

FOTOS ESPIA DEL SEAT MARBELLA

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

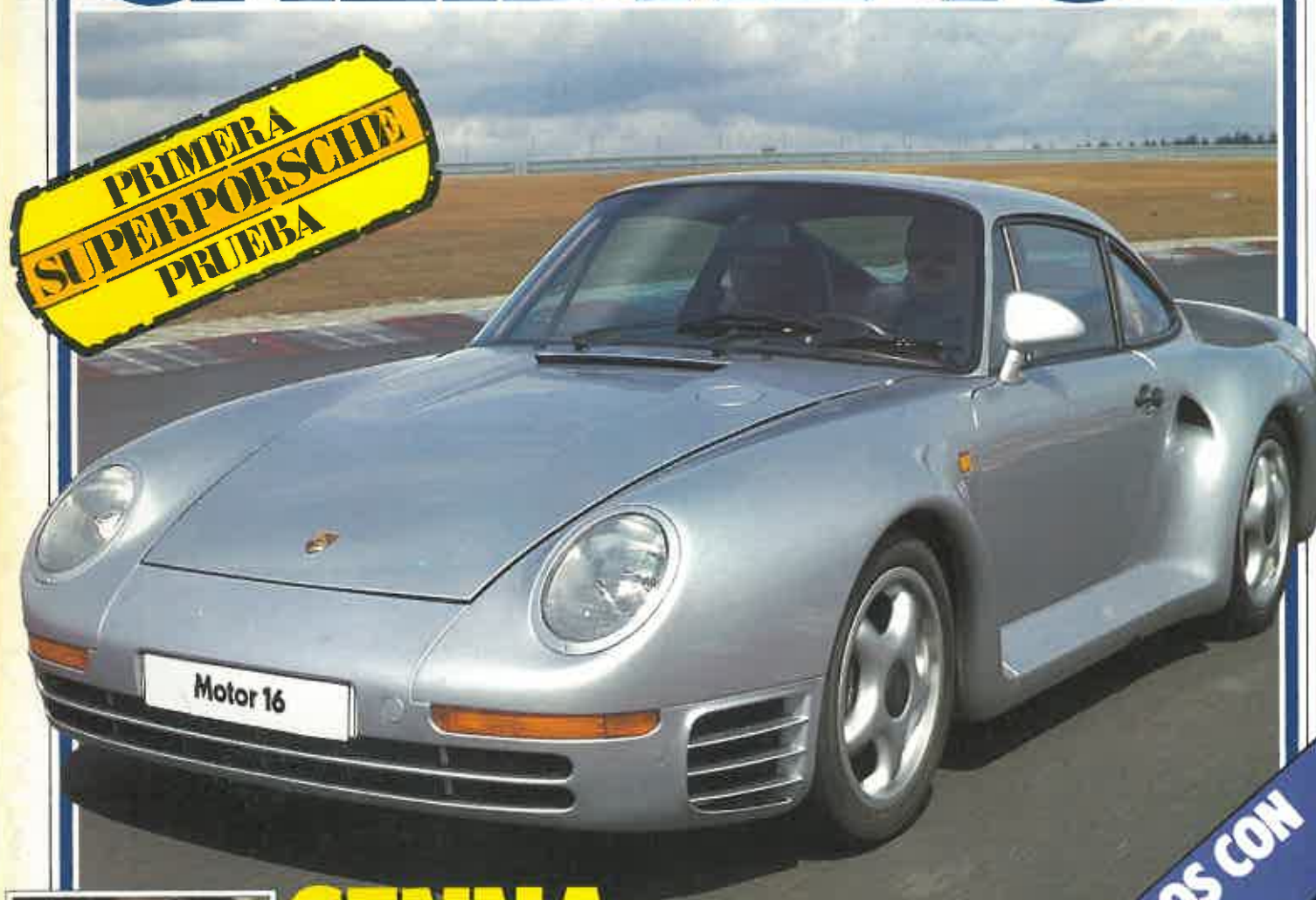


26 de abril 1986

Núm. 131 • 200 ptas.

CALIBRE 959

**PRIMERA
SUPERPORSCHÉ
PRUEBA**



**SENNÁ
A CORAZÓN
ABIERTO**

**15.000 KILOMETROS CON
EL VW PASSAT
PRUEBA DEL ALFA
ROMEO 75 V-6**



Para usted, que conduce un automóvil de excepción, se importan los neumáticos Dunlop.

Dunlop es la marca que calzan de origen los automóviles más prestigiosos, porque en todo el mundo se prefiere lo mejor. Dunlop, neumáticos importados de calidad internacional.

Distribuidos por Pirelli Neumáticos, S.A.

NEUMATICOS
DUNLOP
IMPORTED



OPEL CORSA

EL Corsa es el más pequeño de los productos de la Opel y el primero de los modelos de dicha marca fabricados en España. La oferta de este modelo es muy extensa, ya que se combinan tres motores, 1.0, 1.2 y 1.3, con cajas de cambio de cuatro y cinco velocidades, y con carrocerías de 2, 3, 4 y 5 puertas, además de varios niveles de equipamiento. Por último, hay también

una versión de carácter deportivo, que utiliza el motor 1.3 y tiene una personalización estética más llamativa. Los Corsa se caracterizan por lo reducido de su consumo y las brillantes prestaciones. Por contra, el punto menos brillante es la habitabilidad interior, ya que en este aspecto se ven superados por los últimos modelos aparecidos en este segmento.



Motor 16

Polineros

TE el pasado fin de semana he-
 sistido a un espectáculo insólito,
 ceremonia que dice muy poco de
 durez sociológica de este país y
 de sus responsables. La antesala
 en el suministro de gasolina ha
 de la aparición de un sinnúmero
 formando desusadas caravanas
 de las estaciones de servicio al des-
 le la tensión acumulada de sus
 ue en algunos casos se ha salda-
 mientos más o menos graves,
 acaparamiento desmedido de pe-
 de carburante en latas y bidones.
 llera pasar», el relleno de depósi-
 de inferior octanaje cuando se
 la superior y un largo etcétera.
 negar el derecho constitucional
 un colectivo de trabajadores preo-
 u futuro. Estos empleados de
 n tener la razón de su lado cuan-
 de los



de la nueva Campsa, y
 vislumbran una pérdi-
 da en áreas de activi-
 dad de la empresa,
 una caída de su renta-
 bilidad y la desapari-
 ción de puestos de tra-
 bajo. Evidentemente,
 el desmantelamiento
 del viejo monopolio está ahí, latente, y el ho-
 rizonte del año 1992, fecha en la que el merca-
 do petrolero español debe abrir totalmente sus
 puertas a las compañías extranjeras, planea so-
 bre este colectivo que, bien mirado, defiende
 con lógica y con instrumentos legales sus po-
 siciones.

Lo que ya no es de recibo es la psicosis gene-
 rada entre los automovilistas de un radical de-
 sabastecimiento, como ahora ha sucedido. Por
 un lado, Campsa no ha sabido mover sus hilos
 comunicacionales para hacer llegar a la gente
 la existencia, durante los días de huelga, de
 unos servicios mínimos suficientes, siempre y
 cuando no cundiera el pánico. Se ha permitido
 incluso el cerrar las negociaciones con su comi-
 té de empresa durante el fin de semana.

Por otro, un alto porcentaje de culpa habría
 que adjudicárselo a los empresarios de estacio-
 nes de servicio que, sin encomendarse a nadie,
 desataron a partir del viernes 18 una asfixiante
 campaña incitando a proveerse de gasolina para
 atajar la presumible escasez. Viértase ade-
 más en esta coctelera la actitud crispada —y
 probablemente poco lógica— de muchos auto-
 movilistas a los que el temor de ver paralizado
 su único y gran medio de transporte le pone co-
 mo alma que lleva el diablo y obtendremos las
 insólitas escenas vividas los pasados días.

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.
 Ayda. del Ejército, 11.
 Departamento 54-B.
 Bilbao-48014. Tel.: (94)
 435 77 86. Delegado Zona
 Cataluña: Pere Calista Ruc.
 Plaza Gaià Placida, 1 y 3.
 Barcelona-08006. Tel.: (93)
 237 70 00. Delegado Zona
 Andalucía: Rafael Marín
 Montilla. Pol. Calonge. Calle B.
 Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.:
 (954) 43 22 11.
 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
 Virumbrales.
 Redacción, Administración,
 Servicios comerciales y
 publicitarios: Calle Hermanos
 García Noblejas, 41.
 Madrid-28037. Teléfonos:
 407 27 00 - 407 41 00. Télex
 43974 nyre e.
 Suscripciones: Concha R.
 Alvarez-Monteserin. Teléfono:
 268 04 02-03.
 Fotomecánica: Promograf, S. A.
 San Romualdo, 26.
 Madrid-28037. Impresor: 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.



32	BAJO LA LUPA	VW Passat 1.8
40	A FONDO	Alfa 75 2.5 Q.V.
54	CUENTENOS SU CASO	
55	MOTOS	Gilera RX-200
58	OCIO	El desierto en un Corsa
62	GENTE SOBRE RUEDAS	Ayrton Senna
67	DEPORTE	Rallye RACE Cataluña



68		Mundial de Resistencia
72		A todo gas
74	JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO	

PEQUEÑO CIUDADANO

CORSA 1.3



MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.297 c.c. (75 x 73,4 mm.). Clave: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Carburador monocuerpo. Compresión: 9,2 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 42 litros. Potencia máxima: 70 CV a 5.600 rpm. Par máximo: 10,3 mkg, a 3.800 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.^a, 6,8 km/h.; 2.^a, 12,4 km/h.; 3.^a, 18,6 km/h.; 4.^a, 27,2 km/h.; 5.^a, 34,1 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4,1. Diámetro de giro: 9,35 metros.

FRENOS Sistema: Discos delante, tambores traseros y servo. **SUSPENSIONES** Tipo: Independientes delante y eje semirrigido posterior.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 4,5 x 14 pulgadas. Neumáticos: 165/65 SR 14.

PESO En orden de marcha: 750 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
Corsa 1.0	993	45	142	7,6	8,61	109
Corsa 1.2	1.196	55	152	7,0	8,16	—
Corsa GLS 1.3 5V 3P	1.297	70	162	7,6	8,68	27
Corsa GT 1.3 5V 3P	1.297	70	162	7,6	8,68	79
Corsa TR LS 1.2 4V 2P	1.196	55	152	7,3	8,42	—
Corsa TR LS 1.3 5V 2P	1.297	70	162	7,6	8,68	83

Motor 16



Para usted, que conduce un automóvil de excepción, se importan los neumáticos Dunlop.

Dunlop es la marca que calzan de origen los automóviles más prestigiosos, porque en todo el mundo se prefiere lo mejor. Dunlop, neumáticos importados de calidad internacional.

Distribuidos por Pirelli Neumáticos, S.A.

NEUMATICOS
DUNLOP
IMPORTED

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: María Jesús Benet, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez.
Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar.
Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lina 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. Secretaria de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegada Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegada Zona Catalana: Pere Calisina Rue. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegada Zona Andaluza: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.
Delegada 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 Virumbrales.

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

Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprenta: 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.



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA



6	AL VOLANTE	Porsche 959
12		Saab 9000i
14	LO ULTIMO	Dodge Shelby
17		Seat Marbella
20	ACTUALIDAD	Servicio sanitario de Tráfico
23	MERCADO	Ecos de la semana
24		Precios de coches nuevos
28		Precios de coches usados
29		Precios motos



32	BAJO LA LUPA	VW Passat 1.8
40	A FONDO	Alfa 75 2.5 Q.V.
54	CUENTENOS SU CASO	
55	MOTOS	Gilera RX-200
58	OCIO	El desierto en un Corsa
62	GENTE SOBRE RUEDAS	Ayrton Senna
67	DEPORTE	Rallye RACE Cataluña



68		Mundial de Resistencia
72		A todo gas
74	JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO	

Los gasolineros

DURANTE el pasado fin de semana hemos asistido a un espectáculo insólito, a una ceremonia que dice muy poco de la madurez sociológica de este país y de la actitud de sus responsables. La antesala de una huelga en el suministro de gasolina ha provocado desde la aparición de un sinnúmero de automóviles formando desusadas caravanas a las puertas de las estaciones de servicio al desbordamiento de la tensión acumulada de sus conductores, que en algunos casos se ha saldado con enfrentamientos más o menos graves, pasando por el acaparamiento desmedido de pequeños stocks de carburante en latas y bidones. «por lo que pudiera pasar», el relleno de depósitos con gasolina de inferior octanaje cuando se había agotado la superior y un largo etcétera.

Nadie puede negar el derecho constitucional a la huelga de un colectivo de trabajadores preocupado por su futuro. Estos empleados de Campsa pueden tener la razón de su lado cuando denuncian el incumplimiento de los protocolos de creación de la nueva Campsa, y vislumbran una pérdida en áreas de actividad de la empresa, una caída de su rentabilidad y la desaparición de puestos de trabajo. Evidentemente, el desmantelamiento del viejo monopolio está ahí, latente, y el horizonte del año 1992, fecha en la que el mercado petrolero español debe abrir totalmente sus puertas a las compañías extranjeras, planea sobre este colectivo que, bien mirado, defiende con lógica y con instrumentos legales sus posiciones.

Lo que ya no es de recibo es la psicosis generada entre los automovilistas de un radical desabastecimiento, como ahora ha sucedido. Por un lado, Campsa no ha sabido mover sus hilos comunicacionales para hacer llegar a la gente la existencia, durante los días de huelga, de unos servicios mínimos suficientes, siempre y cuando no cundiera el pánico. Se ha permitido incluso el cerrar las negociaciones con su comité de empresa durante el fin de semana.

Por otro, un alto porcentaje de culpa habría que adjudicárselo a los empresarios de estaciones de servicio que, sin encomendarse a nadie, desataron a partir del viernes 18 una asfixiante campaña incitando a proveerse de gasolina para atajar la presumible escasez. Viértase además en esta coctelera la actitud crispada —y probablemente poco lógica— de muchos automovilistas a los que el temor de ver paralizado su único y gran medio de transporte le pone como alma que lleva el diablo y obtendremos las insólitas escenas vividas los pasados días.





En voz baja

● Con un déficit de 372 millones de dólares, Opel ha cerrado su balance en 1985 y es el constructor menos rentable de los seis grandes europeos, excepto Renault. En este mismo año, su gran rival Ford ha obtenido unos beneficios de 326 millones de dólares en el continente.



VOLKSWAGEN

SE DUPLICAN LOS BENEFICIOS

LA firma germana Volkswagen va a repetir a sus

accionistas el dividendo más alto de los últimos seis años, después de que ya habían duplicado sus beneficios en el pasado año. El fabricante número uno de Europa ha anunciado el reparto de un dividendo de 10 marcos (unas seiscientas veinte pesetas), frente a los cinco marcos que distribuyó el año anterior. La última vez que esta sociedad pagó un dividendo similar fue en 1979. Los beneficios durante el pasado ejercicio fueron, después de impuestos, de 600 millones de marcos, unos treinta y siete mil millones de pesetas.

EXITO

ALFA ROMEO CRECE

EL aumento de ventas de Alfa Romero en España puede calificarse de espectacular, según los datos comparativos con el pasado año. Las matriculaciones de los coches de la marca italiana, en el primer trimestre del 86, se han incrementado en más de un 300 por 100, respecto

del mismo periodo en el 85. Según los responsables de la marca, el aumento se ha debido especialmente a su nueva política de ventas y al reciente lanzamiento de los Alfa 75, aunque el líder de ventas es el modelo 33, del que sólo en marzo se han vendido 558 unidades.



4/ Motor 16

AUTOPISTAS

FUSIONES A LA VISTA

EN el Ministerio de Obras Públicas se está negociando la fusión, para antes de que finalice el año actual, de las sociedades concesionarias Autopistas del Mare Nostrum (Aumar) y Bética de Autopistas, mediante la absorción de la segunda por la primera de las citadas, operación que no parece plantear problemas toda vez que ambas concesionarias pertenecen al grupo industrial del Banco Central. De culminar el proceso de fusiones, iniciado hace tiempo y todavía no cerrado, el MOPU conseguiría que este sector quedara concentrado en tres grupos privados saneados y un grupo público liderado por la Empresa Nacional de Autopistas.

ENASA

CAMBIOS EN LA PRESIDENCIA

COMIENZAN a surgir especulaciones en torno al relevo en la presidencia de ENASA, incluso antes de confirmarse la salida del actual presidente, Federico Sotomayor. Se cita como posible sustituto al actual gerente de desarrollo corporativo de la empresa, Juan Lloréns, que, aunque ha manifestado que aún nadie le ha ofrecido nada, tiene un profundo conocimiento de la empresa y de sus problemas.



más adecuados y homologados. Para ello, el Ayuntamiento sevillano ha aprobado el cuadro de características que deben reunir los vehículos auto-taxis, en orden a la determinación de la marca y modelo más idóneo para la prestación del servicio. En un decreto de la Alcaldía se invita a los fabricantes para que, con anterioridad al 4 de junio de 1986, presenten sus ofertas para participar en el concurso.

TAXIS

SEVILLA LOS QUIERE MEJORES

Mientras tanto, también se comenta que el futuro de Sotomayor podría estar en la presidencia de una futura federación que aglutine a todas las asociaciones actuales relacionadas con el sector de automoción.



