repartir autógrafos entre unos aficionados que le querían tanto como a Pelé. *O rato* impresionó a todos los espectadores españoles y creó una afición que todavía se mantiene viva.

Jackie Stewart fue el primer profesional de la nueva época del automovilismo deportivo, una institución respetada dentro del mundo de la velocidad. Si sus manos, sus pies y su magnífico cerebro marcaron toda una época en los circuitos; su imagen, hecha con las gafas metálicas, las melenas cuidadas y los ojos bizcos, se convirtió en el elemento imprescindible de todas las revistas del corazón durante una década, tanto si estaba en compañía de los príncipes de Mónaco o de los herederos del trono británico, como si conversaba con el Rey Juan Carlos. Stewart supo convertir su vida familiar y pública en centro de atención para la prensa rosa y sacar después tajada eco-

nómica de todo ello, sin temor para anunciar algo tan personal como la ropa interior masculina: *Jackie Stewart by terrible*.

A su lado, la imagen sobria de Graham Hill, una imagen dominada por ese bigote de coronel inglés destinado en la India, pareció

siempre algo de otra época, como un recuerdo colonial, y, sin embargo, Hill fue un héroe de categoría, el hombre que logró escalar todos los peldaños para ser el número uno. Supo saltar desde un taller mecánico hasta el título mundial. Había comenzado dando vueltas de

prueba en un circuito y terminó como campeón indiscutible. Una niebla traidora y una avioneta sin gasolina acabaron con su vida.

En la última parte de este repaso quedan dos astros inigualables, el Doctor Farina y Jim Clark. Farina fue el primer italiano que ganó el campeonato del mundo, en 1950, un intelectual metido entre grasa, gasolina y motores que supo imponer su ley a pilotos con muchas carreras a sus espaldas sin dar la menor importancia al hecho, sin apabullar con sus actuaciones.

Y como broche de oro, el rey de los sesenta, el *escocés volador*, el piloto que ganó siempre sin dar opción a sus seguidores, un campeón de pies a cabeza que era capaz de ponerse una falda escocesa con los colores de sus antepasados para celebrar sus repetidas victorias. Jim Clark, imbatible en la pista, cautivaba no sólo por su modestia, sino también por su timidez natural. Siempre quiso dar una alegría a los aficionados españoles, y lo logró en la primera carrera internacional celebrada en el Jarama. Su imagen elegante y equilibrada es el mejor sello de un buen profesional, un mito que todavía tiene millones de seguidores.

Angel Marco

Ilustraciones: Willy Richard
Guía Marlboro Grand Prix



Clay Regazzoni y Carlos Reutemann

Un ejemplo de voluntad para sobrevivir y un piloto tenebroso



El malabarista del volante, Gilles Villeneuve

Estuvo siempre en la cuerda floja, por eso fue el más querido



NUMEROS CANTAN

CARRERAS EN CABEZA DESDE LA SALIDA

Clark	13
Stewart	11
Lauda	7
Brabham	5
Andretti	5
Moss	4
Reutemann	4
Piquet	4
Scheckter	3
Regazzoni	3
Prost	3
Fangio	2
Brooks	2
Peterson	2
Hunt	2
Jones	2

(Sólo desde 1957.)

ENTRE LOS 25 DEL 86

Más títulos: Piquet (2).
 Más victorias: Prost (21).
 Más pole position: Arnoux y Piquet (18).
 Más vueltas rápidas: Prost (16).
 Más elegante: De Angelis.
 Más aristocrático: Dumfries (vizconde de Dumfries).
 Más joven: Senna (veintiséis años).
 Más viejo: Laffite (cuarenta y tres años).
 Más gordo: Jones (82 kilos).
 Más delgado: Laffite (62 kilos).
 Más alto: Danner (1,83 metros).
 Más bajo: Teo Fabi (1,62 metros).
 Más veterano: Laffite (12 temporadas).

LOS MAS VETERANOS

G. Hill: 176 Grandes Premios
 Lauda: 171 Grandes Premios
 Laffite: 167 Grandes Premios
 Watson: 152 Grandes Premios
 Reutemann: 146 Grandes Premios
 E. Fittipaldi: 144 Grandes Premios
 Jarier: 136 Grandes Premios
 Regazzoni: 132 Grandes Premios
 Andretti: 128 Grandes Premios
 Patrese: 128 Grandes Premios



LOS MAS RAPIDOS

Clark	33*
Fangio	28
Lauda	24
Andretti	18
Arnoux	18
Piquet	18
Stewart	17
Moss	16
Prost	15
Ascari	14
Hunt	14
Peterson	14
Brabham	13
G. Hill	13
Ickx	13
Rindt	10

* Mayor número de pole-position.

LOS MAS VICTORIOSOS

Stewart	27
Clark	25
Lauda	25
Fangio	24
Prost	21
Moss	16
Brabham	14
E. Fittipaldi	14
G. Hill	14
Ascari	13
Piquet	13
Andretti	12
Jones	12
Reutemann	12
Hunt	10
Peterson	10
Scheckter	10

GANADORES EN SU PRIMER GRAN PREMIO

Farina en 1950 (Gran Premio de Inglaterra, Silverstone)
 Baghetti en 1961 (Gran Premio de Francia, Reims)

A LO LARGO DE LA HISTORIA

El ganador de un GP más joven: McLaren (veintidós años).
 El ganador de un GP más viejo: Fagioli (cincuenta y tres años).
 Mayor número de vueltas rápidas: Clark (27).
 Mayor número de kilómetros en cabeza: Clark (10.189).

LOS CIRCUITOS DE ESTE AÑO

El más rápido: Silverstone (Inglaterra), 243,036 km/h. de media.
 El más lento: Montecarlo (Mónaco), 144,284 km/h. de media.

CAMPEONES DEL MUNDO

Año	Pilotos	Marcas	Año	Pilotos	Marcas
1950	G. Farina (Alfa Romeo)	—	1968	G. Hill (Lotus Ford)	Lotus
1951	J.M. Fangio (Alfa Romeo)	—	1969	J. Stewart (Matra Ford)	Matra
1952	A. Ascari (Ferrari)	—	1970	J. Rindt (Lotus Ford)	Lotus
1953	A. Ascari (Ferrari)	—	1971	J. Stewart (Tyrrell Ford)	Tyrrell
1954	J.M. Fangio (Mercedes/Maserati)	—	1972	E. Fittipaldi (Lotus Ford)	Lotus
1955	J.M. Fangio (Mercedes)	—	1973	J. Stewart (Tyrrell Ford)	Lotus
1956	J.M. Fangio (Lancia/Ferrari)	—	1974	E. Fittipaldi (McLaren Ford)	McLaren
1957	J.M. Fangio (Maserati)	—	1975	N. Lauda (Ferrari)	Ferrari
1958	M. Hawthorn (Ferrari)	Vanwall	1976	J. Hunt (McLaren Ford)	Ferrari
1959	J. Brabham (Cooper Climax)	Cooper	1977	N. Lauda (Ferrari)	Ferrari
1960	J. Brabham (Cooper Climax)	Cooper	1978	M. Andretti (Lotus Ford)	Lotus
1961	P. Hill (Ferrari)	Ferrari	1979	J. Scheckter (Ferrari)	Ferrari
1962	G. Hill (BRM)	BRM	1980	A. Jones (Williams Ford)	Williams
1963	J. Clark (Lotus Climax)	Lotus	1981	N. Piquet (Brabham Ford)	Williams
1964	J. Surtees (Ferrari)	Ferrari	1982	K. Rosberg (Williams Ford)	Ferrari
1965	J. Clark (Lotus Climax)	Lotus	1983	N. Piquet (Brabham BMW Turbo)	Ferrari
1966	J. Brabham (Brabham Repco)	Brabham	1984	N. Lauda (McLaren TAG Porsche)	McLaren
1967	D. Hulme (Brabham Repco)	Brabham	1985	A. Prost (McLaren TAG Porsche)	McLaren

POLE POSITION EN SU PRIMER GRAN PREMIO

Farina en 1950 (Gran Premio de Inglaterra, Silverstone)
 Andretti en 1968 (Gran Premio de USA, Watkins Glend)
 Reutemann en 1972 (Gran Premio de Argentina, Buenos Aires)

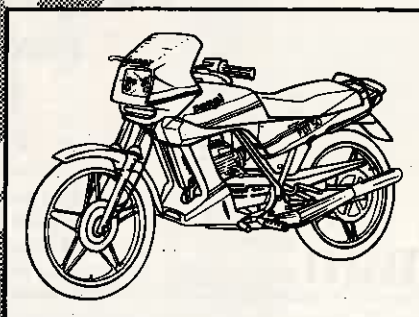
MARCAS CON MAS VICTORIAS

Ferrari	91
Lotus	75
McLaren	48
Brabham	35
Tyrrell	23
Williams	22
BRM	17
Cooper	16
Renault	15
Alfa Romeo	10

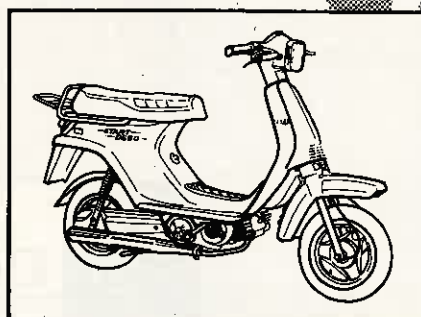
NUEVOS MODELOS

CAMPEONA DEL MUNDO
1969 y 1970, 50 cc 1971 y 1972, 125 cc VELOCIDAD
DERBI
RABASA

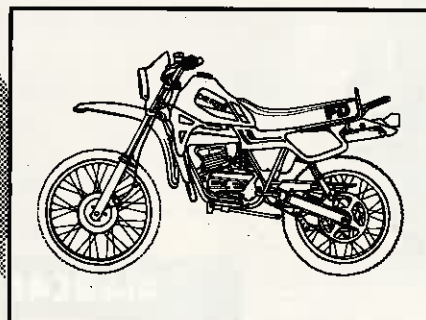
**Nuestros triunfos
en la competición los ponemos
a su servicio**



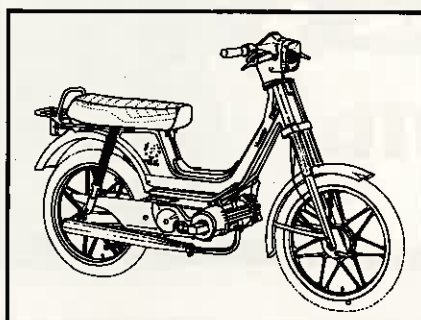
DERBI FDT-50



SCOOTER DS-50 DERBI



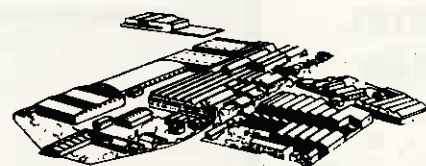
DERBI YUMBO EXTRA FD



DERBI VARIANT START

Solicite información
y pruebe nuestros modelos del 86:
Variant Sport, Yumbo RD-2
y Coppa FT.

Desde los 14 años.



60.000 m² de instalaciones



MOTOS



Sito Pons tiene ante sí la gran ocasión de mostrar su auténtica valía. Junto a él, Juan Garriga, que este año acomete la aventura de 500 centímetros cúbicos.

MUNDIAL 86

SITO A LA CARGA

El próximo día 4 de mayo, en el Circuito del Jarama, se dará salida al Gran Premio de España, el primero de los doce que formarán la nueva temporada.

Al contrario que otros años, estarán presentes pilotos españoles en todas las cilindradas, cosa que demuestra el constante aumento del nivel deportivo en nuestro país.