SAAB

SEGURIDAD EN AEROPUERTOS

EL Saab Friction Tester, un Saab 900 Turbo, equipado con una quinta rueda y con material de medición, es el nuevo vigilante de varios aeropuertos españoles. El Saab Friction Tester es un vehículo preparado para medir el grado de fricción de las pistas de aterrizaje (hasta seis distintas), dato de gran interés cuando el suelo está helado o muy húmedo. El valor conseguido se puede comunicar de inmediato a los pilotos, tanto en el momento de aterrizar como en el despegue, ya que el Saab lleva también un equipo completo de transmisiones. Desde su presentación en 1977 se han vendido más de 110 Saab Friction Tester en todo el mundo.

ACUERDO

IVECO Y FORD, UNIDOS

FORD Inglaterra e Iveco anunciaron la pasada semana en Londres su

acuerdo para la fabricación y comercialización de vehículos industriales de más de cuatro toneladas en Gran Bretaña. Con este fin se ha establecido, con efectos a partir de julio de 1986, una compañía independiente,

denominada Iveco Ford Truck Limited, en la que Ford Inglaterra e Iveco tendrán cada una el 48 por 100 de las acciones y un 4 por 100 en manos de un banco comercial, que hará de equilibrio accionarial. Para Ford, este acuerdo le permite rentabilizar su fábrica inglesa de Langley, en la que trabajan 1.700 personas, donde se fabricarán los camiones, y para Iveco consolidar su presencia en el Reino Unido, donde hasta el momento sólo tienen el 4 por 100 del mercado.



Verde y Rojo

● El diario *El País* también se sale a veces de la pista. Por ejemplo, publica ahora, un año después que MOTOR16, que el joyero salmantino Carlos Giménez ha sido obsequiado con un Ferrari, como ganador de un concurso de reproducción de coches a escala.

● Los fabricantes nacionales (algunos, como Citroën o Peugeot-Talbot) están lle-

vando a cabo una oferta de financiación, por compra de coches nuevos, verdaderamente atractiva. En los dos casos que citamos, con intereses por debajo del 7 por 100.

● Muchos, muchísimos agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, siguen empeñados en llevar a cabo una política recaudatoria y sancionadora, que no corresponde con los criterios de seguridad que se quiere imponer a la Dirección de Tráfico. ¡Que no se enteran!

● Olé al sargento de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil que denunció a un capitán del Cuerpo, que utilizaba los coches oficiales y la gasolina pagada por los contribuyente, para su uso personal.

EL PRINCIPE, SEGURO

EL Príncipe Felipe podrá sacar el máximo partido a su Seat Ibiza, que recientemente le regaló su padre al cumplir la mayoría de edad, después de pasar por la escuela de conducción de Can Padró. El piloto Salvador Cañellas fue el profesor del Príncipe y su primo Konstantín de Sajonia-Coburgo, que durante dos días enseñó a sus dos alumnos a sacar el mayor rendimiento y prestaciones a los coches y, sobre todo, a realizar una conducción más segura y salir sin problemas de situaciones comprometidas. Una vez concluido este corto cursillo, Cañellas y los monitores de la escuela manifestaron que el Prín-

cipe de Asturias había asimilado rápidamente las lecciones y que domina cualquier tipo de automóvil, incluso conduciendo al límite.





PRIMERA
SUPERPORSCHE
PRUEBA



CALIBRE 959

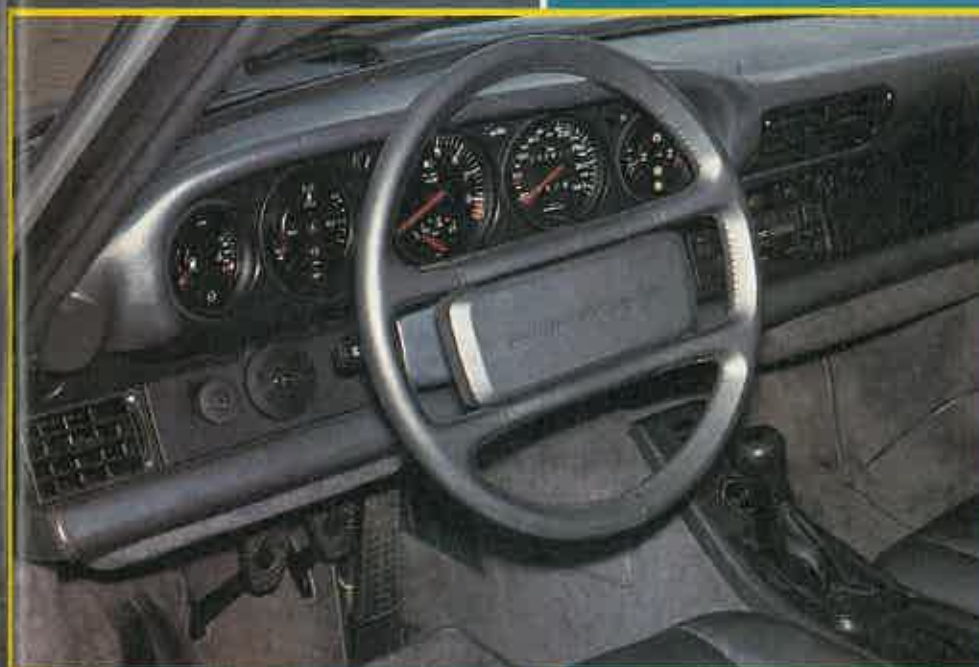
DESDE su primera aparición bajo la denominación de Porsche 911 Grupo B, en el Salón de Francfort, MOTOR16 ha dedicado varias veces sus páginas a hablar del Porsche 959, un coche que representa la máxima expresión en tecnología, ha sido un seguimiento constante de su desarrollo que culmina ahora con las impresiones de su conducción. Una posibilidad que la marca alemana ha brindado a un reducidísimo grupo de periodistas, en el marco del nuevo circuito de Nurburgring. No sin un cierto temor por lo que pudiera ocurrirles, tres coches fueron enviados al circuito y puestos a disposición de los periodistas invitados. Un temor que se vio confirmado cuando un nervioso colega italiano se equivocó en un cambio de marcha y, a unos ciento ochenta kilómetros por hora, redujo de quinta a segunda, causando unos daños irreparables al motor y destruyendo la caja de cambios.

Después de este incidente fue todavía mayor la aprensión con que el doctor Bantle, ingeniero responsable del proyecto 955; Manfred Janke y Begoña Gosch, responsables de las relaciones con la prensa, siguieron las evoluciones de los periodistas.

Finalmente le llegó el turno al que firma estas líneas, que se puso al volante del coche no sin un cierto respeto hacia los 450 caballos de potencia. Hasta aquel momento, pese a haber probado algunos coches de competición, la máxima potencia que había manejado eran unos trescientos veinte caballos. Y no dejaba de recordar que la potencia del motor turbo del 959 era la misma que hace no tantos años desarrollaban los motores Cosworth, de Fórmula 1.

Pero una vez dentro del coche, todos los temores quedaron disipados. En parte porque el entorno no resultaba en lo absoluto agresivo, dado que los interiores del 959 han sido cuidados al máximo, ofreciendo una sensación de

Junto al volante, la palanca (4 WD) que regula el reparto de potencia. Con ella arriba, se escoge el programa «tracción máxima»; abajo, el programa para conducción en seco; delante, para conducción con lluvia, y detrás, con hielo y nieve.



Delante de la palanca del cambio, la ruedecilla que regula la dureza de los amortiguadores.

Entre los dos relojes principales (el velocímetro marca hasta 350 km/h), el botón que regula la altura de las suspensiones.

«INTERCOOLER»

La mezcla turbocomprimida baja de temperatura en dos «intercoolers» de generosas proporciones, diseñados íntegramente por Porsche.

SEIS VELOCIDADES

Caja de cambio de seis marchas. Control automático de reparto de potencia entre los dos ejes. Hay programadas cuatro posiciones de reparto.

ABS INTEGRAL

Discos de freno autoventilados con pinzas de cuatro pistones. Sistema antibloqueo separado en dos circuitos que regula la presión de frenado en cada rueda independientemente.

SOBREALIMENTACION

Está encomendada a dos turbocompresores de dos fases. Ambos tienen un sistema de refrigeración por agua.

450 CABALLOS

Motor seis cilindros boxer, con bloque y culata de aluminio, que desarrolla 450 CV.

SUSPENSIÓN REGULABLE

Independiente a las cuatro ruedas, con un sistema hidroneumático para variar la altura del vehículo en función del terreno.

TRACCIÓN TOTAL

En el cárter del diferencial delantero está alojado un embrague regulado electrónicamente, que permite el paso de la potencia justa a las ruedas delanteras.

DUREZA VARIABLE

En cada rueda hay dispuestos dos amortiguadores. La dureza de estos es variable automáticamente en función de la velocidad a la que se circula.



Sobre la suspensión posterior, una maraña de tubos y canalizaciones. Obsérvese la pareja de amortiguadores.

confort y elegancia que nada tienen que ver con la simplicidad y la rústica funcionalidad de los de un coche destinado a la competición. Los asientos, tapizados en piel, se regulan eléctricamente. Ante el conductor, el típico cuadro de cinco relojes del 911 queda visible a través del aro del volante, también guarnecido en piel.

Una vez bien acomodados, a buena distancia de los pedales —que en vez de ser articulados por la base, como en el 911, lo son por arriba y, por tanto, mucho más cómodos— y del volante, llegó el momento de arrancar. Llave de contacto y un bien amortiguado bramido, que recuerda al de los 911, avisa que el motor se pone en marcha. Pisé el embrague y metí la primera de las

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

MOTOR Seis cilindros opuestos, situado longitudinalmente por detrás del eje trasero. Bloque y culatas de aluminio con refrigeración mixta por aire y agua. Cuatro válvulas por cilindro con empujadores hidráulicos accionados por dos árboles de levas en cabeza por bancada de cilindros.

ALIMENTACION Inyección electrónica Bosch Motronic, sobrealimentado por dos turbocompresores refrigerados por agua. Intercambiador de calor y control de sobrepresión del turbo. Presión hasta 4.300 rpm. 2.0 bar. Por encima de 4.300 rpm. 1.9 bar. **Cilindrada:** 2.850 c.c. **Diámetro x carrera:** 95 x 67 m.m. **Compresión:** 8,3 a 1. **Potencia:** 450 CV a 6.500 rpm. **Par máximo:** 51,0 mkg a 5.500 rpm. **Combustible:** Gasolina 97 octanos.

TRANSMISION Tracción a las cuatro ruedas, con reparto de potencia variable electrónicamente en función de la velocidad y el tipo de conducción. **Caja de cambio:** Manual de seis marchas. **Velocidad a 1.000 rpm. en:** 1.ª, 8,0 km/h.; en 2.ª, 13,5 km/h.; en 3.ª, 20,0 km/h.; en 4.ª, 27,3 km/h.; en 5.ª, 34,6 km/h.; en 6.ª, 44,0 km/h. **Embrague:** Multidisco Porsche.

CHASIS Construcción: Estructura autoportante de acero aluminio y materiales plásticos. Coeficiente de penetración aerodinámica (cx): 0,31. **Suspensión:** Independientes a las cuatro ruedas con doble brazo oscilante en cada una. Altura regulable hidroneumáticamente. **Frenos:** Discos autoventilados en las cuatro ruedas con pinzas de cuatro pistones. Sistema antibloqueo Porsche-Wabco y servo. **Dirección:** De cremallera, asistida. **Diámetro de giro:** 11,1 metros. **Llantas:** De aleación, de 8 x 17 delante, 9 x 17 ó 10 x 17 detrás, según utilización. **Neumáticos:** Dunlop Denloc 235/45 VR 17 delante, 255/40 VR 17 ó 275/40 VR 17 detrás, según llanta.

DIMENSIONES Batalla: 2.272 m.m. Longitud: 4.260 m.m. Anchura: 1.840 m.m. Altura: 1.280 m.m. Vías (del/tras): 1.504/1.550 m.m. **Depósito de combustible:** 90 litros.

PESO Versión de calle: 1.450 kg. Versión de competición: 1.350 kg.

PRESTACIONES Velocidad máxima: Más de 315 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h: 3,9 segundos. Aceleración de 0 a 200 km/h: 14,8 segundos.



Primer prototipo definido.

DEL DESIERTO A LE MANS

El origen del proyecto fue la realización de un coche de competición homologado en grupo B. Posteriormente, la pérdida de interés por los rallyes de la marca patrocinadora del proyecto, decidió a los miembros del directorio técnico a construir un coche que estuviera a medio camino entre uno de carretera y otro para la competición.

El resultado ha sido un coche muy civilizado del que se iban a construir sólo 200 unidades para obtener la homologación en grupo B. Entonces se pensaba que no habría ningún comprador que quisiera llevar un coche de éstos a la competición, pero se quería dejar la puerta abierta para ello. Posteriormente, en vista de las magníficas posibilidades que tiene el coche, ha dado lástima que vaya a quedar sólo como un coche de museo y se ha decidido hacer, además de los doscientos, que ya están vendidos, una serie de 40 ó 50 más que se destinarán a equipos que quieran utilizarlo en competición y para diferentes test por parte de la marca.

De momento, en las próximas 24 Horas de Le Mans, además de Bell Stuck y Mass-Wollek, que participarán con los 962 de la marca, habrá un 959 inscrito por Porsche.

Con esta participación en Le Mans, el 959 se convertirá en un coche de lo más versátil, puesto que a sus espaldas tiene ya victorias en pruebas como el Rallye de los Faraones y el París-Dakar.

En cuanto a los coches para utilización normal, entre los que hay dos variantes —Road, con aire acondicionado y tres posibilidades de regulación de altura, y Sport, sin aire acondicionado y sólo dos alturas—, once, como ya hemos dicho, vendrán a España. La mayor parte se queda en Alemania. Y 25 irán a Estados Unidos, en condición de coches de museo y, por tanto, no podrán circular.

seis marchas de que dispone la caja de cambios del 959, la denominada G. Se trata de una relación ultracorta cuya principal utilidad es la de ser utilizada en casos de muy escasa adherencia para poder rodar a muy baja velocidad (terreno pantanoso, etcétera).

Como un utilitario

Ante nuestra sorpresa, cuando nos disponíamos a sacar a relucir toda la sensibilidad de que éramos capaces con el embrague, la arrancada no puso mayor problema que un utilitario. Incluso menos, tal es la progresividad del embrague de doble disco que se ha montado en el 959. Una vez en la pista, pasamos todas las marchas a fin de familiarizarnos con el cambio, que es suave, pero que requiere de unos recorridos largos para pasar de una marcha a otra, y no muy preciso, a causa de la fuerza del muelle, que hace que la palanca vuelva a la línea central segunda-tercera en posición de punto muerto.

Los frenos nos parecieron sensacionales. No tienen nada que envidiar a los de otros coches grupo B que hemos tenido ocasión de probar. Sobre aquéllos, los 959 tienen la ventaja, al menos para el conductor más profano, de ir equipados de un sistema antibloqueo (ABS) que Porsche ha puesto a punto con Wabco-Westinghouse.

La dirección es bastante suave y muy precisa. A través de ella, el conductor siente el coche en todo momento.

En cuanto al motor, ofrece 450 caballos perfectamente domesticados que, en condiciones normales, no llegan a desbordar la capacidad de ningún conductor.

El Nurburgring actual es un circuito medio. Ni muy rápido ni muy lento, pero dotado de unas medidas de seguridad impresionantes que hacen improbable las consecuencias graves en caso de accidente. No es un circuito con una gran recta donde se pueden alcanzar grandes velocidades. Por tanto, los 325 kilómetros por hora de velocidad punta de que hablan los técnicos quedaban fuera de nuestro alcance, en el caso de que hubiéramos querido verificar esa

velocidad máxima. Es más, rodando rápido, la cuarta (la quinta marcha de las seis, en realidad, puesto que Porsche las ha denominado G-1-2-3-4-5) sólo se mete un corto instante en la recta de meta, alcanzándose en ella los 200 kilómetros por hora antes de tener que reducir de nuevo hasta segunda para tomar la chicane que viene a continuación. La quinta no se mete jamás y durante el resto de la vuelta no se juega más que con la segunda y la tercera, haciendo girar el motor entre las 4.000 y las 7.800 vueltas permitidas por el limitador de régimen, que corta inmediatamente la inyección.

450 caballos dóciles

El motor tira siempre, pero a partir de las 4.500 vueltas es cuando manifiesta de verdad esos 450 caballos. Y los manifiesta en forma de un fenomenal empuje hacia delante, pero sin brutalidad y sin estridencias acústicas, puesto que el ruido del motor, aunque gire a un régimen superior a las 7.000 vueltas, jamás sobrepasa niveles moderados.

A tono con esta docilidad mecánica está la estabilidad francamente sensacional. Este periodista dista mucho de ser un Hans Stuck o un Derek Bell, los pilotos de Porsche campeones del mundo de resistencia, pero en algunas curvas llegamos a sentir esa sensación de que se vacía la cabeza a causa de la fuerza centrífuga a que se ven sometidos los ocupantes.

Esta estabilidad se ha conseguido a base de un conjunto de cosas. Por un lado, está la tracción a las cuatro ruedas, con un reparto de potencia regulable según cuatro programas. Estos se seleccionan por medio de una palanca que sale de la columna de la dirección. Se puede elegir entre «Tracción», un programa que bloquea todos los diferenciales, destinado a condiciones extremas de barro, nieve y hielo; «Hielo/nieve»; «Lluvia»; y «Seco». En este último, que fue el que programamos, dado que el día, aunque frío, era soleado, el reparto de potencia es de 40 en el eje delantero y de 60 en el trasero cuando se mantiene una velocidad

Una memorable jornada de pruebas en Nurburgring. Animada charla con el piloto Stekkoning y con Begoña Gosch.



Coefficiente de penetración aerodinámica (Cx) de 0,31. Partiendo del 911 se ha logrado una carrocería muy perfilada.



Lo más espectacular en alerones en coches de producción. Las ruedas traseras son enormes rodillos de 275 en perfil 40.

SEIS AÑOS DE DESARROLLO

A fin de ganar tiempo en la realización de este proyecto se tomó el bastidor del 911, conveniente por su aerodinámica y sus mínimos de habitabilidad, como punto de partida para el 959. Era un bastidor suficientemente probado incluso en competición, en el que con unos apéndices aerodinámicos se ha conseguido un coeficiente aerodinámico de 0,31. El primer prototipo estuvo terminado en agosto de 1983, y un mes más tarde apareció en el Salón de Frankfurt con la denominación Porsche Grupo B.

En marzo del 84 se terminó el primer motor, que en banco dio 440 caballos sin problemas y fue conservado. Seis meses más tarde comenzaron los primeros test



del coche completo, probando hasta doce diferentes soluciones en lo que a la transmisión a las cuatro ruedas se refiere. En enero de 1985 se definió completamente el coche y comenzaron las pruebas hasta su total puesta a punto.

Hay que mencionar que mientras que el sistema de transmisión ha sido desarrollado por Porsche, para el sistema antibloqueo (ABS), después de haber contactado a Bosch y otras marcas, en vista de que no estaban en disposición de desarrollar un sistema más sofisticado que los actuales, se dirigieron a Westinghouse, que desde el principio se mostró interesada y ha sido una excelente colaboradora, según las palabras de los señores Bott y Bantle.

constante. En aceleración, en cambio, este reparto varía automáticamente a 20 en el eje delantero y 80 en el trasero, que es el que recibe la mayor parte de carga y tiene mayor capacidad motriz. Además de esto, el conductor puede seleccionar la mayor o menor dureza de los amortiguadores e incluso en la versión road, la altura respecto al suelo, todo esto actuando sobre botones en la consola.

El comportamiento del 959 en carretera normal es prácticamente neutro. El coche circula como si fuera sobre raíles. En circuito, en donde se llega a ciertos límites, muestra una clara tendencia a irse de morro a la entrada de las curvas, que según se ha encarado la salida y se ha comenzado a acelerar, cambia a un deslizamiento del eje posterior que hará que no resulte extraño ver, en competición, salir de las curvas a este coche ligeramente cruzado, al estilo de sus hermanos los 911. Ya en las últimas vueltas de mi turno de conducción, cuando comenzaba a tener una cierta confianza con el coche, quise ver los límites de la estabilidad de esta sensacional máquina apurando al máximo

dentro de mis posibilidades en el largo y redondo viraje de más de ciento ochenta grados que hay al otro extremo de los boxes. Balanceé el coche a la entrada de la curva para eliminar al máximo la tendencia a irse de morro que tiene y comencé a acelerar a fondo en segunda. Con el 80 por 100 de la potencia pasando a través del eje trasero, el coche se fue cruzando y, a causa del contravolante con que trataba de corregir la situación, alargando su trayectoria hacia el exterior de la curva. En un momento dado, en vista de que acabaría metiendo una rueda fuera del asfalto y que el césped estaba embarrado a causa de las lluvias, opté por soltar el acelerador y pisar el embrague, dejando que el coche hiciera el trompo. Apenas lo vi de nuevo derecho, pisé el freno, metí primera y, en medio de las risotadas aparentemente nada nerviosas del probador que me acompañaba, seguí mi camino en el más puro estilo de Keke Rosberg.

Dejando estas exuberancias en las que tienen mucho que ver las limitadas habilidades del que suscribe, de lado, lo cierto es que este coche nos ha im-

presionado por lo poco impresionante que es. Puede ser llevado sin mayor problema por un ama de casa que vaya a buscar a los niños al colegio o por un jubilado que guste de conducir sin prisas. Y, sin embargo, básicamente se trata de un coche de competición bien presentado al que van a poder acceder doscientos acaudalados afortunados —tener dinero para pagarlo no ha sido la única condición para que la petición fuera aceptada— en todo el mundo.

Aunque resulta difícil ponerle pegasa a un producto tan elaborado como éste, nos atreveríamos a señalar que los desarrollos son un poco largos. Aquí no se trata de buscar mejores recuperaciones desde regímenes bajos, sino simplemente de que el conductor sienta con un poco más de intensidad que en la parte de atrás hay 450 caballos. Y la forma más fácil de lograrlo creemos que es la de una respuesta del motor todavía más fulgurante, puesto que la de lograr los 325 kilómetros por hora de velocidad máxima resulta imposible hasta en Alemania.

Sergio Piccione
Fotos: Alfonso J. Nieto

SAAB 9000i AHORA SIN TURBO

DOS años después del lanzamiento del modelo 9000, Saab ha querido ampliar su gama hacia abajo. Hasta ahora, la oferta de este modelo se centraba únicamente en el motor dos litros, con culata de cuatro válvulas por cilindro, inyección electrónica y turbocompresor, cóctel de órganos mecánicos que proporcionaba una potencia de 175 caballos. Ahora acaba de aparecer la variante denominada 9000i, que mantiene la misma mecánica, con excepción del turbo, con lo que su potencia se reduce a 130 caballos.

Con este coche, Saab ha querido ofrecer una alternativa más barata, un coche con los mismos estándares de confort, calidad y seguridad, pero con una mayor economía de uso.

Exteriormente, las diferencias son mínimas. Han desaparecido las llantas de aleación y, en su lugar, hay llantas de chapa con embellecedores de acero inoxidable. También se ha suprimi-

do el cancha inferior de la parte trasera, pero este detalle, como el que la típica calandra de la marca sea pintada en gris, en vez de cromada, como en el 9000 Turbo, son detalles que sólo los advierte el ojo muy experto.

En el interior también son mínimas las diferencias. Quizá la más aparente es el nuevo volante de cuatro radios, en lugar del de tres de la versión turbo. También hay que mencionar el que el reglaje de los asientos se hace manualmente, en vez de ser eléctrico, y que el sistema de climatización programable deja paso a un simple aire acondicionado en opción. Por lo demás, la presentación es idéntica.

La mecánica es correcta por su funcionamiento. Se recupera sin problemas de marchas muy bajas y, cuando se le solicita, sube de revoluciones con prontitud, pese a unos desarrollos relativamente largos. No impresiona por su tirón, pero, en cambio, cronómetro en la

Tanto exterior como interiormente, el nuevo 9000i es prácticamente igual al Turbo. Detalles como el volante de cuatro radios o los embellecedores de rueda en acero son los más apreciables.



PRECIO

Ya hay precio para el Saab 9.000i en España. Costará 3.377.749 pesetas llaves en mano. El aire acondicionado será opcional en España, aunque en principio todas las unidades de la primera remesa lo llevará instalado. La opción costará 270.000 pesetas con IVA incluido.

Como comparación hay que recordar que el Saab 9.000 Turbo cuesta 5.386.196 pesetas.



EL motor del Saab 9000i es un cuatro cilindros de 1.985 centímetros cúbicos con bloque en fundición y culata en aleación ligera. Esta culata tiene cuatro válvulas por cilindro, accionadas por dos árboles de levas que se mueven por medio de una cadena. Las válvulas van provistas de empujadores hidráulicos que hacen innecesarios los reglajes. Para esta versión sin turbocompresor se han variado las cámaras de compresión y se han hecho asimétricos los colectores de admisión. También se ha elevado la compresión de 9 a 1 a 10,1 a 1.

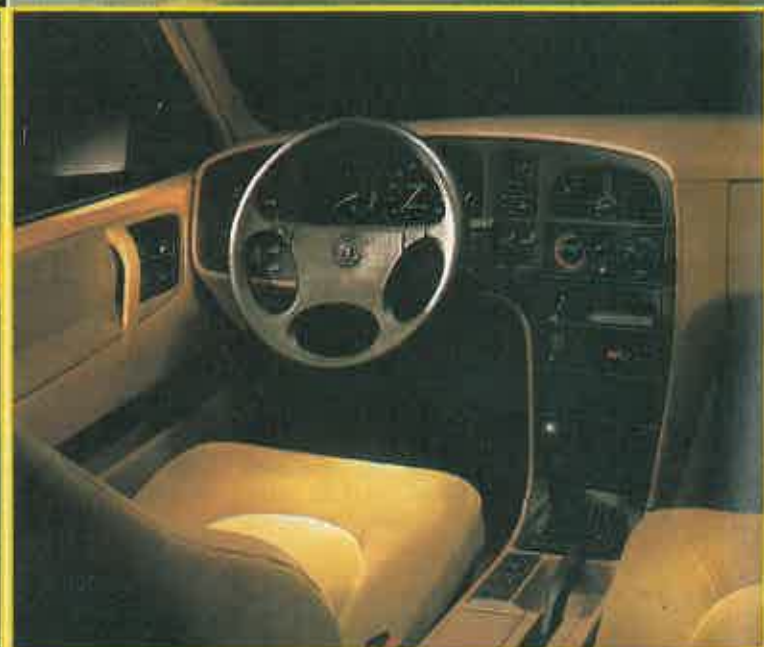
El sistema de inyección es el Bosch LH-Jetronic, el más moderno de los dispositivos de inyección de esta marca. Está controlado por un microordenador que recibe información de la compacidad del aire de la admisión y no sólo

lo de su volumen lo que asegura un correcto funcionamiento a cualquier altura, dejando pasar al motor únicamente el necesario en cada momento.

Este sistema de inyección se complementa con un encendido Bosch EZK, equipado de un sistema antidetonación que corrige el avance cuando hay riesgo de detonación, avisado por un detector colocado a un lado del motor, bajo el colector de admisión.

Esto permite utilizar sin problemas carburantes entre 91 y 98 octanos, aunque para que el motor desarrolle la potencia anunciada se hace necesario el empleo de gasolina de 98. Cada octano que se desciende, los técnicos de Saab han calculado que disminuye la potencia en un 1,5 por 100.

130 CABALLOS DE PRIMERA



mano, se puede apreciar que su rendimiento es bueno.

En lo que a consumos se refiere, hasta que podamos efectuar la prueba del coche en nuestros recorridos habituales, no se pueden emitir por el momento juicios tajantes. De todas formas, tomando como referencia los datos suministrados por el miniordenador de viaje, no gasta en exceso.

Como su hermano mayor el 9000 Turbo, es un coche amplio, bien resuelto y bien presentado. La suspensión tira un poco a dura, pero el confort de marcha no resulta perjudicado. En cambio nos ha parecido un poco ruidoso. El motor no está suficientemente aislado acústicamente, y al ruido de su funcionamiento se unen el también bastante audible



bufido de la piñonería del cambio —irreprochable en cuanto a manejo— y los silbidos aerodinámicos.

Tampoco nos ha gustado el exceso de asistencia que tiene la dirección. Se trata del mismo mecanismo que se monta en el 9000 Turbo, que monta un neumático de mayor sección —205/55 VR 15, contra 195/60 HR 14— y que, por tanto, endurece un poco más el manejo de la dirección. En el 9000i, la dirección es ligera y el conductor carece del mínimo tacto, lo que no resulta nada agradable, en particular cuando se rueda rápido.

Los frenos son correctos. Por el momento no llevan ABS, pero a partir del próximo mes de septiembre dispondrá, como el Turbo, del sistema puesto a punto por ATE en opción.

El fabricante anuncia 190 kilómetros por hora de velocidad punta para este coche, 30 kilómetros por hora menos que en el Turbo.

Sergio Piccione

DODGE SHELBY UN HORIZON DE CARRERAS

CARROLL Shelby, el que fuera piloto oficial de Aston Martin y ganados de las 24 Horas de Le Mans de 1957, ha vuelto a sus últimas andanzas de constructor. Después de trabajar como consultor para temas de altas prestaciones en la Chrysler de Lee Iacocca, ha dado nuevamente vida a la sociedad Shelby Automobles Inc., con el objetivo de producir quinientas unidades del Dodge Omni, versión USA del Talbot Horizon. Pero se trata de un Omni muy especial, pues, según palabras del propio Shelby, es un coche «muy loco para conductores muy serios, un coche que puede poner en apuros a un Ferrari 308 por la quinta parte de su precio...».

Esto no es del todo exagerado, pues el Shelby GLHS es capaz de acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora en 6,8 segundos, gracias a los 175 caballos a 5.300 revoluciones por minuto, que desarrolla su motor cuatro cilindros de 2,2 litros de capacidad. Un sistema de inyec-

ción, aliado a un turbocompresor con intercooler hace el milagro.



Carroll Shelby, el antiguo ganador de Le Mans, con su Dodge Omni GLHS, un temible utilitario capaz de acelerar como el mejor deportivo, gracias a su motor turboalimentado.

ALFA MILANO

ES una serie exclusiva del Alfa Romeo 75, destinada únicamente al mercado estadounidense y fácilmente reconocible por sus especiales parachoques con

superior capacidad de absorción. En el interior dispone de un nuevo volante forrado de cuero y en el vano motor se aloja el prestigiado motor de seis cilindros

en V. Con una potencia de 154 caballos, impulsa al Alfa 75 Milano a una velocidad de 210 kilómetros por hora.

Esta variante del Alfa 75 se fabricará en cuatro versiones: *Quadrifoglio Argento, Oro, Platino y Verde.*



CAMION DEL AÑO 1986

Volvo ha conseguido de nuevo el Trofeo "Camión del Año". No es ninguna sorpresa. En los 10 años de existencia de este prestigioso premio ya ha ocurrido en tres ocasiones: 1981, 1984

y 1986. Esta es toda una serie de premios. La nueva serie FL de VOLVO. Trece especialistas europeos la han elegido por sus revolucionarias aportaciones al mundo del transporte. Por su estudiado diseño,

adaptado a las necesidades del conductor. Por su mínimo coste de mantenimiento. Y por una fiabilidad ya habitual en VOLVO. Conozca una serie fuera de serie. La FL de VOLVO.

VOLVO

EN LOS TRES ULTIMOS AÑOS, DOS VECES CAMION DEL AÑO.

EN EXPOMOVIL NINGUN COMPONENTE ES ACCESORIO

Avance de expositores

Abatools S.A.
Alparis
Amadeo Martí Carbonell S.A.
American Express
de España S.A.
Abrashov y Máquinaria
Rectificadora
Angil Industrias S.A.
A. P. Amortiguadores S.A.
Aprasa
Aro Española S.A.
Auto-Carrocarias Riu S.A.
Auto Equipos y Servicios S.A.
Auto Juntas S.A.
Automóviles Talbot S.A.
Auto Tech S.A.
A. Z. España S.A.
Banco Central
Banco Español de Crédito
Barma
Barnices Valentine S.A.
J. Belloc Escute S.A.
Bench Ibérica S.A.
Bendix España S.A.
Bose S.A.
Cabeco S.A.
Cabinauto S.A.

Comercial Importóvil S.A.
Comercial J. G. B.
Comercial Phira S.A.
Cia. Gral. de Tabacos de Filipinas
Comvensa
Construcciones Metálicas Arregui
Coprimar S.A.
Cora S.A.
Cyser S.A. - Montesa
Damesa
Delco Products
Data Ibérica S.A.
Distribuciones
Francisco Flores S.A.
Doga S.A.
Dotz - Bombas de Agua -
D'Pom S.L.
Duglass S.A.
Dupont Ibérica S.A.
Duralea S.A.
Dynamic S.A.E.
Echazarra S.A.
Ediciones Aneto S.A.
Empresa de Investigaciones
Aplicadas S.A.
E.N.A.S.A. (Pegaso)
Equipos Auxiliares S.A.
Especialidades Eléctricas Lausan
Estampaciones Rubi S.A.
Europarts
Eurorubber

F.A.E. (Francisco Albero S.A.)
Famier Penin
Federal Mogul de España S.A.
Ferroenamel Española S.A.

Ferve S.A.
Festo Pneumatic S.A.
Filtros Mann S.A.
Fite y Samon S.L.
Fram España S.A.
Frenos Iruña S.A.
Fuldam S.A.
Fulmen
General Motors España S.A.
Girling España S.A.
Global Systems
Goal S.L.
Hego Plac S.A.
Hella Española S.L.
Herberts Española S.A.
Hesperia S.A.
Hijos de J. M. Aranceta S.A.
Iada S.A.