La categoría reina, la de 500 centímetros cúbicos, está al rojo vivo. Yamaha se ha propuesto seriamente atacar al coloso Honda y a su inalcanzable piloto Freddie Spencer, que el pasado año se adjudicó el título mundial de 250 y 500 centímetros cúbicos con tal superioridad que no dejó alternativa a sus competidores. Para evitar esto se han concedido motos Yamaha oficiales al equipo dirigido por Giacomo Agostini, que cuenta con Eddie Law-

son y McElnea como pilotos. Esto se verá reforzado por la nueva escudería Yamaha Lucky-Strike, con Kenny Roberts al frente, que ha seleccionado a Mike Baldwin y Randy Mamola como pilotos. También el rapidísimo Christian Sarrón seguirá con la escudería Sonauto-Yamaha. Con este panorama, para Honda las cosas se han puesto difíciles la marca nipona alineará dos motos NSR de cuatro cilindros, con Freddie Spencer y Wayne Gardner, que, al parecer, es una posible futura estrella del motociclismo.

El único español en esta categoría es el catalán Juan Garriga, que con sus brillantes actuaciones en los ensayos con Cagiva se ha ganado la confianza de los hermanos Castiglioni y ha fichado para la marca italiana. A nuestro piloto le falta experiencia y familiarizarse con su montura, que además no es

de las más competitivas. Si se sopesan estos factores se podrá considerar como un triunfo para Garriga el situarse alrededor del décimo puesto. Como en la pasada temporada, el team Suzuki Gallina no estará entre los primeros. Las motos no son rápidas y adolecen de infinitos males de juventud. Contarán con Dave Petersen y Pier Francesco Chili como conductores, que, según los ensayos realizados, son tan poco competitivos como sus motos.

El proyecto Elf-2 sigue adelante a pesar de los problemas de peso registrados en los últimos entrenamientos. Sus pilotos Ron Haslam y Christian Le Liard se muestran dichosos y tienen plena confianza en la capacidad de sus técnicos.

En la categoría de 250 centímetros cúbicos, los españoles estarán presentes con el equipo J. J. Brown y Campsa.

PEUGEOT 205 DE ESPAÑA,* 1.º DE ALEMANIA.

CLASIFICACION "AUTO MOTOR UND SPORT"

GENERAL		IMPORTADOS	
1.º PEUGEOT 205	37,7%	1.º PEUGEOT 205	54,3%
2.º VW POLO	21,7%	2.º FIAT UNO	18,8%
3.º FIAT UNO	10,6%	3.º LANCIA Y-10	6,0%
4.º OPEL CORSA	10,0%	4.º RENAULT 5	5,5%
5.º FORD FIESTA	6,5%	5.º MITSUBISHI COLT	3,4%

*LOS PEUGEOT 205 "ALEMANES" SE FABRICAN EN VILLAVERDE (MADRID)



El primero. El mejor.
Para los alemanes no hay otro
coche de su cilindrada que le supere.
La prestigiosa revista "Auto Motor
und Sport" ha publicado el resultado
de su encuesta anual. En ambas
categorías, global e importados, el

Peugeot 205 ha vencido.
Más de 100.000 alemanes han
elegido al Peugeot 205, por delante
de todos los demás coches de su
categoría, y los alemanes entienden
de tecnología.

Peugeot 205, el primero.

PEUGEOT 205 Contigo al fin del mundo.



**PEUGEOT TALBOT:
FUERZA DINAMICA**

CEPSA Lubricantes recomendados Esso

Las «bajas rojas» y sus pilotos Nieto, Aspar y Herreros darán que hablar en una categoría en la que aspiran al título.



Carlos Cardús, el otro hombre de Honda
Está dispuesto a dar el do de pecho



Juan Garriga, único español en la categoría reina
Un reto que el piloto catalán afrontará con la Cagiva

Este último cuenta con Sito Pons, que dispone de una Honda muy competitiva, y será acompañado por Carlos Cardús, al cual ha sido confiada una moto de inferiores prestaciones. Al margen de esto, la actuación en Daytona de Pons y Cardús ha dado la medida de la elevada competitividad del equipo, capaz de hacer frente a pilotos de la talla de Mang, Ricci y Sarrón.

No por esto hay que menospreciar la J. J. Brown pilotada por Alan Carter, equipada con motor Rotax última se-

rie. Sin lugar a dudas, el espantapájaros en esta cilindrada es la nueva Yamaha con el motor de dos cilindros en V, que pilotarán los rapidísimos Wimmer y Lavado.

Estos dos no dejarán cuartel a sus adversarios con Honda, que sólo un milagro los puede librar del acoso Yamaha-Lavado-Wimmer.

En un escalón más bajo están situados Reggiani y Herweh, con las Aprilia, así como Vitali, que le veremos conducir la nueva Garelli, a la espera

de que sea algo más competitiva que el anterior modelo.

A no ser por la presencia de Angel Nieto en la cilindrada de 125, el dominio sería totalmente italiano. El actual campeón del mundo, Fausto Gresini, ha declarado que tiene claro el propósito de renovar su título mundial y que Bianchi Gianola y Avinger están lejos de arrebatarle el título. Su Garelli es, sin duda, la moto más experimentada, pero las dotes de puesta a punto y pilotaje que posee Angel Nieto pueden



Las rivales de Honda en 500 serán las Yamaha del equipo de Kenny Roberts. También la de Agostini tendrán algo que decir, sobre todo con Eddie Lawson (arriba, a la derecha)

poner en peligro el liderazgo del italiano y situar de forma sorprendente a la Derbi en el mejor lugar.

Otro factor ha considerar es la importancia que representa para el piloto zamorano alcanzar un nuevo título mundial, que le situaría cerca de los quince en poder de Giacomo Agostini.

Este incentivo le servirá de empuje también en ochenta centímetros cúbicos, donde formará equipo con Jorge Martínez y Manuel Herreros.

Por el momento, Angel Nieto se li-

mita a modestas actuaciones en las carreras nacionales; sin embargo, es de dominio público la agresividad de este piloto una vez metido en un gran premio del campeonato mundial.

Las Derbi se tendrán que enfrentar una vez más con Dörlinger y las Krauser, que la pasada temporada le quitaron el título a la marca catalana, esto no fue por superioridad, sino por mala suerte de Jorge Martínez. Lógicamente, el equipo español sale a la pista con máxima agresividad y con motos alta-

mente competitivas. En esto, Angel Nieto es una pieza de primordial importancia, tanto desde el punto de vista técnico como táctico por su forma de plantear las carreras.

Mucho se han de torcer las cosas para que Nieto no vuelva a triunfar por decimocuarta vez en el Campeonato del Mundo; su único rival en ochenta centímetros cúbicos sólo puede ser una caída o las inesperadas averías mecánicas.

Gigi Corbetta



Electrónica y Electricidad
Electrónica (con experimentos).
Técnico Electricista.
Maestro Electricista.
Instalador Electricista General.
Instalador Electricista de Viviendas.
Instalador Electricista de Industrias.

Gestión Empresarial
Jefe de Ventas.
Jefe Administrativo.
Marketing.

Informática
Introducción a la Informática.
BASIC+ Microordenadores.

Automoción
Jefe de Taller de Automóviles.
Técnico en reparación de Automóviles.
Mecánico de Automóviles.
Electrónica y Electricidad del Automóvil.
Mecánico de Motores Diesel.
Localización de Averías.
Mecánico de Motos (reparación y puesta a punto).

Corte y Confección
Corte y Confección.
Dibujo de Figuras.

Puericultura
Puericultura.
Educación Preescolar.
Puericultura y Educación Preescolar.

Decoración
Decoración.
Decoración del Hogar.
Dibujante de Muebles.
Técnico en Diseño y Amueblamiento de Cocinas.

Contabilidad
Contabilidad.
Jefe de Contabilidad.
Contabilidad y Control Presupuestario.

Video
Curso de Video.

Delineante General
Delineante en Construcción.
Delineante Mecánico.

Jardinería
Jardinería.

Dibujo, Pintura y Fotografía
Fotografía.
Dibujo y Pintura.
Dibujante General.
Pintura al Oleo.
Dibujo Artístico.
Dibujo Humorístico.
Dibujo de Caricaturas.
Dibujo de Historietas.

Construcción
Técnico en Construcción.
Fontanería y Electricidad.
Maestro Albañil.
Fontanería.

Culturales
Graduado Escolar.
Formación Básica de Psicología.

CEAC es una institución española con proyección internacional, dedicada exclusivamente a la ENSEÑANZA A DISTANCIA, con los más modernos y eficaces métodos educativos. Un centenar de profesores realizan personalmente la corrección y resolución de los miles de ejercicios que nos remiten nuestros alumnos, así como la preparación de nuevos Cursos o la puesta al día de los actuales. De este modo, facilitamos a nuestros alumnos una formación a nivel de los más importantes Centros mundiales. **CEAC, vocación por la Enseñanza.**

CEAC

CENTRO DE ENSEÑANZA A DISTANCIA
AUTORIZADO POR EL MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CIENCIA N.º 8039185
(BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO 3-6-83)
Aragón, 472 (Dpto. L-V C) 08013 Barcelona
Tel.: (93) 245 33 06

Adelántese a las circunstancias y pidanos información hoy mismo.

o llame al (93) 245 33 06 de Barcelona

ABIERTA LA MATRICULA

ESTAS ENSEÑANZAS SE AJUSTAN AL ART. 35 DEL DECRETO 707/1976 Y A LA ORDEN MINISTERIAL DE 5/2/1979

GRATUITAMENTE

Sí, deseo recibir a la mayor brevedad posible información sobre el Curso de: _____

Nombre y Apellidos _____ Edad _____

Domicilio _____ N.º _____ Piso _____ Pta _____ Tel _____

Código Postal _____ Población _____

Provincia _____

Profesión _____

CEAC, Aragón, 472 (Dpto. L-V C) 08013 Barcelona

Power to the people

Pero en inglés, "power" significa no sólo "poder", sino también "potencia."

Y potencia es lo que, entre otras muchas cosas, ofrece la nueva serie KEH de Pioneer. Potencia para todos, porque sus precios no son "solo para poderosos."

Hay tres radio/cassettes para

elegir: KEH-4020, KEH-5020 y KEH-6030, que es el que aparece en la fotografía.

Todos ellos están dotados de unos poderosos 20 W por canal, un sintonizador digital de Quartz-PLL con 24 presintonías y un soberbio diseño en negro con una

brillante iluminación nocturna.

Diríjase al Distribuidor Pioneer Car Audio más cercano y compruébelo usted mismo.

PIONEER
ALTA POTENCIA EN CAR STEREO.

DISTRIBUIDOR EN ESPAÑA: VIETA AUDIO ELECTRONICA SA-C/BOLIVIA, 239-08020 BARCELONA.

Cuéntenos s

MENOS ANUNCIOS!

SOY asiduo lector de MOTOR16, por cierto —y de antemano— considero la publicación bastante buena; mi sorpresa ha llegado al comprar el número 126 (22 marzo 1986), ya que de 84 páginas que consta la revista, 32 son de publicidad.

Estoy totalmente a favor de la publicidad, pues sin ella no existirían muchas de las cosas (acontecimientos deportivos, pruebas, etcétera) que tanto nos gustan. Pero, no se pasen, pues si ya tiene pocas páginas, ustedes las ocupan de catálogos...

Creo que compramos una revista de información, y no de publicidad.

Si quieren —como puede ser lógico— introducir publicidad, aumenten la cantidad de hojas, pongan «los catálogos» diferenciados del texto habitual, etcétera. Otra posibilidad sería imponer la antigua, pero útil publicación con distintos pósters, concursos, regalos, etcétera.

Señores, ya que han con-

seguido imponer su revista a tantas otras, con el apoyo de su fieles compradores, no hagan que nos arrepintamos.

Pablo M. Gutiérrez Muñoz
Granada

Respuesta.—El número concreto a que hace referencia incorpora un encarte de 16 páginas de publicidad de todos los modelos Ford, por lo que el número de páginas habituales se incrementó hasta las 84. La publicidad es absolutamente imprescindible si queremos mantener el precio de cubierta y no llegar a las 300 pesetas a que tendríamos que vender esta publicación.

CARBURADORES USADOS

DESDE el mes de marzo de 1985 soy poseedor de un Renault 11 GTX, el cual me ha dado bastante problemas, todos ellos dentro del año que da el fabricante como garantía. Entre ellos citaría: se despegó el tapizado del techo; fue necesario cambiar el cable del acelerador; cambio del regu-

lador del alternador; desajuste de la pieza protectora de la caja de cambios, y reposición de rodamientos del tren trasero. Todos ellos solucionados con gran interés en talleres Renault Miras.

Pero el problema que realmente me preocupaba y afectaba al rendimiento del coche era debido a fallos de carburación, el coche daba tirones, consumía excesivamente, se calaba en marcha, el ralenti era poco estable, etcétera.

Tras dirigirme a varios concesionarios Renault, e incluso a realizar una limpieza de carburador, el problema no disimuló.

Todo esto me llevó a tomar una actitud de presión (ya que me venía la garantía), consiguiendo que me cambiasen el carburador. Pero cuál fue mi sorpresa al darme cuenta que dicho carburador era usado.

Puesto al habla con el taller que me realizó dicho cambio reconoció que el carburador no era nuevo, dicha pieza les fue suministrada por otro concesionario Renault, bajo el conocimiento y autorización de su jefe de posventa, Fernando García.

Yo no estaba dispuesto a aceptar dicho cambio, ya que lo consideraba una estafa. Puesto en contacto telefónico con dicho señor García, me reafirmó lo expuesto por el taller.

Tras mantener una entrevista con dicho señor, y con la mediación del director gerente del concesionario Renault Miras logré que me cambiaran el carburador por un nuevo. ¿Pueden ciertos concesionarios de Renault montar un carburador usado en lugar de uno nuevo estando el vehículo en garantía?

A la vista de todo lo expuesto, creo que ciertos talleres de concesionarios oficiales Renault juegan sucio, en lugar de jugar duro.

Constantino Martínez
Madrid

BRITISH MOTORS: SOLO NUEVOS

ESTE es un concesionario Austin Rover situado en una zona clave de Barcelona: la Bonanova, en la parte alta de la ciudad. Es una tienda de muy agradable estética, lo que viene propiciado por tratarse de un chaflán de una casa de reciente construcción. Así, doscientos metros cuadrados de exposición que se ven desde diferentes ángulos resultan realzados. La decoración, sencilla pero elegante, hace el resto.

Por tratarse de un concesionario Austin Rover, su gama comprende desde los pequeños Metro hasta los imponentes Jaguar pa-

sando por las gamas Rover y Range Rover. Precisamente fue con uno de estos vehículos con los que colaboraron al éxito de Salvador Cañellas y Doménec Ferrán en la edición de 1985 del Rallye París-Dakar.

El cliente es atendido por cuatro vendedores que solamente les ofrecen vehículos nuevos, puesto que en British Motors no se dedican al vehículo usado. Normalmente las transacciones se realizan al contado, aunque naturalmente los clientes disponen de los sistemas usuales de financiación a través de las entidades crediticias, princi-

palmente las Cajas de Ahorros. Estos clientes tienen a su disposición un parking, dado que en la zona el aparcamiento es uno de los problemas con los que los visitantes se pueden encontrar.

Las operaciones de reparación y mantenimiento de vehículos no se realizan en el mismo lugar sino en los locales situados en la calle Reina Elisenda de Montcada, 13. Las entregas son inmediatas y el stock del que disponen es generoso en amplitud con lo que normalmente cualquier demanda del comprador puede ser satisfecha.

Puntuaciones: Exposición, 8; vendedores, 8; talleres, 7; financiación, 6; entregas, 7.



Agenda

Del 8 al 14 de abril

Televisión

- El programa **Estadio 2**, que se emite los sábados por la Segunda Cadena de dieciséis a veintuna horas, ofrecerá el próximo día 12 los entrenamientos del **Gran Premio de España de Fórmula 1**, y también conectará con el circuito francés de **La Mans** para retransmitir parte de las **24 Horas de Motociclismo**.
- El domingo durante el espacio **Estudio Estadio**, que comienza a las doce de la mañana por la Primera Cadena, se conectará con **Jerez** para retransmitir imágenes en directo del **Gran Premio**. También está prevista la retransmisión desde **Silverstone** de la carrera de **F 3000**.
- El **lunes día 14 la restauración de motos** será el tema del programa **Dinamo**, que se emite a partir de las diecinueve treinta horas por la Primera Cadena.

Automovilismo

- Apretado programa el sábado y domingo en Jerez. Junto a los grandes del automovilismo también se disputarán dos pruebas de Producción y Copa Renault Turbo y una exhibición de Clásicos Deportivos.

Esquí

- El 12 de abril en **Sierra Nevada** se va a celebrar la última de las tres pruebas del **Trofeo Smirnoff-Monitor-Ski**, certamen abierto a todos los aficionados.



Los argentinos Santiago Lange y Miguel Souhilet. Ganaron por goleada, a pesar de navegar con un barco prestado.

Ocio

Dos pruebas al día es un importante esfuerzo físico, que se refleja en la cara de la infanta Cristina, participante en la clase 470, con su barco «Incógnito» y su tripulante, Victoria Fumadó.



Las dos regatas se disputaron con buen viento, de tal manera que los primeros terminaron a las nueve de la noche, lo que es el récord de la prueba. La competitividad dentro de la clase de Regatas permitió que se adjudicara el Trofeo S.A.R. Princesa Sofía, el pequeño cuarto de tonelada. Regresa de Fernando Eker, que venció en las dos pruebas en su clase de barcos pequeños.

La vela ligera disputó seis pruebas por clase, a lo largo de cuatro días, dos de calma y dos de viento medio. Esto hizo que en algunas clases no se pudieran cumplir las previsiones, y se anularan algunas pruebas. En cruceros el Trofeo Princesa Sofía se adjudica a la tripulación que mejores resultados ob-

TROFEO PRINCESA SOFIA AL VIENTO DE PALMA

CIENTOS de veleros han prestado todo su colorido a la bahía de Palma, a lo largo de la Semana Santa. Quinientos cuarenta y cuatro yates, de catorce clases, han competido para alcanzar el Trofeo Princesa Sofía, uno de los más codiciados galardones de la vela en todo el mundo.

La Familia Real estuvo presente, como ya es tradicional, en este evento. El Rey Don Juan Carlos, que no ha podido participar en estas regatas, por primera vez en muchos años, fue un entusiasta espectador de las regatas de la clase 470, donde participaba su hija, la Infanta Cristina, encuadrada en el equipo femenino español.

Los primeros en competir fueron los cruceros, que lo hicieron en dos pruebas, la primera en la bahía y la segunda, algo más larga, incluye una pequeña travesía hasta dar la vuelta a la isla de Cabrera. Aquí el interés se centraba en la lucha de los barcos de 30,5 pies de rating, los Una Tonelada, que celebrarán su Campeonato del Mundo en Palma los próximos meses. Estos barcos, de cerca de doce metros de eslora, son el último grito de la técnica, contruidos con todo lujo de materiales de vanguardia: kevlar, carbono, epoxi y titanio están a la orden del día en cascos, velas y aparejos. Esto ha permitido el que los barcos sean, cada vez más ligeros y rápidos, a la vez que resultan,

también, cada día más caros. De este tipo son: el «Sirius IV», de la Armada española, que por ahora es el más rápido y que ganó en su clase; el «Port», de Barcelona, ganador de la regata corta; el «Ilusa II», recién estrenado, que se mostró muy rápido; pero que rompió el timón en la larga y se tuvo que retirar.

También de la clase Una Tonelada, pero algo más antiguos, participaron barcos como el «Islas Baleares», patrocinado por el Gobierno autonómico balear y el «Lonelines». Otros participantes ilustres fueron el «Anquins» y el «Bribón V», este último, en sus horas bajas, sólo alcanzó el octavo puesto en la clasificación.



CUPON
PARA PARTICIPAR
EN EL
1 RAID FANTA PATROL
CON LA COLABORACION DE MOTOR 16

1 RAID

beba
FANTA
MARCA REG.

PATROL



Destino Zagora!



CON LA COLABORACION DE
NISSAN y **MOTOR 16**

¡PARTICIPA EN EL 1 RAID FANTA PATROL "DESTINO ZAGORA" Y GANA FANTASTICOS PREMIOS!
A ti que te gusta la aventura... ahora con FANTA puedes hacer tu sueño realidad: adentrarte en el desierto del SAHARA sobre un todo terreno NISSAN PATROL en una dura prueba de miles de kilómetros!
Ahora con FANTA NARANJA Y FANTA LIMON puedes ganar estos fantásticos premios:

- 5 todo-terrenos NISSAN PATROL!
- 10 plazas dobles en el 1 RAID con destino a ZAGORA (con otro NISSAN PATROL para el ganador)!

y más de:
— 100.000 premios directos...

- Relojes-brújula
- Gafas "safari"
- Camisetas deportivas



• Saharianas
Mochilas de campaña, creados especialmente para esta aventura!

¡PARTICIPA
EN EL 1 RAID
FANTA
PATROL CON
DESTINO A
ZAGORA!

BASES

1. En el interior de los tapones de FANTA NARANJA y LIMON, tamaño normal y litro, hay cupones para participar en el sorteo notarial de 5 coches NISSAN PATROL y 10 plazas dobles en el 1 RAID FANTA PATROL "CON DESTINO A ZAGORA" (Marruecos).
2. También encontrarás cupones para este concurso en la Revista Motor 16.
3. Pega cada uno de estos cupones en una cuartilla. Contesta en ella las 10 preguntas que vienen a continuación. Añade tu nombre y dirección y envíalas al apartado de correos número 52 125 Madrid.
4. El sorteo notarial se celebrará D.M. el 15 de Mayo de 1986.
5. Pueden participar concursantes de cualquier sexo o edad, con la condición de que el ganador de una plaza en el RAID o su acompañante posean carnet de conducir de 2ª categoría (B).
6. El RAID se celebrará del 10 al 25 de Junio de 1986.
7. Los vales con premio directo que también aparecen en el interior de los tapones de FANTA, pueden canjearse en cualquier oficina de Coca-Cola. Caducan el 30-6-86.
8. Estos premios no son reembolsables en metálico.
9. La Organización Coca-Cola se reserva el derecho de sustituir estos premios por otro u otros de igual o superior valor.
10. Los empleados de la Organización Coca-Cola no participarán en este concurso.

PREGUNTAS DEL CONCURSO:

1. ¿Cuál es la capital religiosa de Marruecos?
2. ¿Cuál es la montaña más alta de Marruecos?
3. ¿Qué cilindradas tiene el NISSAN PATROL?
4. ¿Cuántas versiones de carrocería tiene el NISSAN PATROL?
5. ¿En qué continente se perdió Livigstone?
6. ¿Que se entiende en automotor por 4WD ó 4 x 4?
7. ¿Que periodicidad tiene la revista MOTOR 16?
8. ¿Cuántos sabores hay de FANTA?
9. ¿Que Compañía fabrica el refresco FANTA?
10. ¿Por qué medio de información conociste este concurso?

Ocio



Multitudinaria salida de los 470, la agresividad y competitividad de las tripulaciones hace que las salidas sean muy difíciles, por ganar la mejor posición.



El Rey y la Reina observan con atención la salida de los 470 desde el puente alto del «Fortuna».

Los pequeños «Europa» han sido la clase más numerosa. Este tipo de barcos de un solo tripulante reunieron a más de noventa participantes, todos ellos jóvenes provenientes de varios países.

tenga entre todas las clases. Este año los argentinos y campeones del Mundo de Snipe, Santiago Lange y Miguel Saubidet, arrasaron las seis pruebas de su clase de punta a punta, y de esta manera se adjudicaron el preciado trofeo.