Iban Hermanos S.A.
Iberkent S.A.
Indelec
Industrial y Comercial Belcar S.A.
Industrias Logan S.A.
Industrias Mam S.A.
Industrias Mecánicas C.L.M. S.A.
Industrias Reycon S.A.
Industrias Serva S.A.
Internacional Serra March S.A.
Intersuina
Intertech S.A.
Iplex S.L.
Irauto S.A.
Italauto S.A.
Jaeger Industria S.A.
Jacsol
J. J. D. España
Karcher Maquinaria
Carrera S.A.
Krafft
Karl J. Kramer
Kufesa S. Coop. Ltda.
Labi Export S.A.
La Farga Casanova S.A.
Lauria, Distribuidora
Automoción S.A.
Lexlon S.L.
Lineta Española S.A.
Locrod International
Lohmann G. m.b. H.
López Barrera S.A.
Manufacturas
Wrakynson
Mapro Maq. de
Producción

Maquinóvil S.A.
Maquinaria de Precisión S.A.
Max Meyer Ibérica S.A.
Megasound S.A.
Metallic Fil S.A.
Mitchell S.A.
Mityvac
Montañés Barredoras
Morell Recambios S.A.
Motorcraft (Ford)
Motor Mediterráneo S.A.
Moto Vespa S.A.
M. R. B. Engranajes S.A.
Mundo Recambio
Nakra S.L.
Neumarsa Export
Nilisk Aspiradores

N.T.S. - New Technology
Systems
Pack de J. Morali
Parbell
Pasfour S.A.
Peimer
Philips Ibérica S.A.E.
Picsa - Pirelli
Plastmetal S.A. e Ingeniería
Electrónica de Consumo S.A.
Proauto - P.J. Ibérica S.A. -
Prorecambios
Raca S.L.
Radiovox
Reca - Recambios
Cataluña S.A.
Redcar
Reial Automóvil Club
de Catalunya
Rena - Tip Top Ibérica S.A. -
Repuestos Yoryan
Revestimientos especiales
Moldeados S.A.
Ribas S.A.
Robert Bosch Comercial
España y Femea
R. T. S. España
Rudolf Gerstenmaier
Ruedarsa S.A.
Rymesa
Safotrade S.A.
Sánchez Pamplona S.L.
Seguridad Industrial (Selinsa)
S. F. P. (Société Française
des Plastiques)
Siliconas Hispania S.A.
S. A. P. - S. A. Poulain -
Sdad. Española de Fijaciones S.A.
Sociedad Petrolífera Española
Shell S.A.
Societe Cipa
Sonavox S.A.
Soria Hermanos
Suc. de Francisco Quintana Yzarbe
Suñé Hermanos S.A.
System Car
Takraf - Export Import -
Talosa
Talleres El Pibe S.L.
Talleres Larraz
Tapicerías Arbonés S.A.
Tapizauto S.A.
Tavisa

Técnica del Equilibrado S.A.
Tecnicauto S.A.
Tecnipublicaciones S.A.
Teco Metron de Hjs.
Teman
Tex S.A.
Tranimex S.A.
T. V. A.
Unicar S.A.
Utiles Hidro Dinámicos S.A.
«Utilisa»
Valeo Distribución
Veglia S.A.E.
Venair Ibérica S.A.
Villar Buhler
Walt Direcciones S.A.

Pabellón de Alemania.
A-H-V Autoteile-Herstellungs
GmbH + Co.
Arntz-Optibelt KG
Autoflug GmbH + Co.
A. Höller
A. Kayser KG
Lu K - As Autoteile-Service GmbH.
R. L. Produkte
Hans Oetiker
Petzoldt CP-Leuchten GmbH
Carl F. Schrotz GmbH
Classic-Car E. Scheib
Technische Federn
Ing. Ignaz Vogel
GmbH + Co. KG
Webasto-Werk W. Baier
GmbH + Co.

Pabellón de Portugal.
Autosil - Acumuladores
Autosil Lda.
Eio - Fabrica Nacional de Material
Automóvil, Sarl
Macos-Extras e Acessorios
para Automóveis, Lda.
Gametal - Metalurgia da
Gandarinha, Lda.
Joao de Deus + Filhos, Lda.
Tmg - Textil Manuel Gonçalves
Precix - Sociedade Industrial de
Mecanismos de Precisão, Sarl
Fabrica Sarotos - Sarotos
Metalurgicos, Lda.
Cablesa - Industria de
Componentes Electricos, Lda.

Pabellón Sernauto.
Arto Ibérica S.A.
Guiera S.A.
Industrias Nural S.A.
Industrias del Rodamiento S.A.
(Irsa)
Industrias Vulca S.A.
Lomi-Power S.A.
Stop Ibérica S.A.
Coli
Cigüñales Sanz
Cav Condiesel S.A.
Fab. de Rótulas de Dirección
y Suspensión Laboral S.A.
Inauxsa S.A.
Marzana y Cia S.A.
Productos Eaton Livia S.A.
M.A.J. S.A.
La Ferreteria Vizcaína S.A.
Syamatic

Pabellón Fara.
F.A.R.A.
Florenco Ferrer S.A.
Talleres Orán S.A.
Elkivil
Cormer
Industrias Fores S.A.
Const. y Tubos Metálicos
Relem S.L.
Suministros Técnicos
Manufacturas Hita S.L.
Cominar, S.L.
Industrias Deslita S.A.
Comercial J. Danti S.A.
Comercial Sar S.A.
Star
Vic-Gar
Acabados Metálicos Clavé

Rymesa
Industrias de Estampación
Mabel S.L.



SEAT MARBELLA PANDA DE LUJO

A comienzos de verano será presentado un nuevo modelo de Seat: el Marbella, que viene a sustituir a un popular como el Panda, del que hereda todos los órganos mecánicos y la gran mayoría de su estructura.

Desde 1980 Seat fabrica en Barcelona (inicialmente en Pamplona, en la fábrica que hoy produce los

Polo y ayer los Mini de Authi) el modelo Panda, el más pequeño de su gama y uno de los modelos más representativos de lo que la firma ha sido en estos últimos años.

Inició su producción cuando Seat estaba regida por Fiat, de quien adquirió los derechos de fabricación y venta en España. Posteriormente, cuando Seat y Fiat rompieron sus



EXPOMOVIL 86

Exposición Internacional de Equipos y Componentes para la Automoción



Del 26 de Abril al 1 de Mayo

Feria de Barcelona

acuerdos, el Panda fue el eje sobre el que giraron las negociaciones, por los compromisos de exportación de los Fiat Panda fabricados en España; porque, en efecto, los Panda españoles han seguido durante tres años vendiéndose en Europa con la marca Fiat. Eran, como es lógico, idénticos a las versiones italianas.

Hace pocos meses, Fiat rediseñó su Panda, con importantes modificaciones en la suspensión (incorpora un nuevo eje trasero tipo «Omega» heredado del Lancia Y/10) y la incorporación del moderno motor Fire. El Panda español quedaba, pues, obsoleto, han finalizado ya los compromisos de exportación y se hacía obligada una reestructuración que, como en su día el Fura y el Ronda, aleje el diseño original Fiat de la producción actual Seat. Nace así el Marbella, del que presentamos hoy las fotografías de las primeras unidades en producción.

Al igual que el Ibiza, el



El frontal del nuevo Panda, bautizado Marbella, con los faros y paragolpes rediseñados, ofrece un aspecto diametralmente distinto.

desarrollo ha sido llevado a cabo directamente por Seat, en Martorell y en colaboración con firmas extranjeras, si bien en este caso han sido los técnicos españoles los que han llevado a cabo la casi totalidad del proyecto. Proyecto que apenas contempla modificaciones técnicas de importancia.

En un principio se estudió la posibilidad de adaptar un

eje posterior semiindependiente, del tipo de torsión que emplean los Polo o los Corsa, pero fue finalmente desechada. Se sigue, pues, utilizando el eje rígido con ballestas, solución adoptada por su sencillez, pero no por su eficacia o confort.

No hay, pues, más que modificaciones estéticas, ya que siguen utilizándose los mismos motores de 903 centímetros cúbicos y 42 caballos, con utilización de gasolina normal. De todas formas, hay prevista la utilización de un motor diesel para la versión furgoneta Trans.

Desconocemos si se utilizará el actual motor diesel de 1.700 c.c. y 55 caballos, que utilizan desde el Ibiza al Málaga, pero lo cierto es que es el único motor diesel de que dispone Seat, salvo que se recurra a los de origen Volkswagen.

Por lo que se aprecia en las fotografías, el Marbella supone un incremento de equipamiento e incluso de teórico confort respecto al

conocido Panda: paragolpes envolventes, asientos de mayores dimensiones (tipo Ibiza), limpiavientos trasera e incluso un sorprendente lavafaros eléctrico de doble proyección, que parece proporcionado para un coche de estas dimensiones.

Pero es que este segmento «A» está sufriendo unos cambios extrañísimos en los últimos años. Ya casi no hay oferta y la poca que hay, o languidece bajo el peso de los muchos años en producción (Renault 4, Citroën 2CV...) o, por el contrario, ofrece equipamiento a tope para una utilización urbana y casi femenina: Lancia Y/10, Innocenti...). Por lo que apreciamos, parece ser que el Marbella quiere situarse en este segmento: el de los coches casi de lujo, con un frontal tipo R-5, paragolpes envolventes, lavafaros...

En todo caso, el soberbio diseño original de Giugiaro ha perdido su personalidad y gran parte de su funcionalidad.

La proximidad de la firma del acuerdo INI-Volkswagen sobre Seat ha desatado la espiral de idas y venidas entre altos cargos de la empresa española, tanto de los que ahora figuran en el «staff» como de los que hace tiempo ocuparon plaza en esa casa.

SEAT: MOVIDA DE CARGOS

El pasado 1 de abril, fecha de viejas conmemoraciones ya lejanas, la noticia saltaba a primera plana: Juan Miguel Antoñanzas, otrora máximo responsable de Seat, volvía a la empresa para ocupar un sillón de consejero. La noticia, creíble en un primer momento, era acogida más tarde con un cierto escepticismo, ya que no aparecía tan sencilla. Y han tenido que pasar dos semanas para que tal afirmación haya sido desmentida. «A fecha de hoy (17 de abril) no he recibido ninguna oferta de Seat. Por tanto, ni soy ni seré consejero», afirmó tajante a MOTOR16 el propio Antoñanzas, ahora vicepresidente de Técnicas Reunidas, quien por otra parte se negó a hablar «de mis relaciones con Seat».

Desde la propia marca, un portavoz autorizado negaba cualquier relación con el tema, desmintiendo que hubiera salido de allí, ya que «nos hemos mantenido al margen». En el INI, organismo por el que Antoñanzas sería consejero, tampoco querían remover el tema del antiguo presidente de Seat y se recordaba el desarrollo de los acontecimientos que desembocó en el cese-dimisión de Antoñanzas en enero de 1984, lo que «dice muy poco —se señala— de la posibilidad de su vuelta a la empresa aunque sea como consejero».

Otro caso distinto es el de los actuales cargos dentro de la empresa. Se puede dar ya como seguro que a partir del 30 de junio Alvaro García-Lomas Sánchez, consejero delegado y director general de Seat, abandona la marca. Varias son las razones que empujan a este economista de treinta y nueve años y brillante carrera a dejar ese puesto. Por un lado, el cambio de dueño en Seat. García-Lomas ha sido siempre un hombre INI, holding donde comenzó su carrera profesional y del que es titulado superior. Por otro lado, aunque con menor peso, el traslado de la sede social de Seat a Barcelona. En el horizonte de García-Lomas no aparece ahora mismo la empresa pública (se ha hablado de su marcha a Auxini, del INI) sino más bien la privada, dadas sus relaciones con el Instituto de Empresa y con consejos de medios de comunicación.

En Seat, donde ha causado un sensible revuelo la noticia, se intenta desdra-

matizar esta marcha y se enmarca en la «evolución lógica de un alto directivo de la empresa cuando se plantea si le interesa un cambio de dueño y del lugar del trabajo, e incluso otro tipo de compensaciones». El caso es que, en este mismo marco, la mayor parte de los cargos altos y medios de la empresa se están planteando su continuidad en la misma, figurando entre ellos hombres de larga tradición en Seat.

La clave, obviamente, está en la futura composición de los órganos directivos de la nueva Seat. Con el 51 por 100 inicial del capital en manos de Volkswagen, la composición de los dos comités gestores, que suponen un nuevo organigrama a semejanza de la VW germana, da pie a distintas elucubraciones. El comité o consejo de gerencia va a quedar formado inicialmente por nueve miembros, cinco de ellos de VW

y cuatro propuestos por el INI. Uno de estos cuatro es ya Juan Antonio Díaz Álvarez, por su condición de presidente de Seat, y en él debería de figurar también Alvaro García-Lomas. En el otro comité, el de vigilancia (que equivale al consejo de administración) figurarían trece miembros, siete de ellos de VW, con el doctor Bernard Schmidt, número dos de la firma germana, a la cabeza, como hombre que ha llevado todo el peso de la negociación.

El movimiento de altos cargos que se detecta ahora en Seat se corresponde-



García-Lomas, un brillante economista que abandona. Puede ser el primero de una larga lista

ría con el hecho evidente de que, salvo el presidente de Seat, son los alemanes los que coparán los puestos más interesantes.

Si además VW opta por ejecutar su opción de compra sobre un 24 por 100 adicional del capital de Seat a lo largo de este año, la actual prefiguración de los comités citados puede variar. Y ahí entraría el creciente desinterés de permanecer en la empresa de algunos de sus responsables.

Respecto a la conclusión del acuerdo INI-VW, fuentes de Seat señalan que el trámite jurídico sigue creando problemas aunque se trabaja intensamente para que la firma se lleve a cabo a mediados de mayo. Hasta que no se formalice ese acuerdo y los nuevos dueños de Seat aterricen con todo el equipo no habrá decisión definitiva sobre la «estrella» de la operación, la nueva fábrica.

Raúl R. Sáez

Motor 16/19



Juan Miguel Antoñanzas niega que vuelva «No he recibido ninguna oferta de Seat»

BILSTEIN AMORTIGUADORES DE GAS

Campeonato del Mundo de Rallyes



Timo Salonen SF, Peugeot 205 Turbo 16.

HD = Reforzado & Seguro

El amortiguador BILSTEIN HD a gas presión para marcha a tope y conducción deportiva.

R = RACING-RALLYE

El amortiguador BILSTEIN R a gas presión de mayor prestación para circuitos y rallyes.

OFF-ROAD

Amortiguadores especiales para vehículos todo terreno.

BILSTEIN SPORT KITS
PARA CONDUCCION DEPORTIVA EN CARRETERA

BMW
MERCEDES
V.W. OPEL



Para información

AUTOIMPORT

93-230 50 02

SERVICIO SANITARIO DE TRAFICO PASO A MEJOR VIDA

El Servicio de Asistencia Sanitaria en Carretera de la Dirección General de Tráfico está prácticamente liquidado. Desde 1978 se le ha dejado morir porque en la DGT siempre se ha pensado que no iba con ellos. Ahora se espera que las autoridades sanitarias tomen cartas en el asunto.

CUANDO los primeros turistas europeos comenzaban su andadura por las viejas carreteras españolas, poniendo en peligro su físico, el franquismo montó, a base de decreto, un rimbombante Servicio de Asistencia Sanitaria en Carretera, integrándolo en la entonces Jefatura Central de Tráfico. Con ese fin se convocaron oposiciones para cubrir las plazas de ayudantes técnicos sanitarios y de conductores de ambulancias, se adquirieron vehículos sanitarios y se contrataron locales para instalar las bases (véase MOTOR16 núm. 21).

Sin embargo, las distintas personas que han ocupado la Dirección de Tráfico se han ido sacudiendo ese servicio porque siempre han estimado que «la sanidad es cosa de las autoridades sanitarias». Así, responsables de la DGT

y representantes del colectivo de ATS y conductores del servicio se reunían en Madrid el pasado día 8 para darle el finiquito. Los primeros, empeñados en enterrar el tema; los segundos, para tratar de encontrar una salida a su insólita situación profesional y laboral. Todos con sus razones detrás. Pero siempre, por encima, una idea clara: «Martín Palacín quiere resolver este problema antes del verano y antes de dejar el cargo», afirmó a esta revista un ATS asistente a la reunión.

En Tráfico tienen sus razones para acabar con este servicio, fantasma para muchos españoles. Según Carlos Muñoz Repiso, consejero técnico de Información, Asistencia y Vigilancia de la DGT, «su coste, cuando alcanzó su máxima expansión en el año 1972, era de millón y medio de pesetas por cada

base. Se instalaron 80 bases con 200 ayudantes técnicos sanitarios y otros tantos conductores». Pero la DGT deja de prestarle atención y sobreviene el deterioro. «Se plantea entonces —dice Muñoz Repiso— o sanear el servicio



con mejores medios y material, lo que, a grandes rasgos, supondría un desembolso anual de 6.000 millones de pesetas, o se liquida totalmente.» Esta última fue, sin duda, la decisión.

Poco a poco, la muerte por inercia



La Dirección General de Tráfico se ha quitado por fin de encima un servicio sanitario, fantasma para muchos españoles y abocado al fracaso desde su gestación por falta de medios.

llega al servicio. Actualmente cuenta con 65 personas y sólo cinco bases de ambulancia. Esa dotación de personal está siendo «reciclada» hacia otros cometidos (examinadores, funciones administrativas, funciones de ATS en Jefaturas Provinciales grandes y, próximamente, investigación de accidentes y seguimiento de heridos) con la oposición general del colectivo, que se siente

defraudado por no estar cumpliendo las funciones para las que opusieron y no tener la posibilidad de promoción interna al no pertenecer a la escala administrativa.