La clase que más expectación ha despertado ha sido el Olímpico 470. Para los próximos Juegos Olímpicos, en esta clase se celebrará por primera vez una regata exclusiva para tripulaciones femeninas. De los más de setenta barcos participantes, una veintena larga era de chicas, entre ellas se encontraba la Infanta Cristina de Borbón, y su tripulante, Viki Fumadó. En estos momentos, en España existe un buen equipo femenino de 470, que se encuentra a buen nivel internacional.

Luis Doreste y Roberto Molina, los actuales medallas de oro de la clase, impusieron su ley con autoridad, y solamente se les escapó la victoria en tres ocasiones. Los segundos fueron los ale-

manes Hutermann y Korte, que encabezaron una extensa representación alemana, en todas las clases de vela ligera.

Entre las chicas se impusieron Teresa Zabell y Vivi Mainemare. Esta tripulación andaluza se mostró muy superior a las demás, excepto a las alemanas Susane Mayer y Katri Aldokofer. Sus puestos en la tabla fueron el 16 y 17, respectivamente.

La Infanta Cristina y Viki Fumadó terminaron en el puesto 45 de 72 participantes, y las décimas, entre las chicas. Su Majestad el Rey Don Juan Carlos, que en esta edición no pudo participar en las pruebas de cruceros, si acudió como espectador, a las regatas de 470 a bordo del «Fortuna», y acompañado por los demás miembros de la Familia Real.

Texto y fotos:
José Luis de la Viña
Motor 16/103

Bjorn Waldegaard asiste, en primera fila, a uno de los dos cambios del puente trasero que le hizo su asistencia.



El piloto sueco logró su tercera victoria en el Rallye Safari.



Para Toyota, también éste es su tercer triunfo. Waldegaard ya ganó en el 84 con el Celica.



RALLYE SAFARI WALDEGAARD: TRIPLE CORONA



DESDE que, en 1984, el Toyota Team Europe, dirigido por el piloto sueco Ove Andersson, lograra su primera victoria en su primera visita a tierras africanas, el rallye Safari ha pasado a convertirse en poco menos que un terreno privado para la marca japonesa. Tres victorias en los tres últimos años con el Toyota Celica TC Turbo —vehículo potente y extraordinariamente fiable, sobre todo frente a los modelos de cuatro ruedas

motrices—, que ha otorgado una nueva victoria a otro sueco venerable, Bjorn Waldegaard, la cual viene a sumarse a las conseguidas por el piloto nórdico en 1984, con el mismo vehículo, y en 1977, sobre un Ford Escort RS, convirtiéndose de esta forma en el primer europeo en alzarse con tal número de triunfos en el rallye africano, junto al hindú Joginder Singh, y solo superado por el kenyata Shekhar Mehta. Pero, a pesar del claro dominio ejer-

cido por Toyota en el XXXIV Marlboro Safari Rallye, la cuarta prueba del Campeonato del Mundo de Rallyes era también, aunque en segundo plano, un nuevo enfrentamiento entre Lancia y Peugeot por el título de marcas. Lancia decidía finalmente participar con el veterano 037 Rally, en lugar del Delta S4, ante el tiempo insuficiente para la especial preparación de la prueba africana, beneficiándose al mismo de la experiencia recogida en 1984 y 1985 y de

la labor técnica realizada por el piloto local Vic Preston Jr., que, junto al finlandés Markku Alen y el italiano Massimo Biasion, integraba la escuadra italiana. Peugeot, por su parte, contaba con la inestimable colaboración de Shekhar Mehta, al que a última hora se sumaba el finlandés Juha Kankkunen, vencedor de la última edición del Safari, al volante de los Peugeot 205 Turbo 16 «Evolución 2», sobre los que Mehta y el ingeniero Vaucard habían

realizado intensos ensayos en cuanto a suspensión, estanqueidad al polvo y temperatura interior. Toyota alineaba tres vehículos, para Bjorn Waldegaard y los jóvenes Lars Erik Torph y Erwin Weber, completando la lista de favoritos en un rallye Safari reducido en su kilometraje y con un recorrido en su mayor parte nocturno.

Los cuatro primeros controles eran superados sin dificultad por un notable número de participantes hasta llegar a

A pesar de haber preparado el rallye africano de una forma exhaustiva, Peugeot encasó una severa derrota. Kankkunen, vencedor el año pasado con Toyota, y Mehta (en la foto) sólo acabaron en los puestos quinto y octavo.

Chyulu Hills, una zona de la sabana al sur de Nairobi, donde Bjorn Waldegaard se erigió como primer líder de la prueba, seguido por los Peugeot de Kankkunen y Mehta y sus compañeros de equipo Torph y Weber. Tras ellos, los Lancia Martini 037 Rally de Biasion y Preston, retrasados por la hierba acumulada sobre sus radiadores, que elevaba en demasía la temperatura del agua y que obligó al piloto kenyata a defenderse en seis ocasiones para retirar-



Los Toyota volvieron a demostrar que sólo dos ruedas motrices son suficientes para ganar el Safari. Lars Erik Torph (en la foto) logró el segundo puesto y Weber, el cuarto.



Markku Alen animó el rallye con su persecución a los líderes después de su retraso inicial. Para ganar peso incluso se deshizo de la rueda de repuesto que los Lancia llevaban sobre el techo. Abajo, Juha Kankkunen, con su Peugeot 205 Turbo 16 «Evolución 2».



la. Markku Alen, retrasado por un pinchazo, iba a hundirse en la clasificación durante la noche, cuando en medio de una tormenta de agua se quedaba sin alternador, viéndose obligado a conducir con una mano mientras que con la otra alumbraba el camino con una linterna. Sin limpiaparabrisas, además, el piloto finlandés se salía de la carretera, resultando herida su mano izquierda. A pesar de todo, Alen lograba reintegrarse en carrera, aunque hundido en la decimoséptima posición, y ya sin grandes posibilidades de victoria.

Bjorn Waldegaard lograba mantenerse en cabeza, a pesar de los esfuerzos de Kankkunen, quien se perdía en dos ocasiones seguidas en la sección de Rocanga, viéndose superado en la carretera por el piloto sueco y obligado a seguir la ruta tras el polvo levantado por el Toyota de su ex compañero de equipo. Tras ellos, al término de la primera etapa, se situaba silenciosamente el italiano Massimo Biasion.

mientras que el alemán Erwin Weber era cuarto, por delante de Shekhar Mehta, después de haberle alcanzado literalmente en un control, golpeando la parte trasera del Peugeot y obligándole a sustituir el radiador de aceite y el escape.

La segunda etapa iba a ser un auténtico desfile para el equipo Toyota. Primero, Juha Kankkunen se veía obligado a esquivar uno de los famosos «matatu», yendo su Peugeot 205 Turbo 16 a parar a un agujero, rompiendo un amortiguador y viéndose el helicóptero de asistencia obligado a buscar las piezas de repuesto necesarias. De esta forma, Massimo Biasion se alzaba en la segunda posición, pero tres controles más tarde se rompía la correa del alternador de su Lancia Martini 037 Rally, arrastrando consigo la correspondiente al compresor volumétrico y perdiendo veinticinco minutos. Para desgracia del piloto italiano, la avería, una vez subsanada, volvería a repetirse, provocando esta vez un sobrecalentamiento del motor y dañando la junta de culata, que, a pesar de los esfuerzos de los mecánicos del equipo Lancia, acabaría provocando la rotura del motor y el abandono definitivo de Biasion, a lo que venía a sumarse la salida de carretera de Vic Preston Jr., con idéntico resultado. De esta forma, los Toyota Ce-



Kirkland se imponía en el grupo A con el Subaru de cuatro ruedas motrices. Esta vez los Volkswagen Golf GTI fueron batidos y Eriksson se retiró tras un atropello.

lica TC Turbo de Waldegaard, Weber y Torph se colocaban en las tres primeras posiciones, mientras que por la cuarta plaza los diversos problemas sufridos por Juha Kankkunen habían permitido a un regular Markku Alen darle alcance, empatados en dicha posición. Sexto era el kenyata Mike Kirkland, con el primer de los Subaru RX Turbo de grupo A, por delante de Shekhar Mehta, con todos los problemas del mundo en su Peugeot 205 Turbo 16 al explotar el radiador a poco de tomar la salida de la segunda etapa en Nairobi y serle cambiado el embra-

que, perdiendo cerca de media hora y la quinta posición.

Todo hacía predecir una victoria Toyota, siendo difícil que surgiese alguna sorpresa. Sin embargo, durante la noche, cerca de Mau Narok, Bjorn Waldegaard rompía su puente trasero, con la fortuna de encontrarse cerca su «chase-car», conducido por el piloto árabe Mohamed Ben Sulayen, concediendo media hora en el siguiente control, aunque conservando el piloto sueco la primera posición por tres minutos, delante de Erwin Weber. El alemán también requería poco después un nue-

CONCURSO



GRAND PRIX

ASI ES LA FORMULA 1



Paco Costas

¿Quién será el vencedor del Gran Premio de España de Jerez 86?

Entre los acertantes serán sorteados 250 vídeos, de una hora de duración, de «Grand Prix: Así es la Fórmula 1», dirigido por Paco Costas.

Resposta
Concurso
Dirección
Ciudad
Distrito
Formato
BETA (Tachar el que interese).

Let's go West



Un americano que sabe.

DEPORTE



Afición a tope
El Safari causa expectación

vo puente trasero en su Toyota, cediendo su plaza al sueco Torph. De esta forma, la lucha por la tercera posición entre Weber, Kankkunen y Alen pasaba a ser el foco de atención de la prueba. Antes de llegar a Eldoret y afrontar la última parte de la tercera etapa, la

preocupación hacía aparición en los semblantes del TTE cuando Bjorn Waldegaard volvía a requerir de nuevo otro puente trasero en su Toyota Celica, debiendo ser reacondicionado uno de los ya usados y transportado por helicóptero hasta el punto de asistencia. Shekhar Mehta debía cambiar en el mismo punto y por tercera vez su turbocompresor, repitiéndose los problemas sufridos por Peugeot el año anterior.

También Juha Kankkunen debía cambiar el turbo de su vehículo, perdiendo toda opción a la tercera plaza poco después al aflojarse un relé del encendido, que tardó más de una hora en ser localizado. Lo que, junto con el accidente sufrido por Weber al embestir a otro participante, situaba a Alen en tercera posición, lanzándose el piloto de Lancia a un ataque desesperado, para poner tierra de por medio, llegando inclu-

so a desprenderse de la rueda de repuesto, situada sobre el techo, para aligerar de peso su vehículo.

El grupo A era dominado sin dificultad por los Subaru, delante de los VW Golf GTI de Kennet Eriksson, que se retiraba al atropellar a un joven espectador, causándole la muerte, siendo su compañero de equipo, Franz Wittmann, duodécimo, por detrás de los Lancia Rally inscritos por el Martini

Racing de Greg Criticos y John Hellier, ante la posibilidad de cualquier incidente y previniendo los errores cometidos por Renault y la propia marca italiana en Portugal.

Con su victoria, Toyota ha vuelto a demostrar que contando con un vehículo sencillo y eficaz es posible imponerse en Africa a vehículos mucho más sofisticados, mientras que Lancia cobra una cierta ventaja en el título de

marcas, frente a Peugeot, gracias a la tercera posición de Alen, y Juha Kankkunen se destaca en la de pilotos.

Texto y fotos:
Esteban Delgado

PARQUE CERRADO

- Peugeot no pudo disponer de sus nuevas cajas de seis velocidades ante la negativa de la FISA a dar como fecha válida para su homologación el día de la salida del rallye, 29 de marzo, en lugar de la teórica del 1 de abril, prefiriendo el equipo francés seguir usando las antiguas de cinco velocidades.