Junto a este problema laboral figura el de la asistencia sanitaria en los accidentes. La DGT está estableciendo una serie de contactos con los responsables de la Cruz Roja con el fin de establecer un mapa de España donde figuren los lugares propicios al accidente de tráfico que estén lejos de los centros sanitarios, comprometiéndose la Cruz Roja a cubrir esos lugares. Para Muñoz Repiso, «este tipo de asistencia ya no se puede basar en un sanitario y un conductor esperando sentados en una base a recibir una llamada. Ahora hay que ir a un sistema en que todo gire en torno a un centro sanitario y los pocos lugares que queden en manos de la Cruz Roja». Esta actitud es duramente contestada por los ATS, quienes denuncian la escasa preparación sanitaria de muchos miembros de la Cruz Roja, aunque Tráfico está planteando a esa institución que aporte personal más profesional. «Lo que está claro —concluyen en Tráfico— es que las autoridades sanitarias deben ocuparse del problema de la asistencia, no nosotros.»

R. R. S.

Nuevo Fiesta Sport 1.4 de 75 C.V.

Super

Un Fiesta como tú. Superdeportivo. Con un nuevo y poderoso corazón de 1.4 CVH de 75 CV y cinco velocidades, que alcanza 165 Km/h. Un motor que también lo podrás disfrutar en el modelo Ghia.

Con una aceleración que te llevará de 0 a 100 Km/h. en 11,2 seg.

Y gastando muy poco. Sólo 5,2 l/100 Km. Equipado a fondo, para moverte de forma muy deportiva. Faros de largo alcance. Neumáticos especiales de perfil bajo. Tapacubos integrales. Suspensión con barra estabilizadora. Volante deportivo de tacto suave. Tacómetro. Reloj digital, y con exclusivos anagramas laterales.

¡¡Suéltate!! con el nuevo Ford Fiesta Sport 1.4.

Precio 1.016.900 ptas.
incluido IVA y transporte.



Diseño y Calidad

Mercado

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
Scoopy SH-90*	79,6	8	—	219.500
CS-125	124	12	—	226.485
XL-200 R	198	18	—	389.900
XL-200 Pts-D	198	18	—	409.000
VF-1000 R*	998	130	263	1.762.986

HUSQVARNA

125 XC	124	—	—	435.700
250 XC	246	—	—	475.400
500 XC	498	—	—	497.000
125 WR (End.)	124	—	—	447.300
250 WR (End.)	259,4	—	—	495.000
400 WR (End.)	395,6	—	—	527.000
125 CR (Cross)	124	—	—	425.800
250 CR (Cross)	244,7	—	—	478.600
500 CR (Cross)	498	—	—	494.500

JAWA

350	340,4	23	—	320.000
-----	-------	----	---	---------

KAWASAKI

K2 550*	550	52	170	649.350
K2 550 R	550	55	—	735.342
KLA 600 E	564	46	—	893.750
GPZ 600 R	550	75	—	899.750
GPZ 900 R	906	115	—	1.149.750

KTM

GS 125 End.	122,8	11,5	—	405.800
-------------	-------	------	---	---------

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
MX 125	123,6	35	—	409.500
GS-250 End.	238,6	44	—	454.000
MX 250	238,6	45	—	454.000
GS 390	390	48	—	450.000
Baja 500	500	—	—	522.000
GS 600	558	45	—	515.000

LAMBRETTA

125 Electr.	123	4	—	156.800
200 Linea	196	8,7	—	191.853
200 Electr.	196	8,7	—	199.523

LAVERDA

1000 HSB	1017	94	—	1.027.000
----------	------	----	---	-----------

MERLIN

DG 7 125	124,6	—	—	292.208
DG 7 212	212	—	—	346.800
DG 3 H	—	—	—	340.000
CRESTA	346,8	—	—	340.000
DG 11 4 Tempas	346,8	—	—	346.000

MZ

ETZ 250*	243	21	130	255.000
----------	-----	----	-----	---------

MONTESA

Cota 242	242	—	—	219.700
Cota 330	327,8	—	—	277.400
Cota 330 Total	327,8	—	—	289.600
Enduro 80 H7	74,8	—	72	175.300
Enduro 250 H7	248,3	—	119	245.500
Enduro 360 H7	348,6	—	130	367.500
Impala 125	124,9	10	100	229.600
Impala 175	174,7	13	100	271.880

MORINI

125 Mono	122,5	12	—	268.000
350 2-C	338,5	25	138	338.000
350 X-2	344,1	28	160	505.000

MZ

ETZ 250*	243	21	130	255.000
----------	-----	----	-----	---------

PUCH

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

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

RIEJU

Strada	74	6,5	—	183.000
Marathon MH 80	75	14	—	284.500
Marathon Enduro	80	30	—	307.000
Marathon Cross	80	20	—	307.000

SUZUKI

GSX 400 E	395	—	—	635.000
GSX 550 ES*	545	58	182	895.200
GSX 750 ES*	747	94	210	1.045.000
GSX 750 R*	748	105	230	1.550.000

VESPA

Vale	49,7	—	—	85.120
Vespa	49,7	—	—	99.456
Vespa ALX	49,7	—	—	108.864
PK 75 S Junior*	74,0	6,0	78	163.520
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	178.760
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	187.040
125 NC	121,1	6,6	100	158.109
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	183.792
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	198.000
150	149,5	8,2	100	219.849
200 DN	197,9	10,8	110	243.390
Via 200	197,9	10,2	110	243.390

YAMAHA

DT 80*	72,9	9,7	83	217.550
SR 250*	249	20	117	358.300
SR 250 Special	249	20	115	379.000
RD 350 LC*	347	59	180	598.000
XS 400	399	46,5	175	585.200
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

NOTICIAS DE EMPRESA

MEJOR SONIDO



La pantalla acústica Vieta BD-5100 es la última realización de esta marca, que viene a completar la serie BD, caracterizada por su sonido equilibrado y la calidad de sus acabados. Este nuevo modelo, con unas dimensiones razonables, es muy adecuado pa-

ra aquellas ocasiones en que se persigue un auténtico sonido Hi-Fi. Una sólida construcción y la incorporación de materiales hasta ahora sólo utilizados en pantallas de precio superior permiten integrar el nuevo producto de Vieta en cualquier decoración.

LLEGARON LAS GOTTI

ALESA, Aleaciones Ligeros Europeas, S. A., fabricante de ruedas de aleación ligera de la marca Laor, ha firmado un acuerdo con la sociedad Gotti Meca, primer fabricante de ruedas de aleación desmontables para turismo, todo terreno y competición, para distribuir y producir en España parte de sus modelos. De origen francés, Gotti es un producto introducido en treinta países de todo el mundo, que goza de un gran prestigio por su gran calidad y su amplio palmarés en el mundo de la competición.

LOS EBRO LIGEROS

El pasado año los fabricantes españoles de camiones ligeros, de 3,5 a nueve toneladas, vendieron un total de 6.249 unidades, de las cuales 3.963 eran Ebro; 1.515, Mercedes, y 771, Pegaso. Con estas ventas, la participación en el mercado español de los camiones Ebro ha aumentado un 11 por 100 con respecto a 1984, colocándose en un privilegiado primer lugar, con un 64 por 100 de penetración en el sector del transporte ligero.

PILOTO IRESA

El pasado mes de marzo se realizó en el circuito del Jarama la selección del piloto Master-Iresa, cuyo premio es la participación en todas las pruebas de circuito de la Copa Volkswagen Polo esta temporada. Entre los noventa aspirantes, fue elegido Alvaro de



Arenzana Jové, de veintidós años, que demostró ser el mejor en una difícil y completa selección.

ARREGLO CASERO

LEXIWRAP es una solución reciente para lograr que los tubos de escape sean más duraderos. Para utilizar este sistema de reparación que ahora empieza a comercializarse en España tan sólo se necesita un destornillador para colocar el producto en los lugares más vulnerables del escape. El Flexiwrap está compuesto por una banda de acero con un revestimiento interior estudiado para conservar la zona reparada más caliente.



Electrónica y Electricidad (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 Figurines.

Puericultura. Puericultura. Educación Preescolar. Puericultura y Educación Preescolar.

Decoración. Decoración. Decoración del Hogar. Dibujo 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. Dibujo 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. Básico 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
EDUCACION Y CIENCIA N.º 8039185
(BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO 3-6-83)
Aragón, 472 (Dpto. L-YD) 08013 Barcelona
Tel.: (93) 245 33 06

o llame...
(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 _____

Nº _____ Piso _____ Pta _____ Tel. _____

Código Postal _____ Población _____

Provincia _____

Profesión _____

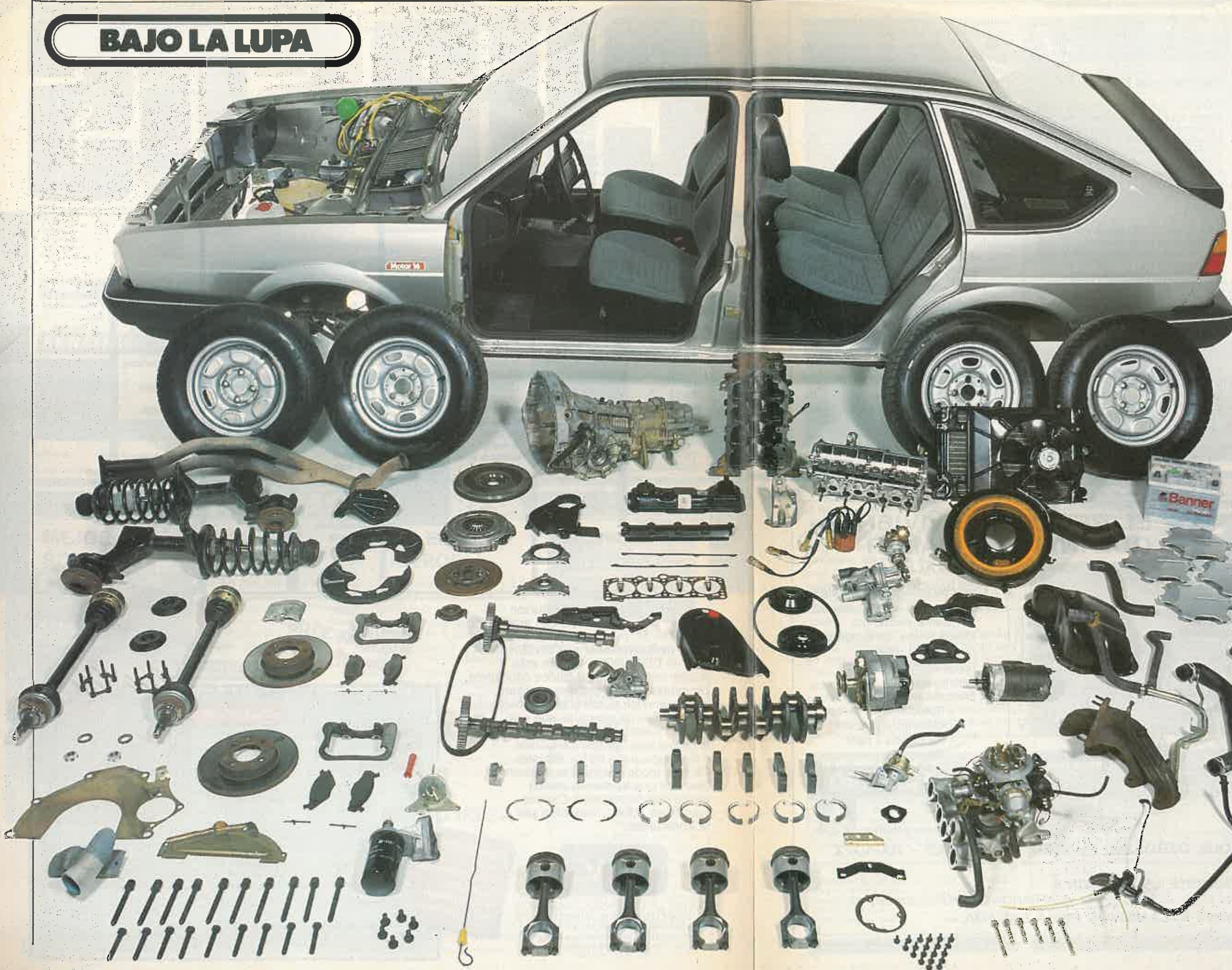
CEAC, Aragón, 472 (Dpto. L-YD) 08013 Barcelona

Adelántese
a las
circunstancias
y pídaselo
información
hoy mismo.

BAJO LA LUPA

PROBADO
MOTOR 1.8

EL VW PASSAT A LOS 15.000 KMS.



UNA cosa ha quedado muy clara después de concluir los 15.000 kilómetros al volante del Volkswagen Passat 1.8: su calidad es indiscutible, y tras un minucioso examen, no hemos sido capaces de encontrar ninguna anomalía digna de mención. Para destacar un aspecto negativo de cierta relevancia hay que acudir al servicio de postventa, ya que, si nos centramos en el coche en sí, las pegs son inexistentes.

Los técnicos de Seat han demostrado que el fabricar un automóvil bueno no depende de que se monte mejor o peor en una cadena, sino de que los materiales empleados sean de calidad. En este sentido, no se han escatimado medios en el vehículo germano y todas y cada una de las piezas que lo componen ofrecen unas cualidades de primera línea. Nada ha sufrido un desgaste anormal, ningún elemento muestra síntomas de fatiga, los interiores se encuentran en perfecto estado y la impresión de conjunto es que el Passat está como el primer día, igual que recién salido de fábrica. Aunque si bien es verdad que en una distancia tan relativamente corta como la que re-

corremos en esta prueba un coche moderno no debe dar problemas, lo corriente es que se puedan descubrir ya algunos puntos débiles, que nos dan una idea de lo que hay que vigilar para que, con el paso del tiempo, los fallos no vayan a más. En este caso, no nos atrevemos a señalar los posibles talones de Aquiles del modelo porque nuestros mecánicos, después de un cuidadoso análisis, han dado un veredicto rotundo: «No hemos sido capaces de descubrir ni averías, ni órganos deteriorados, ni partes sospechosas de poderse romper. La vida de este Volkswagen va a ser muy larga.»

En resumen, los hombres del taller de MOTOR16 han quedado encantados con este automóvil. El tiempo empleado en desmontar, revisar y volver a colocar cada cosa en su sitio ha sido mínimo y lo único que les ha llevado más horas fue encontrar la documentación necesaria para poder efectuar estas operaciones. Aquí sí queremos dar un toque de atención a la marca, que no da ninguna facilidad para conseguir información sobre el coche, de tal manera que para reparaciones de cierta envergadura hay que recurrir a centros oficiales, ya que los pequeños talleres no tienen posibilidad de trabajar en él con alguna garantía. Por ello, los puntos de asistencia se ven muy reducidos, lo que por un lado es bueno, pues es la propia marca la que debe solucionar las

FICHA TECNICA



VOLKSWAGEN PASSAT 1.8

MOTOR Disposición: Delantera longitudinal. 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 correa dentada. Alimentación: Carburador. Compresión: 10 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 60 litros. Potencia máxima: 90 CV a 5.200 rpm. Par máximo: 14,8 mkg. a 3.300 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,7 km/h.; 2.ª, 15,0 km/h.; 3.ª, 23,6 km/h.; 4.ª, 32,2 km/h.; 5.ª, 39,2 km/h. Embrague: Mando por cable.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4,2. Diámetro de giro: 10,7 metros.

FRENOS Sistema: Discos delante y tambores detrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y semiindependiente detrás.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 185/70 SR 13.

PESO En orden de marcha: 985 kg.

pegas, pero por otro tiene el riesgo de dejarnos en la cuneta si la avería se produce en un lugar distante de cualquiera de estos puntos. Además, los repuestos son escasos y difíciles de encontrar.

El Volkswagen Passat que juzgamos esta semana no ha recibido un trato de privilegio. Muchas han sido las personas que se han puesto a su volante, algunas bastante expertas y otras con muy ligera experiencia, con lo que la mecánica ha recibido todo tipo de utilizaciones. También infinidad de puntos de nuestra geografía y de los países vecinos, Francia y Portugal, fueron testigos mudos del trabajo realizado con el turismo de Volkswagen. Y algo más: las condiciones meteorológicas por las que ha pasado van desde el intenso frío y la nieve del Rallye de Montecarlo, con el que comenzamos la andadura, hasta las templadas temperaturas de las costas sureñas españolas. Ni en las circunstancias más favorables ni en las más adversas el Passat protestó.

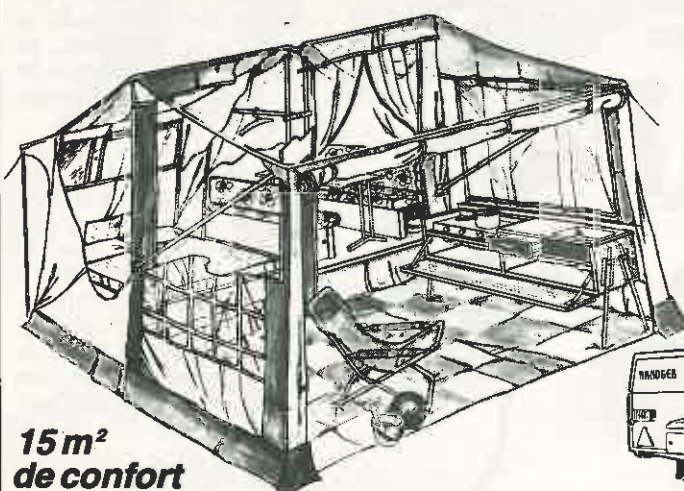
OPINIONES DEL EQUIPO DE PRUEBAS

En esta ocasión, nueve personas han conducido, en mayor o menor medida, el coche los 15.000 kilómetros en los cuarenta y tres días que hemos tardado en realizar la prueba. Desde conductores muy rápidos, que siempre tienden a

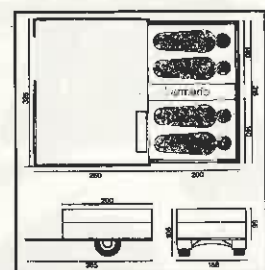
RANDGER

EL REMOLQUE VIVIENDA QUE INVITA A VIAJAR

★★★★★ el cinco estrellas ALEMAN



15 m²
de confort



Características Principales:

- Montaje, 100 x 100 automático con avance incorporado.
- Mueble Cocina, transportable.
- Suspensión a ballesta.
- Barras estabilizadoras.
- Amortiguadores hidráulicos.
- Freno automático.
 - Rueda llanta 13' (Automóvil)
 - Cubiertas sin cámara.
 - Remolcable a partir Citroen 2 c.v.