- Shekhar Mehta se vio gratamente sorprendido al clasificarse justo por delante de él, en sexta y séptima posición, los Subaru RX Turbo de Kirkland y Tundo, no en vano el piloto de Peugeot ostenta la representación de Subaru en Kenia...

- El uso de «chase-cars» o vehículos de asistencia rápida permitidos al discurrir el rallye africano por carreteras abiertas fue motivo de polémica entre los diferentes equipos, acusándose mutuamente de entorpecimiento en la acción de los vehículos en carrera.

- A ello hay que añadir la dificultad que para los pilotos representaba pilotar en ese tipo de carreteras, declarando Juha Kankkunen al final de la prueba haber adelantado o esquivado no menos de medio centenar de los famosos «matatus» o taxis comunitarios.

Lancia no llevó sus Delta S4 de cuatro ruedas motrices
Markku Alen sufrió un pinchazo, se quedó sin alternador y se salió de la carretera.



CLASIFICACION FINAL

1.º Waldegaard-Gallagher (Toyota Celica TC Turbo, grupo B), 306 minutos. 2.º Torph-B. Thorszelius (Toyota Celica TC Turbo), 334. 3.º Alen-Kivimäki (Lancia Martini 037 Rally), 372. 4.º Weber-Wanger (Toyota Celica TC Turbo), 380. 5.º Kankkunen-Piironen (Peugeot 205 Turbo 16 E2), 432. 6.º Kirkland-Nixon (Subaru RX Turbo 4WD, 1.º grupo A), 457. 7.º Tundo-Thomson (Subaru RX Turbo 4WD), 491. 8.º Mehta-Combes (Peugeot 205 Turbo 16 E2), 492. 9.º G. Criticos-Kravos (Lancia 037 Rally), 545. 10.º Hellier-Tilliamson (Lancia 037 Rally), 551, hasta 16 clasificados.

CAMPEONATO DEL MUNDO

Pilotos: 1.º Kankkunen (36 puntos); 2.º Alen (27); 3.º Toivonen, Moutinho y Waldegaard (20); 6.º Salonen, Bica y Torph (15).

Marcas: 1.º Lancia (51 puntos); 2.º Peugeot (47); 3.º Audi (29); 4.º Toyota (20); 5.º Volkswagen (19); 6.º Ford (14).

RALLYE DE TUNEZ

LARTIGUE AMO Y SEÑOR

El francés Pierre Lartigue ha dominado con autoridad el Rallye de Túnez. El equipo español formado por Miguel Prieto y Xavier Juvanteny tras realizar una brillantísima carrera han conseguido llevar su Nissan Patrol hasta el cuarto puesto absoluto y primero en la categoría diesel.

EL rallye se componía de nueve etapas durante las cuales se recorrieron 2.500 kilómetros, de los que más de 2.100 corresponden a pruebas especiales.

Si bien Lartigue dominó de principio a fin, hay que decir que la lucha por los puestos del segundo al quinto fue durísima durante todo el rallye, y el principal protagonista de esta lucha fue Miguel Prieto, el cual podría haber

conseguido el segundo puesto de no ser por la mala fortuna que le acompañó durante toda la prueba. El segundo coche del equipo Nissan, formado por Begoña Kaibel y Susi Cabal, también tuvo un final de prueba desafortunado, ya que después de realizar una carrera impresionante y tener el sexto puesto casi asegurado, una penalización de quince horas las relegó al puesto veintidós, que no se corresponde con su ex-

celente actuación. No obstante se adjudicaron el trofeo de damas. El tercer Nissan clasificado era la asistencia rápida del equipo, conducida por Ramón Termens y con Jaime Casals de copiloto. Estos obtuvieron el decimotercer lugar de la clasificación general a pesar de llevar un coche con motor diesel atmosférico con un peso próximo a los 2.500 kilos debido a los recambios que transportaban.

La participación española se completaba con el Range Rover de Torrens y Armengol, pero se tuvieron que retirar al final de la segunda etapa al fallarles la bomba de agua y no tener repuesto.

Todo el rallye, desde el principio al fin, ha estado marcado por la falta de personalidad de la dirección de carrera. La total incapacidad de reacción mostrada por la organización ante situaciones imprevistas a causa de las lluvias, ha dado lugar a hechos tan nefastos como la anulación de la primera etapa entre Túnez y Tabarka.

Ya en la etapa prólogo comenzaron a surgir las sorpresas, ya que los favoritos de la prueba, los hermanos Marreau, Lartigue y el vencedor de la edición anterior, Miguel Prieto, quedaban rezagados al perderse en el tramo de cinco kilómetros sobre el que dis-

curría. El francés Arnoux con su buggy consiguió el mejor tiempo, gracias al cual salió el primero en la etapa del día siguiente.

Antes de comenzar la primera etapa se convocó una reunión de pilotos para anunciar algunas variaciones del libro de ruta, ya que las últimas lluvias habían dejado intransitables algunos caminos, y que se iba a neutralizar parte de la etapa. Cuando los pilotos llegaron al lugar de la neutralización, se encontraron con la sorpresa de que los oficiales se limitaban a desviarlos por la carretera, pero sin neutralizar la carrera, por lo que el tiempo seguía contando y la carrera continuaba, pero por la carretera con tráfico abierto. Al volver a enlazar con el tramo de tierra, la mayoría de los participantes no tenían una noción exacta de dónde se encontraban, y ni los mismos oficiales sabían lo que estaba pasando. Tan sólo quince coches hicieron el recorrido completo, mientras que todo el resto deambulaba erráticamente por los caminos de los alrededores de Tabarka hasta encontrar el control de llegada. Al final apareció Prieto con el mejor tiempo y Begoña y Susi con el tercero, aunque fueron de los que acortaron el recorrido en casi 50 kilómetros. En su misma situación se encontraban otros 30 vehículos. Al



no haber control de paso en la zona que se saltaron no había penalización posible, pero por tratarse de una cuestión tan evidente, la dirección de carrera decidió anular la etapa.

Al día siguiente tenía lugar la etapa más larga de todo el rallye entre Tabarka y Nefta, con 475 kilómetros de pruebas especiales. En la primera de ellas se

impuso Lartigue, mientras que Prieto sufría dos pinchazos y perdía seis minutos. En la siguiente, se entablaba un duelo increíble entre Lartigue y Prieto.

A pesar de la diferencia de casi cien caballos entre el Lada con motor ROC del francés y el Nissan con motor A428 T turbo diesel de Miguel, las diferen-



Miguel Prieto (120) ha realizado una de las carreras más bonitas de este tipo de pruebas. Sin la doble rotura de embrague hubiera logrado la segunda posición, por delante de Marreau y Rahier. El equipo humano funcionó siempre a la perfección. Marc Joineaux (número 12) ganó en motos. Lartigue (121) fue imbatible.



Begoña Kaibel y Susi Cabal, «las niñas», animaron el rallye y fueron las más aplaudidas. Ahora que disponen de un coche rápido, han demostrado que pueden estar arriba. Vilsange con su buggy también animó la prueba, ya que su espectacularidad y eficacia atraeron la atención de todos los aficionados. Lástima que sus dos accidentes lo retrasasen en la general.



cias al final de la etapa eran de tan sólo quince minutos, mientras que el tercer clasificado, el italiano Andreetto, con Mitsubishi Pajero, quedaba veintitrés minutos por detrás del español. En esta etapa desaparecía Arnoux y las niñas perdían cuarenta y cinco minutos por un problema eléctrico en su Patrol. Los hermanos Marreau se limitaron a

rodar a su aire sin forzar para nada la mecánica de su viejo Renault 18.

La cuarta etapa comenzó con una salida en línea de todos los vehículos a la vez sobre el chott —lago seco— del Jerid. A los treinta kilómetros de la salida, cuando Prieto se encontraba en cabeza, se le rompió el embrague y quedó inmovilizado. Con la ayuda del ve-

hículo de asistencia rápida de Termens, consiguió concluir la prueba y llegar a Douz, aunque había perdido una hora y cuarenta y cinco minutos, por lo que bajó del segundo al noveno puesto. Sin duda la mejor actuación de la jornada fue la de Begoña Kaibel y Susi Cabal, que consiguieron el quinto mejor puesto, a menos de siete minutos del buggy de Vilsange, que ganó la etapa. En esta etapa Lartigue sufrió una avería en las rótulas de la dirección y se tuvo que conformar con el noveno mejor tiempo.

En Douz se celebró la quinta etapa sobre un circuito de 55 kilómetros que se recorría cuatro veces. En un terreno totalmente favorable a los coches con mucha potencia, Vilsange dio un espectáculo de conducción, hasta que en la última vuelta, a dos kilómetros de la llegada volcó al esquivar a unos niños. La etapa la ganó Lartigue, mientras que Prieto, que salió de la última fila al ser penalizado por ser remolcado, cruzaba la meta en tercera posición.

Este mismo día a consecuencia de la retirada de la penalización que tenían Lartigue, Rahier, Vilsange y las chicas

de Nissan, se negaron a tomar la salida los equipos italianos de Andreetto y Bertolini, que abandonaron la carrera.

Las últimas etapas fueron un paseo para Lartigue, que tenía una amplia ventaja sobre sus seguidores. Por detrás los Marreau se limitaban a mantener las diferencias con Gaston Rahier, que ha cambiado las dos ruedas por las cuatro de un Mitsubishi Pajero. Por su parte, Miguel Prieto se empleó a fondo para recuperar el tiempo perdido a

causa del embrague. En Ksar Guilane, Miguel estaba ya el quinto y Begoña y Susi las sextas. Al día siguiente Prieto remontó un puesto más y además consiguió el mejor tiempo de la etapa, mientras que las niñas terminaban en la quinta posición.

En la última etapa larga, la mala suerte volvió a cebarse en los españoles, y esta vez fue el equipo femenino el que se quedaba sin embrague. Tras hacer más de cien kilómetros remolca-

das, cambiar el embrague en cuarenta y cinco minutos y marcar el quinto mejor tiempo en la segunda especial, eran reclamadas y penalizadas con quince horas, que las hundían en el puesto 22 de la general.

El último día se celebró una prueba cronometrada a cuatro vueltas sobre un circuito de poco más de un kilómetro, que en principio parecía un puro trámite. Cuando Prieto iba a completar su tercera vuelta, su embrague cedió de nuevo quedándose inmovilizado. Al no poder completar el recorrido se le adjudicó una penalización de veinte minutos más el peor tiempo de los realizados y aunque hasta el último momento se mantuvo la tensión, la clasificación general permaneció inalterada.

Un protagonista destacado del rallye ha sido Vilsange. El, junto con Arnoux, partían como favoritos entre los buggys. Tras la rápida desaparición de este último, combatió con ganas a los hombres de cabeza. El vuelco de Douz, la rotura de batería de Ksar Ghilane y el accidente de la última etapa lo retrasaron. Como colofón a su actuación se impuso en la especial de Cap Manastir.

En general, la prueba ha sido muy dura, y el propio Lartigue acabó con el embrague muy castigado y las rótulas de la dirección en mal estado. Excepto en las últimas etapas, las pistas han sido muy rápidas y no han perdonado errores, de ahí la gran criba que se produjo en las tres primeras etapas.

Victor Piccione
(enviado especial)

TUNEZ EN BREVE

● Es una pena que una prueba que podía ser bonita y accesible para cualquier particular esté en manos de Ives Sunhill, que se ha dejado llevar por los intereses de los equipos más potentes. Al final el que más gritaba era el que se imponía.

● Los Nissan sorprendieron por su motor cuatro cilindros turbo totalmente español. El A 428 T rinde en la actualidad 140 caballos, pero el «brujo» de los motores, Pepe Antelo, ha prometido a sus muchachos 150 caballos para la Baja.

● Cuando otros participantes preguntaban a Paco Crous, team manager de Nissan sobre las características de los coches, éste decía: «Ciento

ochenta caballos y ochocientos kilos.» La mayoría se lo creían.

● La penalización impuesta a las «niñas» fue el último de los bandazos de la organización, ya que en días anteriores por la misma falta a Prieto tan sólo se le retrasó al último lugar de la parrilla de salida. Las presiones de Mitsubishi fueron decisivas, ya que de esta forma impedían que las «niñas» ganasen la categoría de diesel mejorados, que en cambio se apuntaban ellos.

● Bravo por los mecánicos de Nissan. Cambiaron el embrague de Begoña en tan sólo cuarenta y cinco minutos cuando normalmente se tardan más de dos horas.

ELLAS TAMBIEN CUENTAN



En esta ocasión el equipo femenino formado por Begoña Kaibel y Susi Cabal era, sin lugar a dudas, el más aplaudido en las llegadas, ya que sus tiempos han estado normalmente entre el quinto y el noveno. La profesionalidad de las chicas ha quedado patente ya que en todo momento mantuvieron las espadas en alto y no dejaron de luchar en toda la prueba. Al final la mala suerte se cebó con ellas y fueron las perjudicadas de uno de los muchos bandazos que dio la dirección de carrera.

CLASIFICACION

Coches

1.º Lartigue-Ponte (Lada), 9-10-48. 2.º Marreau-Marreau (Renault), 10-0-06. 3.º Rahier-Batifoulier (Mitsubishi), 10-25-04. 4.º Prieto-Juvanteny (Nissan), 11-40-27. 5.º Bou-Abihssira (Range Rover), 11-41-32. 13.º Termens-Casals (Nissan), 18-9-24. 22.º Kaibel-Cabal (Nissan), 33-9-30.

Motos

1.º Marc Joineaux (Suzuki).



LBOM

La Boutique de la Moto

NUEVO DOMICILIO - BARCELÓ 9 TF. 447 49 99 - 448 09 42 MADRID

CONCESIONARIO OFICIAL



- MOTOS
- ACCESORIOS
- RECAMBIOS
- PRENDAS
- FINANCIACION
- CREDI-ACCESORIO



En su debut extranjero (en Madeira ni acabó el primer tramo), Sainz impresionó a los franceses y estuvo en cabeza durante medio rallye.

RALLYES DE GARRIGUES Y GERONA

SAINZ SEMBRÓ SERVIÁ COSECHÓ

El fin de semana pasado ha sido intenso en lo que se refiere al mundo de los rallyes. En dos frentes, Gerona y Nîmes (Francia) iban a desarrollarse dos batallas, cuyos resultados van a ser importantes

para los Campeonatos de España y Europa; y en ambas pruebas dos pilotos españoles han sido protagonistas: Salvador Serviá, en Gerona, y Carlos Sainz, en el Rallye de Garrigues.

La prueba francesa, puntuable con el

máximo coeficiente para el europeo, estaba desde inicios de temporada prevista en el calendario del equipo de FASA Renault; que querían tanto asegurar puntos para el campeonato español como dar una satisfacción a su piloto,

Para que Serviá, con su modesta victoria en Gerona, quien se llevó los frutos de una temporada bien planteada y un coche enormemente fiable y adaptado a sus presupuestos.





François Chatriot llevó al Maxiturbó oficial a la victoria en el Garrigues, apoyándose en su experiencia en esta prueba.

Debut de José Arque en el equipo oficial Opel (con el apoyo del RACC). Un pinchazo le retrasó.



Beni Fernández salió con el Manta 400 más competitivo, pero una penalización le impidió intentar siquiera la lucha con Servia.



El alumno Oreille fue siempre más rápido que el profesor Ragnotti, que tuvo finalmente que abandonar.



Borja Moratal (arriba) y Rafael Colomer fueron dos de los animadores del Girona con sus victorias en los grupos A y N.

El belga Patrick Snijers, con su segunda plaza en el Garrigues, consigue puntos para el Europeo. En grupo A, los Alfa GTV dominaron ampliamente.



que a inicios de temporada a punto había estado de irse a otro equipo (Ford), precisamente por su deseo de participar fuera de España y medirse con otros pilotos europeos.

Había verdadera expectación por ver a Sainz en acción frente al equipo oficial de Renault, con un Maxiturbó como el del español, conducido por uno de los jóvenes (y escasos) valores franceses: François Chatriot. La verdad es que Sainz se mantuvo perfectamente en los tiempos del francés, a quien superó ampliamente en la primera parte del

Una intensa amistad entre Sainz y Ragnotti (vencedor del Montecarlo y Tour de Corse) no impidió que el español doblase en algunos tramos al piloto oficial de la Regie.



rallye. Sólo la mayor experiencia y astucia de su rival derrotó al español. Chatriot y los hombres de Renault Francia estaban impresionados por la forma de andar de Sainz. De todos modos, no fue ninguna sorpresa, porque Tabaton ya les había advertido sobre las cualidades del español, quien hizo excelentes migas con Ragnotti.

Durante toda la primera parte, con 250 kilómetros de tramos especiales, la mayoría de los cuales en bajada, Sainz fue delante del francés, acabando esta primera etapa en cabeza, por delante también del Metro 6R4 oficial francés de Auriol, el Lancia S4 de Tabaton; el Maxiturbó, de Touren, y los dos Renault 11 Turbo, grupo A, de Oreille y Ragnotti.

El grupo A de este último es un impresionante vehículo, al límite de la reglamentación del grupo A, con sólo 180 caballos porque tienen que conformar-



Tabaton y Auriol fueron los dos equipos que abandonaron en el Garrigues, sin llegar a inquietar, pese a sus monturas, a ninguno de los dos pilotos con Renault Maxiturbo.

se con la alimentación por carburador, pero con suspensiones y frenos de un auténtico Maxiturbo.

La veteranía de Chatriot le llevó a dominar a Carlos. Primero, porque en la bajada del tramo de Minier, en cuya cumbre estaba cayendo la lluvia, Carlos opta por utilizar neumáticos de agua, mientras que Chatriot usa slicks tallados a mano. El resultado es que Sainz pierde treinta y cinco segundos y la cabeza de la carrera. A partir de entonces, Chatriot controla perfectamente al español, tras los abandonos de Tabaton (motor roto) y Auriol (árbol de levas), si bien nunca ninguno de los dos les plantearon serios problemas a los dos Renault; en todo caso, el cada día más rápido piloto belga Snijers, cuya irrompible Lancia 037 se mostraba muy eficaz en las largas bajadas asfaltadas.

El segundo round en el que el francés remató definitivamente al equipo español se jugó en las asistencias. Chatriot, que era conocedor de la enorme

fatiga a la que se someten las cajas de cambio y grupos en este rallye (causa de los abandonos, entre otros, de Ragnotti o de los problemas de Snijers en el último tercio de la prueba), decide cambiar la caja de cambios a medio rallye. Esto le permitió seguir forzando la mecánica con cierta tranquilidad, mientras que Sainz (que ya había tenido que apretar las transmisiones en una de las asistencias por pérdida de aceite), abandonaba a tres tramos del final, ante la desesperación de todo el equipo que vio por segunda vez consecutiva cómo se escapaba una victoria importantísima para el campeonato.

Mientras Sainz luchaba en Francia, Serviá, sin oposición y con su experiencia de zorro viejo, ha dado un paso de gigante en la consecución del título nacional y, de rebote, ha confirmado su liderazgo europeo. Por si hubiese pocos rivales en Gerona (ni Zanini ni Sainz), Beni, pese a un coche nuevo con más motor y suspensiones modificadas,

salía con medio minuto de penalización, antes del primer tramo, por arrancar en Llafranc con ayuda exterior. Lo único destacable de la prueba gerundense fue el debut de Arqué en el equipo oficial Opel, siendo dominado por Pons, con otro Manta 400 alquilado en Conrera, por problemas de neumáticos y un pinchazo. Moratal al fin logró una victoria de verdad en grupo A, delante de Pradera, mientras que Bassas abandonaba y Barreras volvía a quedarse en los primeros kilómetros. En grupo N, Colomer volvía a imponer su Renault 5 GT Turbo, se sitúa cuarto en el campeonato de España. Debut de los Ibiza en Gerona. Sólo cinco coches inscritos, entre los que destacaba el conducido por Pío Alonso. Sólo acabaron dos, porque los otros tres sufrieron la misma avería: rotura de palier.

J. M. Cernuda y Ramón Rodríguez
(enviados especiales)

NIETO: CUESTION DE DUROS

El domingo en el Jarama la lluvia y las numerosas caídas fueron los protagonistas de la segunda prueba puntuable para el Campeonato de España de Motociclismo. Pons, Sánchez Marín, Herreros, Garriga y Cabestany fueron los vencedores en sus respectivas categorías, mientras que Angel Nieto, favorito en 80 c.c., veía terminada la carrera en la primera vuelta tras sufrir una caída. El pluricampeón español salía nervioso por haber tenido antes de iniciarse la prueba una acalorada discusión con los responsables del RACE por la negativa de éstos a pagarle las 150.000 pesetas que habían acordado como prima de salida. El marqués de Cubas, presidente del RACE, decidió no pagar a Nieto por considerar que la publicidad de Ayuda del Automovilista con que cuenta este año el piloto zamorano es contraria a los intereses del RACE. Pero en esta decisión no se tuvo en cuenta que al margen de otras actividades el Real Automóvil Club de España, en este caso, actuaba como organizador, y aunque el fijo de salida es potestativo de los organizadores la costumbre es darlo a los pilotos de categoría. Y eso, la categoría, a Angel Nieto no se le puede negar, mucho menos cuando el resto de los pilotos catalogados entre los mejores recibieron su dinero el domingo.

Un muerto en La Parrilla. En la subida a La Parrilla, Valladolid, un espectador resultó muerto y otro herido al ser arrollados por uno de los vehículos participantes. El accidente se produjo en la segunda manga, a unos novecientos metros de la salida.

CLASIFICACIONES

RALLYE GARRIGUES

1, Chatriot-Perin (Renault Maxiturbo); 2, Snijers-Calebunders (Lancia 037), a 1-47; 3, Oreille-Oreille (Renault 11 Turbo, grupo A), a 21-12; 4, Rogolet-Bathelot (Alfa Romeo GTV), a 25-46; 5, Morgues-Manoel (Alfa Romeo GTV), a 27-44; 6, Romanet-Merle (Renault 5 Turbo), a 28-11; 7, Baroni-Guillosoues (Ford Escort RS, grupo N), a 33-36.

RALLYE GERONA

1, Serviá-Sabater (Lancia 037); 2, Fernández-Orozco (Manta 400), a 2-17; 3, Pons-Grane (Manta 400), a 2-57; 4, Arqué-Muntanyola (Manta 400), a 9-35; 5, Moratal-Rodríguez (Peugeot 205 GTi, grupo A), a 14-26; 6, Puras-Arrarte (Renault 5 Turbo), a 14-30; 7, Pradera-Zubizarreta (Peugeot 205 GTi), a 14-40; 8, Colomer-Montanyé (Renault 5 GT Turbo, grupo N), a 18-24; 9, Alsina-Ferre (Renault 5 GT Turbo), a 19-35; 10, Loza-Larrarte (Opel Kadet GSi), a 19-57.