TRIGANO

con la garantía LUMERCAMP

RANDGER TIENE... LO QUE OTROS NO PUEDEN; SEGURIDAD - RAPIDEZ

SOLICITE INFORMACION A

LUMERCAMP, S.A. Ignacio Iglesias, 8 - ☎ (93) 890 15 97 - VILAFRANCA DEL PDÈS. (Barcelona)

- IMPORTADORES EXCLUSIVOS PARA ESPAÑA -



sacar del coche el mayor partido, a tranquilos y orondos conductores, sin el menor interés en hacer los viajes en poco tiempo.

Casi todos ellos han apreciado la sencillez de conducción y el noble comportamiento, así como la precisión de la caja de cambio. Por el contrario, casi todos coinciden en lo difícil que es encontrar una buena postura o en que el tacto del pedal de freno es poco agradable.

Enrique Blanco, siempre acompañado por Esperanza, llevó a cabo un largo periplo de cerca de 4.000 kilómetros. Estas son sus opiniones: «Los asientos son muy hondos y poco envolventes, pero, una vez adaptado a ellos (y no al revés, como debería ser), resultan cómodos y poco fatigantes. A coche parado, la dirección resulta dura,

En el pintoresco palacio de Mónaco, en los días del Rallye de Montecarlo, iniciamos la prueba del Volkswagen español, que cumplió sin rechistar su largo periplo. En la medición de emisión de humos no se apreciaron anomalías.



por lo que no estaría demás una servodirección, como en la mayoría de los coches de su categoría. Tampoco entiendo las razones por las que se ensucia tanto el cristal posterior, que exige ineludiblemente el montaje de un limpiaparabrisas, que incomprensiblemente no se incluye. Con estos pequeños detalles resulta un perfecto coche familiar, ideal para hacer muchos kilómetros con la tranquilidad que proporciona la buena imagen de marca y amplísima red comercial.»

Redactora de MOTOR16, María Jesús Beneit ha efectuado un largo desplazamiento y un buen puñado de kilómetros por ciudad. «El Passat me ha parecido un coche demasiado aparatoso para las prestaciones que ofrece. Además, su equipamiento es bastante pobre; se nota mucho la falta de un

COSTO POR KILOMETRO



En pesetas, teniendo en cuenta los gastos de combustible, aceite, neumáticos y reparaciones, con un consumo igual al promedio de la prueba. 9,61 l/100 km.

	Ptas/km.
Para 10.000 km. al año	10,88
Para 15.000 km. al año	10,63
Para 20.000 km. al año	10,51
Para 30.000 km. al año	10,38
Para 50.000 km. al año	10,28

PRESTACIONES



	5.000 kms.	10.000 kms.	15.000 kms.
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	164,6	169,1	171,2
ACELERACION (segundos)			
400 m. salida parada	18,7	18,0	18,0
1.000 m. salida parada	34,0	33,2	33,1
De 0 a 100 km/h.	11,9	11,3	11,3
RECUPERACION (segundos)			
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	20,3	20,3	20,2
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	23,5	23,5	23,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	38,6	38,5	38,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	45,0	45,0	44,8
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	14,0	13,5	13,4
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	20,1	20,0	20,0



Juntos y al día. Todos los modelos que se venden en España.



En una sola revista,
todos los datos
y los últimos precios.

164 páginas.
200 fotos color.
500 ptas.

BAJO LA LUPA

BANCO DE POTENCIA

En el banco de rodillos, el Passat arrojó una cifra de 99,5 caballos de potencia al finalizar la prueba. En este mismo banco, el valor al fin del rodaje (kilómetro 4.600), era de 96,6. Puede estimarse, por tanto, como valor real el de 99 caballos. La cifra que anuncia el constructor es 90 caballos DIN a 5.200 rpm.



MONITAR Y DESMONTAR

Aunque el motor es de una cilindrada ya notable (1.800), es muy compacto y, sobre todo, muy accesible, incluso estando el motor montado en el vano del coche. No se apreció ninguna anomalía en cilindros, pistones, bielas, cojinetes o cigüeñal. Ni pérdidas de aceite, ni consumo durante la prueba.

limpia trasero y la lentitud con que actúa la luneta térmica. Pese a la última remodelación, el asiento del conductor sigue siendo incómodo y hay que tener cuidado al entrar o salir del coche para no golpear las rodillas con el voluminoso volante.»

«Tiene muy buenas luces, lo que yo he apreciado especialmente porque la mayoría de los kilómetros en carretera los he hecho de noche. El cambio es muy preciso, con las tres primeras marchas muy cortas y las dos siguientes demasiado largas. La dirección en parado cansa en las maniobras de aparcamiento. La tendencia del coche a irse

de morro se incrementa exageradamente cuando hay barrillo o el suelo está recién mojado, pero reacciona con nobleza en las situaciones apuradas provocadas por estas condiciones.»

Independientemente de sus juicios sobre aspectos mecánicos, Angel Ro-

LÍQUIDO DE FRENO

Como es habitual en las pruebas de 15.000 kilómetros, procedimos al análisis del líquido de frenos. La temperatura de ebullición es de 200 grados centígrados, por lo que puede calificarse de muy bueno. El espesor de discos y pastillas (12,20 milímetros los primeros y 17,0 milímetros las segundas) se juzga dentro de lo normal.



blado nos dice sobre el Passat: «Es un excelente automóvil, perfecto para una utilización familiar. A 100 kilómetros por hora, el motor sólo gira a 2.000 vueltas, por lo que la duración a régimen tan tranquilo debe ser eterna. Los materiales son de una excelente calidad, lo que demuestra que Seat, cuando parte de un buen diseño y los materiales son buenos, fabrica con calidad superior.»

José Luis de la Viña utilizó el Passat con ruedas de invierno, cuyo comportamiento en suelo seco no era ninguna maravilla. «La primera vez que tuve que frenar fuerte el coche parecía que



INDICADORES Y EQUIPO ELÉCTRICO en general, de buena calidad. No se fundió ninguna bombilla ni fusible. Todo el equipo es Hella (en la unidad probada), que mostró, además, una muy buena estanqueidad.

LA TAPICERÍA Y GUARNECIDOS han resultado excelentes. Sólo la bandeja trasera hacía ruido desde el primer día. Destaca la facilidad con que se desmontan las puertas y el buen funcionamiento y robustez de los elevallunas.

EN LA CULATA, los empujadores hidráulicos no precisan reglaje. El árbol de levas está aligerado (en las levas). No se aprecia desgaste ni en levas ni en empujadores. La junta de culata apareció intacta.

EL CARBURADOR, de marca Pierburg, de gran eficacia, es muy delicado de manipular. Destaca por su excelente funcionamiento en frío (starter automático y calentador eléctrico) y su sencillez de reglaje. Al desmontarlo no presentó anomalía alguna.

EL CONJUNTO DE EMBRAGUE no sufrió más desgaste de lo normal. El elemento de fricción mostró un desgaste del 18 por 100 (a este ritmo rodaría 100.000 kilómetros sin necesidad de cambiarlo).

LOS FAROS son de muy buena calidad. El conexionado, de tipo universal, es excelente. Las parábolas no muestran signos de picaduras ni corrosión. Los faros auxiliares que se ven en la foto son falsos, sin preinstalación. Son únicamente elementos embellecedores.

EL TREN DELANTERO se corrigió al inicio de la prueba, porque, como la gran mayoría de los coches, no estaba en las cotas óptimas, aunque sí dentro de las tolerancias. A lo largo de los 15.000 kilómetros no variaron los valores del inicio de la prueba.

nunca se iba a detener, pero la culpa se la echo a unas ruedas de invierno que montamos para hacer un viaje a la nieve. Aparte de esto, el coche lo encontré falto de brillantez para lo que su carrocería y tamaño parecen prometer. Lo encuentro un coche demasiado gris y con poca personalidad. Es, en definitiva, un coche para quienes hacen muchos kilómetros al año a un ritmo tranquilo.»

Pepe Robledo es un profundo conocedor de la mecánica. No sólo ha sido

quien ha procedido a desmontar y verificar el Passat, sino que lo ha conducido durante bastantes kilómetros. «El motor se queda claramente corto de carburación, por lo que le cuesta llegar a las 5.000 vueltas. Ahora bien, pese a esta escasez de carburante, la elasticidad es muy agradable, porque incluso con las largas marchas el coche recupera muy bien desde 1.500 vueltas en quinta. Es entre 2.500 y 3.000 vueltas cuando el motor obtiene su mejor rendimiento, que se produce, además, en

la zona económica de consumo, por lo que el resultado general en este importante aspecto es muy bueno.»

ANÁLISIS

Como ya nos ha ocurrido con otros coches de fabricación o procedencia alemana, la calidad observada al término de los 15.000 kilómetros es excelente. Sin duda, este país está por delante de la industria europea y marca las pau-

tas que italianos, españoles o franceses tienen ineludiblemente que seguir.

Es, por otro lado, gratificante el que esta calidad se alcance también en nuestro país por una marca que hasta la llegada de Volkswagen no soñaba siquiera con aproximarse. Se pone, pues, de manifiesto que cuando el diseño es bueno y, sobre todo, cuando los proveedores son de calidad, el resultado final es excelente.

Porque en el Passat nada hay que podamos señalar como ligeramente criticable, pese al duro trato a que fue sometido el coche, con esfuerzos máximos durante muchos de los 15.000 kilómetros recorridos. Curiosamente, el máximo pero hay que atribuirlo a la red comercial, incapaz de proporcionar en veinte días un elemento tan sencillo e importante como un juego de juntas,

que tuvo inmovilizado el coche durante tres semanas. ¡Y eso que el Passat se fabrica en España desde hace más de un año!

CONCLUSIÓN

El Volkswagen Passat es un vehículo de aspecto muy sobrio, pero con una calidad de primera. Terminada la prueba, hemos encontrado todo como el día del comienzo y ningún elemento mecánico ha mostrado el más mínimo síntoma de fatiga. También los interiores estaban impecables, demostrando que el acabado es otro de sus puntos fuertes.

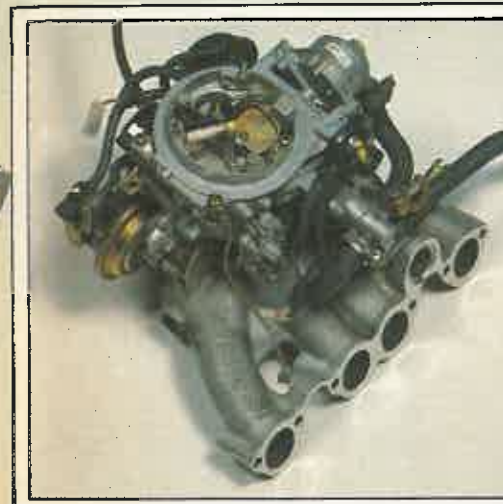
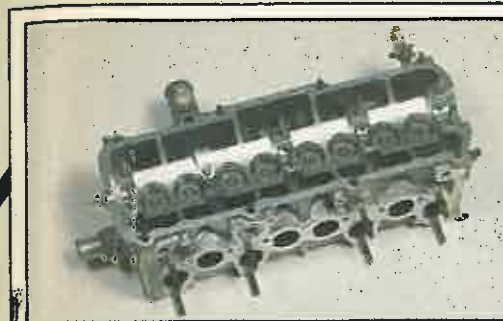
Las pocas pegs encontradas se refieren a los repuestos y a la falta de información para trabajar sobre la mecánica del coche. De esta manera, el man-

tenimiento se hace casi exclusivo de los centros oficiales.

La conclusión, vistos y analizados todos los puntos posibles, es clara y contundente: si usted busca un turismo familiar, cómodo, robusto, con una terminación irreprochable y que le dé la garantía de poder rodar durante muchísimos kilómetros con él sin el más mínimo problema, el Passat es una opción a tener muy en cuenta para sus objetivos.

J. M. Cernuda y Jaime Hernández

Motor 16/39



BALANCE FINAL DE LOS CONSUMOS

Consumo	Ciudad	Carretera	Autopista	Total
Kilómetros recorridos	3.992,4	7.845,0	3.319,0	15.086,4
Porcentaje sobre total	26 %	52 %	22 %	100 %
Litros consumidos	455,0	649,5	345,0	1.449,5
Promedio de consumo	11,6	8,3	10,4	9,61
Coste en pesetas	37.310	53.259	28.290	118.859
Coste por km. recorrido	9,51	6,79	8,52	7,88

A FONDO

ALFA ROMEO 75 2.5 Q.V.

IR DEPRISA NO ES TAN FACIL

DE las múltiples variantes que existen en Italia del Alfa 75, sólo dos intermedias se ofrecían hasta el momento en nuestro mercado: una, con dos litros de cilindrada y motor de gasolina y otra, de cubicaje similar, pero turbodiesel. Ahora, desde primeros de este mes de abril, un miembro más viene a aumentar la joven familia, el 75 2.5 Quadrifoglio Verde.

El recién llegado es una berlina del segmento medio alto, que, además de cumplir su misión como turismo familiar, no quiere renunciar a unas prestaciones dignas de los más puros deportivos, algo que viene siendo habitual en los coches de la marca milanesa, que siempre se han distinguido por su ca-

rácter atlético. Sin embargo, en el modelo que hoy analizamos en esta sección de A Fondo, se ha mirado con especial interés el apartado del confort, dejando un poco descuidado el del comportamiento. El motor tiene un rendimiento brillante, pero no se ve lo suficientemente respaldado por las suspensiones, con lo cual no es fácil aprovechar todo el potencial que tiene la mecánica.

El más reciente de los Alfa fue lanzado al mercado a fines del pasado año y se le denominó con ese número, porque, en 1985, la empresa italiana cumplía precisamente setenta y cinco años de antigüedad. Viene a ocupar el hueco dejado por el veterano Giulietta, aunque son varios los elementos mecá-

nicos que aprovecha de éste y, a pesar de las diferencias de diseño, ambos han sido dibujados por el mismo ingeniero, Sergio Cressoni. Sus líneas exteriores son un tanto polémicas; huyen de la redondez que marca la moda actual y tienen forma de cuña, con el maletero elevado, pero lo que no se le puede negar es una gran originalidad. Todas estas apreciaciones deben ser juzgadas en función de los gustos de cada uno, pero de lo que no cabe duda es de la veracidad de las cifras, y según éstas, el coeficiente aerodinámico de los Alfa 75, con un Cx de 0,37, no puede calificarse de bajo, aunque lo cierto es que esta mayor resistencia al aire la contrarresta con unas mecánicas de primera línea.

VIRTUDES DEFECTOS

<u>Motor excelente.</u>	<u>Acabado mejorable.</u>
<u>Buenas prestaciones.</u>	<u>Suspensión inadecuada.</u>
<u>Precio competitivo.</u>	<u>Consumos altos.</u>
<u>Equipamiento completo.</u>	<u>Ausencia de autoblocante.</u>



MECANICA



El motor de este modelo es un viejo conocido de los seguidores de esta firma y ha causado, desde el primer momento, auténtica adicción entre sus usuarios. Actualmente lo montan el 90 y el coupé GTV con unos resultados excelentes. Sus dos litros y medio de cilindrada le proporciona la nada despreciable potencia de 156 caballos, lo que, unido a su gran elasticidad, da como resultado una brillante capacidad de respuesta, con aceleraciones y recuperaciones fulgurantes. Emite un sonido bronco, bastante elevado, pero que, lejos de ser molesto, cautivará a cualquier persona con una mínima sensibilidad por la técnica. Hemos tenido ocasión de comprobar que todo aquel que monta en el coche por primera vez no es ajeno al fuerte soplo de este motor con seis cilindros en V y lanza un grito de admiración en cuanto lo oye subir de vueltas.

La caja de cambio va colocada en el eje posterior para conseguir un mejor reparto de pesos y tiene un escalonamiento adecuado, que permite sacar el máximo partido del grupo propulsor en una conducción deportiva. Las velocidades más largas, 4.ª y 5.ª, son de desarrollos más bien cortos, hasta tal extremo que, circulando muy deprisa por



Lineas angulosas y originales
Los grupos ópticos cumplen a la perfección



una bajada en la marcha superior, nos podemos ver obligados a levantar el pie del acelerador para no pasar de vueltas el motor, pues éste sigue empujando y parece no tener límites. En cuanto al manejo, hay que decir que es bastante lento, ya que, a pesar de que las marchas entran con precisión, la palanca muestra algo de dureza y aspereza, lo

que obliga a moverla con más brusquedad de lo que sería deseable. Incluso en algunos momentos, en frío, es cuando más lo acusa; cuesta trabajo engranar la primera.

Este excelente equilibrio entre el funcionamiento del cambio y del motor tiene sus pros y sus contras, aunque la balanza se inclina de forma contundente por las virtudes. Por un lado, las prestaciones quedan a la altura de los mejores deportivos, a pesar de que el Alfa 75 no pertenece a esta categoría. Hasta la velocidad máxima obtenida, que podría estar penalizada por ese alto coeficiente aerodinámico al que antes hemos hecho mención, queda muy próxima a esos 210 km/h. que anuncian de fábrica, cifra elevada para una berlina de este tamaño y peso. La otra cara de la moneda la presentan los consumos; lo que jugaba antes a favor, ahora se vuelve en contra, y así nos encontramos con un coche bastante sediento en cualquier circunstancia.

COMPORTAMIENTO



Este es quizá el punto en el que nos hemos sentido más defraudados. Los Alfa Romeo tienen una fama, ganada a pulso, de ser unos coches tremendamente ágiles y fáciles de manejar, con unos límites que sólo están al alcance

de manos muy expertas. Pero en esta versión del 75, puede que algo condicionados por mantener un nivel de confort digno de la categoría de turismos que representa, ha dejado algo descuidado el tema de las suspensiones. Hace varias semanas probábamos en esta misma sección el hermano pequeño del vehículo que hoy nos ocupa y no encontramos ninguna pega de relieve en su comportamiento, aun yendo a velocidades tremendamente elevadas. Sin embargo, no se han hecho las mejoras convenientes para el notable aumento de potencia que recibe esta versión. La amortiguación resulta blanda y el balanceo de la carrocería en cualquier tipo de curva es acusado. También, la falta de dureza en el tren delantero, unido al peso del motor, provoca en el coche una tendencia a irse de morro a la entrada de los virajes. Esta tendencia sólo se puede contrarrestar a base de acelerador, pero el tren trasero, con unas cotas inadecuadas, no es capaz de domar los caballos que le envía el motor, con lo que el coletazo al dar gas se hace inevitable. Todo ello, nos obliga a una conducción vigilante, a reservarnos parte del enorme potencial de la mecánica, porque la verdad es que, no sobrepasando unos márgenes razonables, la estabilidad es grande y se puede ir rápido sin perder seguridad.

Otro problema es el de la capacidad motriz. Las ruedas posteriores no son capaces de transmitir toda la potencia sin patinar con violencia, de tal forma que en curvas cerradas habrá que dosificar con suavidad el pedal de la derecha para evitar que el coche se quede en el sitio sin moverse. Con terreno deslizante, la falta de tracción es más acusada y, en marchas cortas, más vale no tocar el acelerador, porque de lo contrario podemos pasarnos largo tiempo sin hacer que el vehículo avance un solo centímetro. Sería muy deseable, por tanto, la incorporación de un diferencial de deslizamiento limitado (autobloqueante), que nos evitaría que las ruedas girasen a lo loco sin agarrar en el asfalto. Tampoco estaría de más que las gomas del eje posterior fueran más anchas, algo que paliaría, en parte, este pequeño contratiempo.

Por lo demás, el esquema de suspensiones, con el tren delantero independiente y el trasero con eje De Dion, es

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	14,0
A 100 km/h.	38,8
A 120 km/h.	54,5

FICHA TECNICA



ALFA 75 2.5 Q.V.

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en ave. Cilindrada: 2.492 c.c. (88 x 68,3 mm.). Cigüeñal: De 4 apoyos. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, accionados por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 9 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 49 litros. Potencia máxima: 156 CV a 5.600 rpm. Par máximo: 21,4 mkg a 4.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 9,2 km/h.; 2.ª, 15,3 km/h.; 3.ª, 21,5 km/h.; 4.ª, 27,9 km/h.; y 5.ª, 33,8 km/h. Embague: Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 10,9 metros.

FRENOS Sistema: Discos ventilados delante y discos atrás con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y eje de Dion atrás.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 5,5 x 14 pulgadas. Neumáticos: 195/60 VR 14.

PESO En orden de marcha: 1.160 kg.

EN EL

JARAMA

Por
EMILIO
de VILLOTA

La suspensión de este modelo no se ha estudiado convenientemente para el aumento de potencia que recibe, con respecto a sus hermanos menores de gama.



CURVA LENTA

Pérdida exagerada de tracción y fuerte balanceo. Subvirador a la entrada (se va de morro) y sobrevirador al acelerar (se va de atrás).

CURVA MEDIA

Comportamiento más neutro si vamos acelerando.

CURVA RAPIDA

Subviraje muy acusado y difícil de controlar a base de acelerador.

NOTAS: Es un coche complicado de conducir a alta velocidad porque el tren delantero se desliza mucho y para corregir el problema debemos pisar con fuerza el acelerador, con lo cual la parte trasera da bruscos coletazos. La suspensión es excesivamente blanda y la pérdida de tracción, grandísima; sería imprescindible el uso de un autobloqueante. El motor y el confort son muy buenos.

VUELTA RAPIDA: 1.ª, 57", 28/100. **PROMEDIO:** 101,66 km/h.

una solución perfecta y archiprobada, que da unos resultados de primera línea. Endureciendo las suspensiones y trabajando con barras estabilizadoras, las ganancias no se harían esperar.

La dirección es asistida y resulta particularmente cómoda para circular en ciudad y efectuar maniobras, pero, metidos en carretera, rodando a un ritmo vivo, la cosa cambia. Se hace demasiado sensible y está afectada por cualquier reacción del coche; es decir, tiene un tacto suave que transmite todos los apoyos fuertes del vehículo.

SONORIDAD



Al ralentí	59,3
A 60 Km/h.	67,4
A 90 km/h.	71,2
A 120 km/h.	75,9
A 140 km/h.	78,6
A tope	88,8

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

ELO OTRO
ESTILO.



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

ALPINE

La elite del Sonido

Acuda al Distribuidor Oficial de su Localidad.



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

CUPON
PARA PARTICIPAR
EN EL
I 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 I 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 I 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 I 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 I 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. ¿Qué se entiende en automotor por 4WD ó 4 x 4?
7. ¿Qué periodicidad tiene la revista MOTOR 16?
8. ¿Cuántos sabores hay de FANTA?
9. ¿Qué Compañía fabrica el refresco FANTA?
10. ¿Por qué medio de información conociste este concurso?

A FONDO



El equipamiento de serie es de alto nivel y no falta un solo detalle. Los asientos delanteros son algo blandos. Los traseros acomodan bien tres personas.

Los frenos cumplen bien su cometido, aunque para detener el coche hay que pisar con fuerza el pedal.

El puesto de conducción es bueno. El volante se puede regular en altura y distancia, y todos los mandos quedan al alcance de la mano. Tan sólo los pedales están ligeramente desplazados hacia la derecha, circunstancia que tampoco afecta en exceso a la comodidad. La iluminación no ofrece complicaciones y permite ir deprisa por la noche.

Los frenos cumplen bien su cometido, aunque para detener el coche hay que pisar con fuerza el pedal. El puesto de conducción es bueno. El volante se puede regular en altura y distancia, y todos los mandos quedan al alcance de la mano. Tan sólo los pedales están ligeramente desplazados hacia la derecha, circunstancia que tampoco afecta en exceso a la comodidad. La iluminación no ofrece complicaciones y permite ir deprisa por la noche.

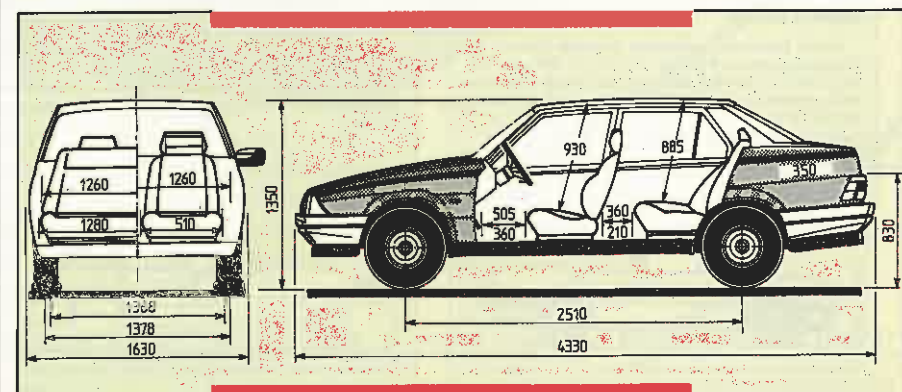
Los asientos delanteros sujetan bien el cuerpo y tienen un diseño semejante a los de competición. Quizá sean un poco blandos, aunque los riñones tardan algunos cientos de kilómetros en acusar la fatiga.

El cuadro de instrumentos es muy completo y de fácil lectura, con relojes grandes y números claros. A la derecha de éste, se encuentra una computadora de viaje con varias funciones, que, a pesar de que la unidad probada no la llevaba por tratarse del primer modelo

CARROCERIA



El Alfa 75 ha ganado bastante espacio con respecto a su antecesor, el Giulietta. Su interior es amplio, con sitio suficiente para que cinco personas via-





Motor potente y fiable
Sus 156 caballos son «de verdad»

importado, en España se ofrecerá como equipo de serie, no como en Italia, que es una opción. Al lado, un pequeño panel de control, que mediante testigos luminosos nos indica algunos posibles fallos, tales como el nivel de agua o aceite bajo, mal estado de las pastillas de freno, alguna bombilla fundida, etcétera, además de un pequeño dibujo por el cual sabemos si cualquiera de las puertas ha quedado mal cerrada.

El maletero es grande, aunque no dispone de la posibilidad de abatir el asiento trasero para aumentar el volumen de carga en caso de necesidad.

La climatización es buena y trae incorporado el aire acondicionado. En pocos segundos se consigue la temperatura deseada.

Un punto que ya pensábamos estaría solucionado es el del acabado, y no ocurre así, por lo menos en el vehículo que hemos tenido. Sigue mostrando

A FONDO

evidentes fallos, como el de que las piezas no encajen con precisión o que se produzcan ruidos en algunas partes.

FRENTE A SUS RIVALES

Tres coches de otras tantas marcas serán los que compitan más directamente con el nuevo Alfa: el Audi 90, el BMW 325i y el Ford Sierra XR 4 x 4.

El modelo italiano es el que ofrece un precio más competitivo, además de llevar un equipo superior al de los tres vehículos germanos. Las diferencias van desde las 300.000 pesetas menos que cuesta con respecto al Audi, hasta el 1.100.000 en relación con el BMW.

En potencia, el Alfa 75 Q.V. sólo es superado por el 325, y en este terreno, el que se queda un poco descolgado es el Audi 90, perjudicado por la menor cilindrada de su motor. Este hecho se vuelve a su favor en consumos, donde ofrece unas cifras bastante razonables en comparación con los demás, que están muy igualados.

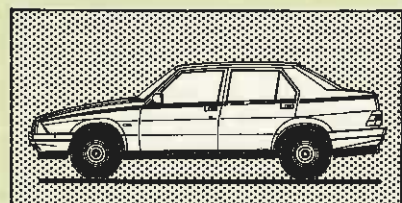
En cualquier apartado, las diferencias entre el grupo no son grandes. Las ventajas de unos en ciertos puntos se convierten en inconvenientes en otros. Lo que sí es evidente es que el Alfa 75 nos da, en general, más cosas que cualquiera de los otros y encima por un precio menor.

El coche de Ford tiene a su favor, sobre el resto, las cuatro ruedas motrices, solución que también podemos obtener en un modelo equivalente del 325, pero a un costo infinitamente superior.

Jaime Hernández
Fotos: **Alex Puyol**

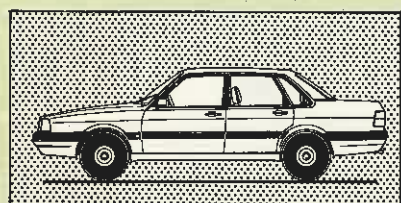
ALFA 75 2.5 Q.V. 2.762.349 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.492 c.c. Potencia: 156 CV a 5.600 rpm. Peso: 1.160 kg. Velocidad máxima: 208,4 km/h. Consumo medio ponderado: 11,9 l/100 km. Capacidad del maletero: 350 litros.



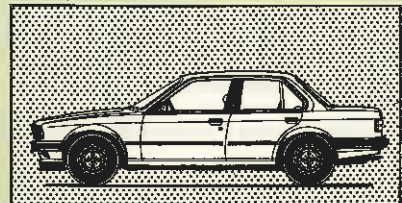
AUDI 90 2.992.619 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 2.226 c.c. Potencia: 136 CV a 5.700 rpm. Peso: 1.060 kg. Velocidad máxima: 194,6 km/h. Consumo medio ponderado: 10,8 l/100 km. Capacidad del maletero: 275 litros.



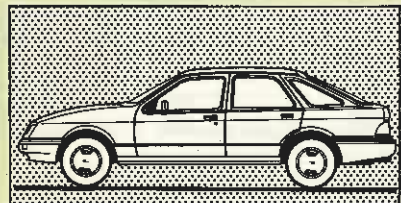
BMW 325i 4P 3.803.990 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.494 c.c. Potencia: 171 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.125 kg. Velocidad máxima: 220,8 km/h. Consumo medio ponderado: 11,5 l/100 km. Capacidad del maletero: 352 litros.



FORD SIERRA XR 4x4 3.326.925 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Total. Cilindrada: 2.792 c.c. Potencia: 150 CV a 5.700 rpm. Peso: 1.250 kg. Velocidad máxima: 207,8 km/h. Consumo medio ponderado: 11,7 l/100 km. Capacidad del maletero: 360 litros.



PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

(Km/h.) 208,4

ACELERACION (seg.)¹

400 m. salida parada 16,5
1.000 m. salida parada 30,1
De 0 a 100 km/h. 8,6

RECUPERACION (seg.)

400 m. desde 40 km/h. en 4.ª .. 17,7
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª .. 19,3
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª .. 31,0
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª .. 33,8
De 80 a 120 km/h. en 4.ª 7,9
De 80 a 120 km/h. en 5.ª 10,7

CONSUMO

CIUDAD

A 24,1 de promedio 14,2

CARRETERA

A 90 km/h. de cruce 8,2

En conducción rápida 14,4

AUTOPISTA

A 120 km/h. de cruce 9,3

A 140 km/h. de cruce 9,9

A 180 km/h. de cruce 13,5

CONSUMO MEDIO

Ponderado 11,9

AUTONOMIA MEDIA

Kilómetros recorridos 360

EQUIPAMIENTO

Cuentarrevoluciones	SI
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro de agua	SI
Manómetro presión de aceite	SI
Reloj	SI
Ordenador de viaje	SI
Testigo reserva carburante	SI
Testigo freno de mano	SI
Testigo desgaste pastillas de freno	SI
Parabrisas laminado	SI
Faros antiniebla	NO
Piloto antiniebla trasero	SI
Aire acondicionado	SI
Volante regulable	SI
Asiento regulable en altura	NO
Retrovisor regulable	SI
Apoyacabezas delanteros	SI
Elevalunas eléctricos (delanteros/traseros)	SI/SI
Cerraduras centralizadas	SI
Luz lectura mapas	SI
Tapón carburante con llave	SI
Llantas aleación	SI
Preequipo de radio	SI
Limpia-lava luneta trasero	—
Asiento posterior divisible	NO
Opciones: Pintura metalizada, 60.000 pesetas.	

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 **ESSE**

HAY TALLERES HONRADOS

SOY asiduo lector de su revista, la cual considero muy interesante y pensaba que era una revista seria en todo su contenido, hasta que ayer leí «Bocinazos», en la sección Punto de Mira, algo que me dejó realmente perplejo.

Creí que cuando una revista, de la categoría de MOTOR16, lanzaba una noticia era realmente consciente de la veracidad de la misma, pero veo que no es así, y con sus «Bocinazos» han causado gran desconcierto entre los lectores.

Cómo un periodista puede decir: ¿Por qué la mayoría de los talleres aplican el IVA sobre la factura total, si ya los precios de los repuestos están cargados en el mencionado IVA?

El taller aplica el IVA sobre el total de la factura; es decir, sobre repuestos y

mano de obra, porque ambas partidas constituyen la base imponible del impuesto sobre la que se debe aplicar el tipo de IVA del 12 por 100.

En modo alguno se produce duplicidad de IVA en los repuestos, pues los importes de los mismos que se ponen en factura son netos; es decir, una vez deducido el IVA que el proveedor carga al taller al adquirir el repuesto, tal y como establece el reglamento del IVA. Así pues, el IVA sobre los recambios se cobra una sola vez y no dos, como ustedes incorrectamente indican.

Juan J. Contreras
Presidente de Asetra

Respuesta.—Sin duda, no ha interpretado correctamente nuestra denuncia. Precisamente de lo que nos quejábamos es de que hay talleres que no cumplen con la normativa porque aplican

CRITICA DE TIENDAS

tro operarios, uno de los cuales realiza un prelavado previo a la entrada del vehículo en el túnel de lavado; este prelavado está destinado a la eliminación de todas aquellas pequeñas e incómodas manchas que no se quitan si no es frotando y frotando. Una vez realizada esta operación, el automóvil entra ya en el túnel, en el que recibe en primer lugar un baño de detergente neutro, especial para la pintura de los automóviles. A continuación se realiza el secado, de forma automática mediante aire caliente. Una vez que el automóvil sale del túnel, recibe un segundo secado manual, que corre a cargo de otros dos empleados, los cuales realizan también una perfecta y cuidada limpieza de los interiores del vehículo.