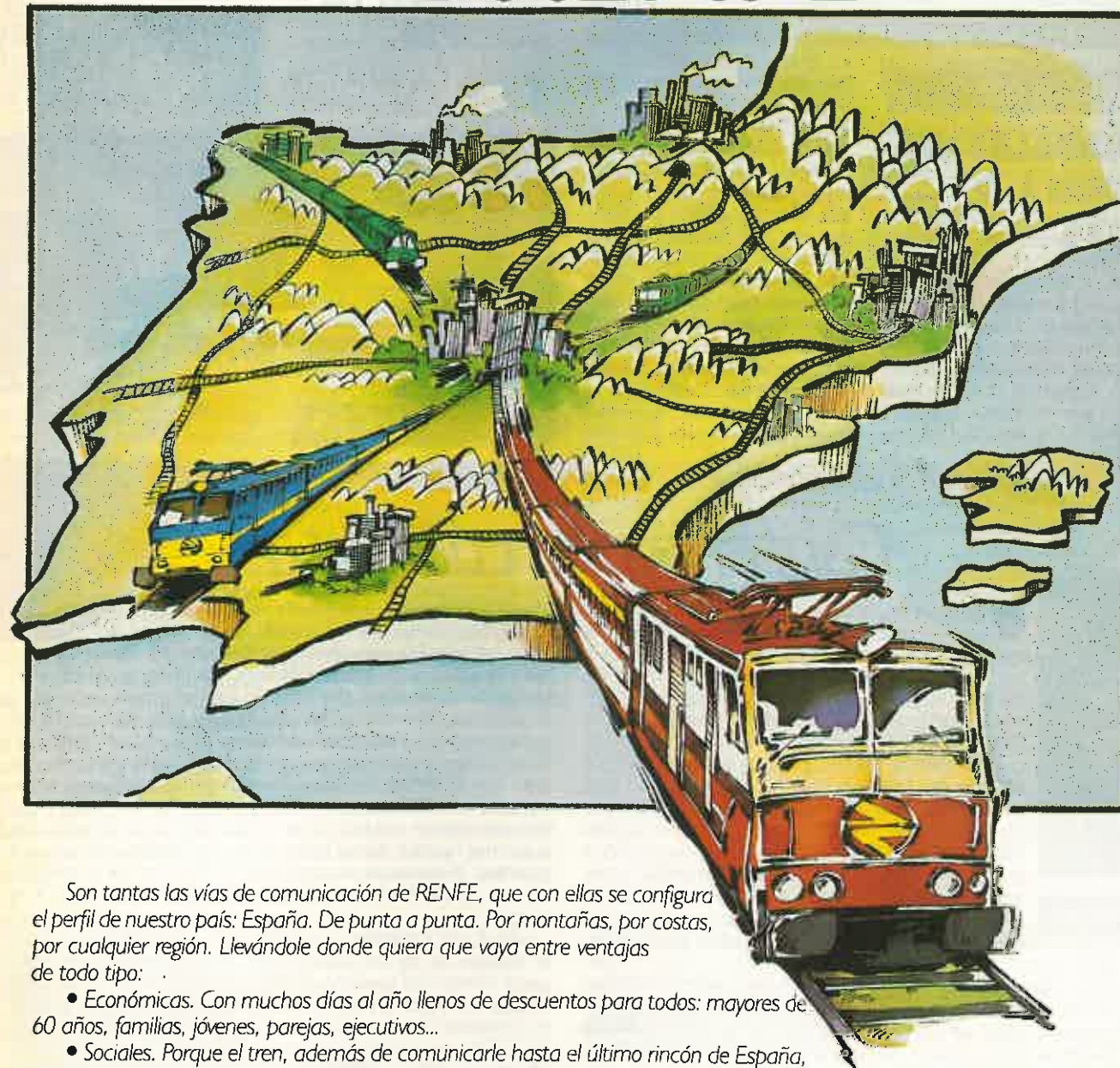
CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES

1, Serviá (666 puntos); 2, Pradera (280); 3, Beni Fernández (274); 4, Colomer (260); 5, Sainz (216); 6, Moratal (206); 7, Barrolet (204); 8, Bassas (168); 9, Puras (138); 10, Rodríguez (136).

CAMPEONATO DE EUROPA DE RALLYES

1, Serviá (E), 116 puntos; 2, Snijers (B), 96; 3, Chatriot (F), 80; 4, Pregliasco (I), 75; 5, Tabaton (I) y Fernández (E), 60; 7, Oreille (F), 48; 8, Sainz (E), 45; 10, Fischer (D), Laine (SF), Probst (B) y Brusch (D), 40 puntos.

DESCUBRA EL PAIS DE LAS VENTAJAS DE RENFE



Son tantas las vías de comunicación de RENFE, que con ellas se configura el perfil de nuestro país: España. De punta a punta. Por montañas, por costas, por cualquier región. Llevándole donde quiera que vaya entre ventajas de todo tipo:

- Económicas. Con muchos días al año llenos de descuentos para todos: mayores de 60 años, familias, jóvenes, parejas, ejecutivos...
- Sociales. Porque el tren, además de comunicarle hasta el último rincón de España, le hace convivir y entablar amistad con las demás personas que viajan en él.
- Comodidad. Con cafetería, restaurante, aire acondicionado, insonorización, asientos reclinables, literas, coches-cama...
- Prácticas. Puntualidad, buenos horarios...
- Y soluciones como la del Auto-Expreso, para llevar su coche mientras Ud. descansa.

Viajar con las ventajas de RENFE, es optar por el ¡buen viaje! Sin duda.





CIRCUITOS

GUADALAJARA TENDRA EL SUYO

LA Federación Española de Motociclismo, la Diputación de Guadalajara y el Ayuntamiento de Chiloeches han formado una sociedad deportiva privada para construir un circuito que se llamará Circuito del Hena-

res. En principio, este proyecto, ambicioso a largo plazo, se iniciará con la construcción de un pequeño trazado de 2,5 kilómetros, ampliable en el futuro a 4,5 kilómetros y con la posibilidad de que ambos puedan funcionar con independencia. El circuito estará en la provincia de Guadalajara, en el término municipal del pueblo de Chiloeches, cuyo Ayuntamiento ha cedido unos terrenos valorados en 150 millones de pesetas, igual cifra aportará a fondo

perdido la Diputación alcarreña. La idea de los dirigentes federativos es poner en marcha este proyecto, que ya viene de antiguo, para disponer de un centro de entrenamiento y un circuito más donde se puedan celebrar pruebas del Campeonato de España.

MONTAÑA VILARIÑO, AL EUROPEO

CON un Lola BMW T-298 Sport de 320 caballos,

Andrés Vilariño va a correr este año el Campeonato de Europa de Montaña, con la pretensión de conseguir el título. Para estar en condiciones de luchar por la victoria, el piloto donostiarra ha montado un nuevo chasis y revisado concienzudamente el motor que le sirvió la pasada temporada. Para llevar a cabo su ambicioso programa cuenta con un importante apoyo de Repsol y del Real Automóvil Club Vasco-Navarro, aunque para redondear su presupuesto espera que la Diputación Foral de Guipúzcoa se ani-



Cantando las cuarenta



J. M. CASANOVAS

OS periodistas estamos bastante cansados de las ruedas de prensa protocolarias. De aquellas reuniones en las que la diplomacia y los tópicos se dan la mano. En una palabra, donde es casi igual ir que no ir. Bajo esta premisa, dudamos en acudir a la presentación del Gran Premio de España de Fórmula 1 en Barcelona. Al final cedimos, por la personalidad del alcalde de Jerez, que se ha convertido en algo así como el hombre milagro del motor español. Un hombre sin pelos en la lengua, con espíritu emprendedor, que de entrada se despachó a gusto sobre una obra que en Cataluña ha levantado admiración y a la vez envidia. «Hemos hecho el circuito de Jerez porque le pusimos cojones —dijo textualmente el alcalde ante un auditorio expectante y sorprendido—. Mientras aquí, en Barcelona, decidís vuestros problemas, tenéis nuestro circuito para lo que queráis y si es necesario crear una línea aérea Barcelona-Jerez sin pasar por Madrid, lo hacemos.» Pedro Pacheco habla con el corazón. Sincero y dicharachero, cordial y entusiasta, explicaba a MOTOR16 la fórmula mágica para hacer de la nada un circuito en el que ya ruedan los Fórmula 1. «Hemos pedido créditos, subvenciones y hemos firmado un montón de letras. Se intentará devolver todo, pero si no es posible, el circuito ya no lo quita nadie de su sitio.» Uno piensa ingenuamente que cuando los bancos escuchen estas palabras, se llevarán las manos a la cabeza. Pero el alcalde fue mucho más lejos. Entró a saco en los problemas que hay en Cataluña para conseguir un

círculo cuyas obras se demoran entre el pesimismo general. «No se puede decir que no se hace un circuito porque hay problemas. La Generalitat —explicó el alcalde de Jerez— da unos servicios sanitarios muy correctos, por citar un ejemplo, pero debe ciento ochenta mil millones de pesetas. Al final, esta cantidad la pagaremos todos los españoles y se acabó el problema. Si se quiere hacer un circuito se hace, está claro, lo demás son historias de libros de caballerías.» No nos negarán que la rueda de prensa fue animada. No es normal que las autoridades hablen así de claro. Pacheco hablaba con la misma rapidez de un Fórmula 1. Los periodistas seguían atónitos. El concejal de Deportes del Ayuntamiento de Barcelona, Enric Trulló, estaba lívido. Pacheco volvió a la carga.

«Aquí, en Cataluña, lo tenéis todo. No hacéis el circuito porque no os da la gana. Eso es como hacer un colegio o como una promoción de viviendas municipales, entonces no digan ustedes que no pueden hacer un circuito, porque le han enseñado al resto del Estado español de lo que es capaz Cataluña.» Para cerrar el tema, Pacheco apostilló: «No venimos a Cataluña a presumir. Yo no vengo a Barcelona a hacer política. Mi electorado está en Jerez y yo sólo soy un modesto alcalde. Así habla un alcalde que ha conseguido poner en evidencia a las autoridades deportivas catalanas, un hombre que ha recuperado la Fórmula 1 para España y que hace dos años no sabía ni lo que era un Gran Premio. Pedro Pacheco no sabemos si es un buen alcalde, pero evidentemente el automovilismo español le debe un homenaje.



me a ayudarlo. Jugadores de la Real Sociedad, gentes del mundo del motor y alguna figura de la canción asistieron a la presentación.

FORMULA 1 MARCH ATRAS DE BMW

B MW está desmintiendo que quiera construir su propio coche, cuya puesta a punto estaría a cargo de Niki Lauda. Este rumor, cuyo origen es el gerente de Motorsport, Wolfgang Peter Flohr, puede ser únicamente el síntoma del disgusto de la marca bávara por los problemas que está teniendo Brabham y que le impiden figurar bien respecto a Renault, TAG Porsche, Ferrari, etcétera.

De todas formas, por si fuera verdad, Brabham ha pedido a Ford el poder disponer de su motor turbo a partir del año que viene, lo que supondría poner punto final a la colaboración que mantiene con BMW.

Brabham no es la única que ha solicitado el motor Ford, Lotus, Tyrrell y Ligier, ante el temor de que Renault, al finalizar la vigencia de los contratos que le obligan a suministrar motores a estos equipos, deje la Fórmula 1.

Otra alternativa podría ser el motor Alfa Romeo, por el que también se han interesado Benetton y Ligier, y que ha comenzado a probarse montado en un viejo chasis, en la pista de Balocco, con Eddie Cheever y Giorgio Francia como pilotos.



RESISTENCIA VILLOTA, CON ROMERO

PARA la carrera de Norisring (Alemania), que no entra en el calendario del equipo Danone, Emilio de Villota tendrá como compañero a Paco Romero, y puede que incluso los dos pilotos también corran juntos en las dos pruebas del Mundial de Resistencia españolas si estas carreras no interesan a la conocida marcha de yogourt. Ambos pilotos contarán con un Porsche 956 preparado por Fitzpatrick, y ya es casi seguro que el 30 de agosto venga la resistencia al circuito del Jarama.

RALLYES MAXIMO 300 CABALLOS

EL futuro grupo S de coches de rallyes, que entrará en vigor el 1 de enero de 1988 admitirá, entre otras características, una potencia máxima de 300 caballos. Aunque no está muy claro cómo se limitará dicha potencia, parece que la reglamentación admitiría motores atmosféricos (sin turbo) de hasta 2.400 centímetros cúbicos o bien motores turboalimentados de hasta 1.200 centímetros cúbicos.



Boxes

BERNARD Darniche está a punto de hacer las paces con su antiguo patrón, André Chardonnet, el importador de Lancia en Francia. El abrazo le supondría poder disponer de un Lancia Rally Abarth como el de Serviá para el campeonato francés.

ADRIAN Campos ha firmado al final con el equipo que han formado el ex piloto de Fórmula 1 Peter Gethin y Mike Collier. Anteriormente había estado en conversaciones con Cesar Gariboldi, pero no llegaron a ningún acuerdo. Campos conducirá un March 86B.

DESERCIÓN general del Tour de Córcega. Ford renuncia a participar en la prueba, y Audi, que debía mandar a Rohrl con un coche equipado de cambio automático, también ha anunciado su ausencia. En cambio, la presencia de los MG Metro se verá reforzada por la de Auriol, al volante del coche francés.

COMO prueba, Kalle Grundle fue inscrito en el Rallye de Irlanda con

un Ford RS 200 oficial para que diera impresiones del comportamiento del coche en asfalto. Pero una vez más se vio obligado a abandonar. La prueba la ganó Llewellyn con un MG Metro.

SURER tampoco ha tenido suerte en su debut con el RS 200, la caja de cambio le apeó rápidamente en su primera salida en Suiza.

UDAS sobre la aparición del Ekstroem, puesto que Motori Moderni no ha recibido la caución económica que había pedido para comenzar la construcción de los motores que se le habían pedido. Según últimos rumores, el equipo suizo se habría vuelto a Hart en busca de un mejor precio. Mientras tanto, Baldi se dedica a poner a punto el Lancia de resistencia.

SE alarga la puesta a punto del March BMW que van a conducir Watson, Andretti Jr., Hobbs y Davy Jones. El coche dispone de 700 caballos, pero tiene diversos problemas de refrigeración.



FORMULA RENAULT

ESPAÑOLES EN FRANCIA

B UEN comienzo para los dos españoles que han ido a correr a Francia el Campeonato de Fórmula Renault. En la primera prueba disputada en Noga-

ro, Rafael Beltrán terminó décimo en la final, tras una bonita carrera. Por su parte, Juan Serdá, que no tomó contacto con su monoplaza hasta los entrenos oficiales, tuvo la mala fortuna de no clasificarse para la final a causa de que en su tanda de entrenos llovió. Luego participó en la carrera para la Challenge, en la que, tras salir sexto, terminó tercero después de la excelente salida.



BALLESTA



Tarjetas Postales

ANDO la nefanda TVE anuncia
los servicios meteorológicos
en Galicia cojo el primer
avión y me voy a la

menor espíritu ma-
de otras cosas, es
cosas de calidad y
ales. Hay que
el, para los
los divi-
arentes

ra-
che-
edo-
to, fa-
ra vue-
nervios-
acalora-
gativa de-
dado com-
te del RAC-
la publicida-
te año el pilo-
CE. Pero en
gen de otras ac-
en este caso, ac-
salida es potestati-
lo a los pilotos de
to no se le puede m-
pilotos catalogados
domingo.

Un muerto en La P-
lladolid, un espectador
arrollados por uno de los
se produjo en la segun-
tros de la salida.



El mal tiempo

des una buena pipa y abres un buen li-
manteniendo la nefanda TVE cui-
samente apagada. ¿Y eso es «mal
»? Ya lo quisiera yo todos los
mi vida...

de esos singulares, raros y
ceres es posible en las Ba-
ga. Allí no hay más re-
ntar un desastroso
a, la insoportable
amarillo y sin ma-
axiante y el espectácu-
masas de carne humana
a arena, pringada de acei-
ancias y absorbiendo zumos
echosos colores de químico as-

Dadme a mí la España húmeda y ver-

Xavier Domingo

de, la que crece al norte del Duero y al
norte del Ebro, la del monte áspero o
las suaves praderas, la del mar que hue-
le a mar, la que nunca tuvo moros en
sus costas y en cada uno de sus pueblos
quedó alguna huella de Roma y ven-
dedle si queréis al impúdico escandina-
vo o al borracho sajón ese desértico sol
de minaretes y camellos, ese cielo tan
desprovisto de nubes y esas playas tan
vacías de percebes.

Poned en mi plato las cogochas en
salsa verde, o la blanca rodaja de mer-
luza encima de la brillante ajada galle-
ga y os dejo todo el pescaito frito, sus
aceites quemados y sus harinas indiges-
tas. Venga a mi mesa la humeante olla
con su lacón, sus grelos y sus patatas y
que deguste el forastero el frío y ácido
gazpacho. Caiga sobre mis espaldas
bien cubiertas de suave lana e imper-
meables tejidos la brava galerna y so-
bre las desnudeces pringosas del galo y
el wallon el abrasativo rayo del tristísi-
mo sol. Regálense mis ojos con el ju-
goso verde de los prados y mis oídos
con el cantar de los torrentes tumultuo-
sos y quémense de sequedad de arena
los de quienes añoran el Sahara islámi-
co y gustan de atormentar sus oídos
con la estridencia bocineante de los
ataascos a 40 a la sombra.

Viva, sí, el «mal tiempo» y viva su
buena cara.

SERIE PRODUCCION

52



OPEL KADETT

NOS encontramos ante
la tercera generación
del modelo Opel Kadett,
totalmente distinta de las
dos anteriores que, a su
vez, eran bastante diferen-
tes entre sí. Sus líneas son
muy redondas y vanguar-
distas, aunque, debido a
ello, la visibilidad hacia
atrás es reducida. En el in-
terior, la amplitud y co-
modidad caracterizan al
coche germano. Hay cua-
tro versiones del Opel Ka-

dett, tres con motores de
gasolina —de 1.300, 1.600
y 1.800 centímetros cúbicos— y una con mecánica
diesel, además, sus carro-
cerías se ofrecen con tres
o cinco puertas. El mode-
lo cumbre de la gama Ka-
dett es el denominado
GSi, con el motor de más
cilindrada que desarrolla
115 caballos de potencia y
es capaz de superar la
barrera de los 200 kilóme-
tros por hora.



Motor 16

PRESENCIA Y POTENCIA



XJ-600

Asombrosa. Pocas veces en el diseño de una moto se logra
un equilibrio tan perfecto. Compactas dimensiones en su im-
ponente presencia. Excelente relación peso/potencia. Gran
manejabilidad, alto nivel de prestaciones... Muchos expertos coinciden en calificarla como
la mejor de su categoría.



YAMAHA VA POR DELANTE

MOTUL
MOTOR OIL

CURIOSO Y MANEJABLE



MOTOR Disposición: Delantero, transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.796 c.c. (84,8 x 79,5 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa. Alimentación: Inyección electrónica LE-Jetronic. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 42 litros. Potencia máxima: 115 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 15,4 mkg. a 4.800 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,3 km/h.; 2.ª, 13,1 km/h.; 3.ª, 19,1 km/h.; 4.ª, 25,2 km/h.; 5.ª, 31,7 km/h. Embrague: Mando por cable.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4. Diámetro de giro: 10,5 metros.

FRENOS Sistema: Discos ventilados delante y tambores atrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente en las cuatro ruedas.

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

PESO En orden de marcha: 950 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km.	Costo/km. 15.000 km/año	Probado en el número
Kadett GL 1.3	1.297	75	170	6,5	8,9	—
Kadett GLS*	1.598	90	169	8,2	10,5	106
Kadett GSI 1.8*	1.796	115	201	9,0	11,3	53
Kadett 1.6 GLD*	1.598	55	150	7,1	6,4	73

Motor 16

Tarjetas Postales

CUANDO la nefanda TVE anuncia en sus servicios meteorológicos «mal tiempo» en Galicia cojo el primer tren o el primer avión y me voy a la tierra de Rosalía.

No me anima el menor espíritu masoquista, pero, entre otras cosas, es bueno saber que mariscos de calidad y sol son cosas incompatibles. Hay que elegir y saber elegir. El sol, para los suecos. Las orondas centollas, los divinos percebes y las ostras transparentes para mí.

Además, nada hay más relativo que esta noción de «mal tiempo». Mal tiempo, mal tiempo... es el temporal que arrasa barcos en el mar y cosechas en la tierra. Pero también llaman «mal tiempo» a la buena, tibia y dulce lluvia que cae a menudo y casi a diario sobre Galicia, y te envuelve en una masa húmeda, cándida y acogedora como la placenta maternal. Y eso no es «mal tiempo». Eso lo único que requiere es un chubasquero o un paraguas y calzado apropiado. Y nada hay más placentero que caminar una hora o dos, bien protegido, bajo esa lluvia, por una corredoira que huele a tierra mojada, hierba fresca y leche recién ordeñada. Luego, llegas a casa, enciendes un buen fuego en la chimenea o la lareira, pones unas patatas a asar, cerca de la brasa, te sirves un single malt, te encien-



El mal tiempo

des una buena pipa y abres un buen libro manteniendo la nefanda TVE cuidadosamente apagada. ¿Y eso es «mal tiempo»? Ya lo quisiera yo todos los días de mi vida...

Ninguno de esos singulares, raros y exquisitos placeres es posible en las Baleares o en Málaga. Allí no hay más remedio que aguantar un desastroso «buen tiempo», o sea, la insoportable monotonía de un sol amarillo y sin matices, el calor asfixiante y el espectáculo macabro de masas de carne humana tumbada en la arena, pringada de aceitunas sustancias y absorbiendo zumos de sospechosos colores de químico aspecto.

Dadme a mí la España húmeda y ver-

Xavier Domingo

de, la que crece al norte del Duero y al norte del Ebro, la del monte áspero o las suaves praderas, la del mar que huele a mar, la que nunca tuvo moros en sus costas y en cada uno de sus pueblos quedó alguna huella de Roma y vendle si queréis al impúdico escandinavo o al borracho sajón ese desértico sol de minaretes y camellos, ese cielo tan desprovisto de nubes y esas playas tan vacías de percebes.

Poned en mi plato las cogochas en salsa verde, o la blanca rodaja de merluza encima de la brillante ajada gallega y os dejo todo el pescado frito, sus aceites quemados y sus harinas indigestas. Venga a mi mesa la humeante olla con su lacón, sus grelos y sus patatas y que deguste el forastero el frío y ácido gazpacho. Caiga sobre mis espaldas bien cubiertas de suave lana e impermeables tejidos la brava galerna y sobre las desnudeces pringosas del galo y el wallon el abrasativo rayo del tristísimo sol. Regálense mis ojos con el jugoso verde de los prados y mis oídos con el cantar de los torrentes tumultuosos y quémense de sequedad de arena los de quienes añoran el Sahara islámico y gustan de atormentar sus oídos con la estridencia bocineante de los atascos a 40 a la sombra.

Viva, sí, el «mal tiempo» y viva su buena cara.



PRESENCIA Y POTENCIA



XJ-600

Asombrosa. Pocas veces en el diseño de una moto se logra un equilibrio tan perfecto. Compactas dimensiones en su imponente presencia. Excelente relación peso/potencia. Gran manejabilidad, alto nivel de prestaciones... Muchos expertos coinciden en calificarla como la mejor de su categoría.

MOTUL
MOTOR OIL



YAMAHA VA POR DELANTE



Tanqueray
ES TANQUERAY

2 REGALOS
TARJETA CARTERA 16
250 VIDEOS GRAND PRIX

PRUEBA A FONDO DEL VW SCIROCCO GTX

SEMANAL

Motor 16

GRUPO

12 de abril 1986

Núm. 129 • 250 ptas.

Ayrton Senna

EXTRA
G. P. DE
ESPAÑA
124 PAGINAS

LLEGA LA F-1