La segunda de las sec-

ciones de que dispone Lafonther es la de engrase, el cual cuando se realiza lleva aparejado un control de todos los líquidos que lleva el automóvil. El precio por engrase es parejo al del lavado, es decir, entre las 400 y las 500 pesetas, según el modelo.

La última sección es la de neumáticos; en ella podemos encontrar prácticamente cualquier tipo de neumáticos de las marcas líderes en el sector.

Todas las operaciones, tanto de lavado como de engrase, que pudimos contemplar en nuestra estancia en Lafonther fueron realizadas de forma perfecta. Destacando la atención que recibe en todo momento el cliente por parte de los empleados de Lafonther, dirigidos por don Angel García desde hace más de dieciséis años.



Puntuaciones: Lavado, 8,5; atención al cliente, 9; engrase, 8; neumáticos, 7,5; y calidad del trabajo, 8,5.

Agenda

Del 22 al 28 de abril

Televisión

● El programa **Estudio Estadio** del domingo día 27 (12 horas, TV-1) tiene previsto retransmitir la salida del **Gran Premio de San Marino de Fórmula 1** y la carrera de **250 c.c. de Motocross**, puntuable para el Campeonato de España, que se celebra en Yunquera de Henares, Guadalajara. Por la Segunda Cadena, entre las 15 y las 17 horas, se dará la **llegada del Gran Premio**.

Automovilismo

● Los días 26 y 27 de abril se celebra el **Rallye Sierra Morena**, puntuable para el Campeonato de España. La prueba comienza a las 17 horas del sábado 26, en Córdoba, y termina el domingo 27.
● El **Rallye de Tierra Ría de Vigo** tendrá lugar de 16,30 a 20 horas el día 26 de abril.
● El Moto Club Manresa organiza el día 27 de abril la **Prueba de la Copa de España 4x4**.

Motociclismo

● En el **Circuito de Jerez**, el domingo 27, se correrán los **1.000 kilómetros**, puntuable para el **Campeonato de España de Resistencia**, y la prueba correspondiente al **Campeonato de España de Veteranos**. También ese día en Yunquera de Henares tendrá lugar la prueba del **Campeonato de España de Motocross de 250 c.c.**
● La **Excursión a Tauste-Coin de Motos Antiguas** que organiza la Asociación Aragonesa de Clásicos Deportivos se celebrará el domingo 27.

Salones

● Del 26 de abril al 1 de mayo estará abierta al público **Expomóvil 86**. El certamen se realiza en el Recinto Ferial de Barcelona, y en él participarán 14 países.

en factura el recambio en su PVP y vuelven a recargar con el 12 por 100 en la factura final. Evidentemente no se trata de la generalidad, sino de un reducido número de talleres que en nada están beneficiando al prestigio de este colectivo.

SALONES DEL AUTOMOVIL

AMIGOS de MOTOR16, soy un regular lector de cada semana. La razón de mi corta carta es para pedirles una sola cosa, y es si me podrían realizar un calendario con las fechas (días, meses) de todos los salones internacionales de automovilismo que se celebran año tras año.

David Serravinyals
Sabadell

Respuesta.—En este año, los próximos salones internacionales de importancia son:

Turín: 23 de abril.
París: 3 de octubre.
Birmingham: 15 de octubre.

GILERA RX 200

TODO CORAZON

La Gilera RX-200 es la versión trail del modelo RV-200 ya probado por MOTOR16 hace varios meses y forma parte de los éxitos comerciales de Gilera que le han permitido situarse entre los primeros fabricantes de Europa en el sector de las pequeñas cilindradas. Esta todo-terreno, enfocada hacia el público juvenil, está también acompañada por

otra versión denominada Arizona, que se diferencia del aspecto estético pareciéndose a las motos en uso en los rally africanos.

La RX-200 está equipada con el mismo motor monocilíndrico que la RV y la Arizona, cuyo comportamiento no puede ocultar su afinidad a los motores de cross que tantos éxitos han cosechado para la marca italiana. Es lo más destacable de esta máquina.

MECANICA-COMPORTAMIENTO

★ ★ ★

Al contrario que otras marcas, donde con cambiar las suspensiones y la li-

nea estética dan por válida la versión TT de un modelo de carretera, Gilera con la RX-200 ha construido un verdadero modelo de todo-terreno variando todo lo necesario.

El chasis que la equipa es de nuevo diseño, aunque mantiene la estructura de doble cuna tubular, con la parte superior de sección rectangular, para una mejor rigidez en los puntos de más torsión.



La Gilera RX 200 destaca ante todo por un brioso motor monocilíndrico de dos tiempos, refrigerado por agua, que tiene muchas afinidades con los utilizados en las Gilera de cross.





Esta todo-terreno italiana tiene una línea estética y un nivel de acabado perfectamente comparables con los de las máquinas japonesas, a lo que añade un toque de buen gusto y agresividad típicamente europeo.

El sistema de suspensión posterior, denominado por Gilera *Mono-drive*, se compone de un solo amortiguador central hidroneumático regulable en la parte neumática, así como en la compresión del muelle, pero se diferencia de cualquier otro sistema por la colocación de las bieletas, que están en la parte exterior del basculante. Por lo visto, esta solución permite limitar la longitud del chasis y conseguir así un conjunto más compacto.

El motor es, sin duda, el punto fuer-

te de la RX-200, tanto por su comportamiento como por la tecnología que encierra. Estructuralmente está derivado de la 125 RV y ha sido modificado en su totalidad al haber aumentado la cilindrada a 183,4 centímetros cúbicos. Puede girar a 7.750 revoluciones por minuto y es capaz de desarrollar 25 caballos de potencia. Sobre este dato, facilitado por el fabricante, hay ciertas dudas. La camisa del cilindro está tratada con un baño de Nikasil que mejora su resistencia a la fricción, y se ve

respaldada por la refrigeración líquida formada por un amplio radiador con electroventilador y bomba de agua para la circulación. El líquido refrigerante tiene su entrada en el cilindro justamente en la parte del escape con el fin de enfriar el punto de temperatura más crítico.

No es secreto para nadie el problema de las vibraciones en los motores monocilíndricos, y si son de dos tiempos, como éste, todavía más. Por esta razón, Gilera ha dotado la RX-200 con un eje con contrapesos sincronizados al cigüeñal. Estos, al girar en sentido contrario el uno del otro, anulan gran parte de las vibraciones, haciendo así más agradable la conducción y protegiendo la mecánica.

La puesta en marcha se puede efectuar incluso con una velocidad engranada sin acusar el más mínimo arrastre del embrague, y en cualquier condición climática, tanto con el arranque manual como con el eléctrico es necesario accionar el mando del aire. A partir de ahí el motor se pone en marcha al primer intento sin ningún problema.

La primera de las seis marchas que componen el cambio se engrana con facilidad y sin ruido mecánico, así como las cinco restantes, que al estar perfectamente escalonadas entre sí permiten conducir de una forma relajada. La progresividad del embrague es buena y jamás da muestras de fatiga.

En una conducción civilizada por carretera la RX-200 es estable, alcanza con rapidez los 122 kilómetros por hora, y se puede rodar con ella en cualquier trazado sin temor a reacciones extrañas. En carretera virada se aprecia un ligero hondear de la moto cuando se inclina al máximo en las curvas, sin embargo, esto es causado por el tipo de neumáticos que monta de origen.

El comportamiento fiable está presente también en la ciudad, donde el motor se muestra elástico, y brioso en caso de necesidad. Jamás el indicador

de la temperatura del circuito de refrigeración supera los ochenta grados centígrados, y en carretera se sitúa alrededor de los sesenta.

Cuando la RX-200 toma contacto con el campo, se vuelve a sentir una primera impresión positiva. Sobre caminos forestales se puede rodar francamente rápido, disfrutando de un excelente comportamiento del motor y de la suspensión trasera. Esto se ve algo descompensado por la horquilla delantera, que tiende a rebotar la rueda y hace perder fiabilidad en la dirección. En las zonas que precisan una conducción *trialera*, se pueden pasar sin muchos malabarismos gracias al buen equilibrio de la RX-200 y a la respuesta del motor a bajo régimen. El único inconveniente en cualquier situación en el campo es un mayor ángulo de giro de la dirección.

Los frenos se pueden calificar de eficaces en carretera asfaltada, mientras en el campo hay que tocar el delantero con precaución.

ACABADO-COMPORTAMIENTO



Son pocas las motos de trail presentes en el mercado con un nivel de acabado tan bueno como la RX-200. El



Fácil y cómoda de manejar
Su comportamiento es equilibrado.

cuadro de mandos, además de estar equipado con cuentarrevoluciones, indicador del nivel del combustible, temperatura del líquido de refrigeración y velocímetro, se presenta con un diseño de lo más original. El cable del acelerador y del embrague, así como el latiguillo del freno están guiados por presillas a lo largo de su recorrido y protegidos en los extremos.

Delante del motor está situado el radiador y el depósito del lubricante destinado al engrase separado del motor. Ambos se ven envueltos en una carca-

sa de plástico que les protege y canaliza el aire.

Abundan los pequeños detalles, como las protecciones en el escape y los refuerzos de goma en los reposapiés, o el patín de la cadena secundaria de transmisión en nylon. Todo esto se ve conjugado por una línea estética acertada y nada chabacana.

VALOR-PRECIO



En el mercado español, la Gilera RX-200 tiene prácticamente una sola rival: la Honda XL-200-R, que se diferencia básicamente por estar equipada con un motor de cuatro tiempos. Entre ambas hay una diferencia de 70.473 pesetas a favor de la Honda. En contraposición a esto, Gilera ofrece una excelente calidad mecánica y un nivel de acabado único en su categoría. Las prestaciones de aceleración como de estabilidad sobre asfalto, o el comportamiento en caminos de tierra, pueden satisfacer a cualquier motorista que desee una moto de trail de pequeña cilindrada, a lo que se suma el placer de disfrutar del nervio que sólo un motor de dos tiempos puede ofrecer.

Gigi Corbetta

FICHA TÉCNICA



GILERA RX-200

MOTOR Monocilíndrico de dos tiempos. Refrigeración líquida. Diámetro por carrera: (68 x 50,5 mm.). Cilindrada total: 183,4 c.c. Relación de compresión: 13,5:1. Par máximo: 1,7 Mkg. a 7.000 rpm. Potencia máxima: 24 CV a 7.500 rpm.

ALIMENTACION Encendido transistorizado. Un carburador Dell'Orto de 26 mm. con admisión por láminas. Engrase separado.

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

BASTIDOR Doble cuna tubular con estructura rectangular en la parte superior. Basculante posterior de sección rectangular. Suspensión posterior mono-drive con regulación mecánica y neumática. Horquilla delantera telescópica hidráulica. Freno delantero de disco y posterior de tambor.

DIMENSIONES Longitud máxima: 2.090 mm. Anchura máxima: 870 mm. Altura máxima: 1.230 mm. Capacidad del depósito: 13 litros. Peso en seco: 124 kg.

Precio en la calle: 460.373 pesetas
Importador: Moto Vespa. C/ Julián Camarillo, 6. Madrid-28037.
Garantía: Seis meses.
Plazo de entrega inmediato.

VIRTUDES

Nivel de acabado bastante bueno.
Fiabilidad en cualquier trazado.
Frenada eficaz.

DEFECTOS

Precio elevado.
Horquilla delantera mejorable.
Motor ruidoso.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 122 km/hora.
Con dos personas: 95 km/hora.

ACELERACION

De 0 a 400 metros: 16,3 segundos.

CONSUMO

	l/100 km.
En ciudad	5,7
Carretera: conducción tranquila	5,0
Sobre caminos de tierra	6,6
A velocidad máxima	6,8

¡OFERTA ESPECIAL!

GRAND PRIX
ASI ES LA FORMULA 1

¡PIDELO AHORA!

DESCUENTO ESPECIAL DEL 20 % PARA LOS LECTORES DE «MOTOR 16» P.V.P., 5.950 PTAS. DTO. 20%, 4.760 PTAS.

Desee que me envíen el video «Grand Prix»

Adjunto talón a nombre de Francisco Costas por importe de ptas. 4.760.

Dirección
Localidad
Provincia
Envíe este cupón a MOTOR 16, Hermanos García Noblesga, 41, 28037 Madrid.

300 KMS. INOLVIDABLES

EL DESIERTO EN UN CORSA

LA «Guía Azul de Marruecos», publicada en Francia, reza a grandes rasgos: «... 525 kilómetros desde Goulimine a Zagora, pistas impracticables para vehículos de turismo; llevar neumáticos de repuesto, combustible abundante, piezas de recambio y el coche en perfecto estado. Solicitar autorización a las autoridades

marroquíes, ya que a veces estas pistas se encuentran cerradas al tráfico...»

Realizamos un viaje de 4.500 kilómetros, dando la vuelta a todo Marruecos, pero vamos a centrarnos en un recorrido pequeño, de sólo 300 kilómetros, que marcó nuestro espíritu y los bajos de nuestro coche. Nuestro Opel Corsa TR, absolutamente de serie, sólo

lo llevaba de especial un cubre-cárter, amortiguadores reforzados, luces de largo alcance y una parte para nosotros fundamental, los neumáticos.

Iniciábamos la pista, que los mismos marroquíes denominaban «infernál», en la población de Tata.

Los camiones militares que transitan por estas zonas han ido formando una

joroba central en las pistas que golpeaba incesantemente los bajos de nuestro coche, teniendo que hacer increíbles equilibrios para conseguir llevar una rueda por un lateral y la otra por la cuspide del gran surco.

La situación empeoraba por momentos y comenzamos a temer por nuestro Corsa y, como consecuencia directa, por nuestra seguridad. Cualquier contingencia adversa traía consigo el fin de un viaje programado con un año de antelación, así como la imposibilidad de cualquier ayuda al encontrarnos aislados en una zona en que la ausencia de cualquier tipo de vida era patente.

Habiendo llegado a la mitad de nuestro recorrido, la noche se nos echó encima. Plantamos las tiendas a 1.500 metros de altitud, observados tan sólo por una gran luna llena que alumbraba

nuestro entorno. A la mañana siguiente, y después de un ligero desayuno, reiniciamos nuestro peregrinar por una inacabable masa de cantos rodados.

Al transcurrir las pistas por las bases de dos vertientes montañosas, se formaban grandes hondonadas en el terreno, ocasionadas por las lluvias que, de forma atropellada, machacan la zona en los primeros meses del año. Todo esto hacía que cada pocos metros tuviéramos que bajarnos del coche para que, al aligerarlo de peso, pudiera acceder por pendientes realmente escarpadas.

Sólo quedaban 40 kilómetros para llegar a Zagora. La cadena montañosa que nos había servido de guía llegaba a su fin. A partir de este momento sabíamos que íbamos a encontrar arena, que es transportada por el viento al desaparecer la barrera protectora. La arena, en principio, era dura, lo cual alivió nuestra tensión y experimentamos una gran satisfacción: era como entrar en la mejor autopista del mundo.

Pero la alegría duró poco, tan sólo fue un respiro que pronto quedó contenido al envolvernos una nube de are-



Los 300 kilómetros recorridos al sur del atlas marroquí fueron la más dura prueba a que fue sometido el Opel Corsa en el raid africano, de más de cuatro mil kilómetros. Los arenales fueron la mayor dificultad para un coche de serie.



Los componentes de la expedición, durante un alto en el camino. A la derecha, los niños se informan del Paris-Dakar en nuestra revista.



SMIRNOFF

LA FIESTA

SORTEA EL FIESTA MAYOR



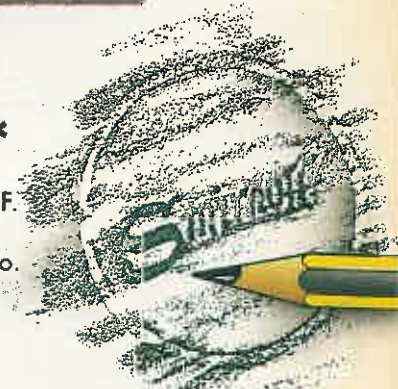
FIESTA XR2 ¡VIVE LA EMOCION!

**Si te toca, daremos en tu honor
una grandiosa FIESTA SMIRNOFF***

Entra en el fantástico sorteo del emocionante FORD FIESTA XR2. Para ir de fiesta con SMIRNOFF. ¡Hay miles de premios más para montar tu fiesta SMIRNOFF! Cuando pidas tu copa o compres tu botella de SMIRNOFF, encontrarás el cupón para este sorteo. Participa porque ya sabes que cuando se reúne gente especial y SMIRNOFF, surge la fiesta.

MARCATELO

* Las fiestas SMIRNOFF se celebran en las más divertidas discotecas del país, como Estudio 54, Quartier, Pachá, Joy Eslava, Password, Tiffany's.



Ocio



Unos neumáticos especiales, un cubrecárter y amortiguadores reforzados fue el único equipo especial de este Opel Corsa para recorrer las más duras pistas del desierto marroquí. Cada jornada se revisaban los componentes más vulnerables del vehículo.



na y polvo, obligándonos a cerrar el coche, ya que la tormenta hacía colarse la arena hasta los sitios más recónditos. A partir de este momento comenzamos a «navegar» literalmente sobre los bancos arenosos.

El Opel Corsa se balanceaba a derecha e izquierda como un pequeño bote, a merced del terreno y el fuerte viento. La velocidad que pudimos desarrollar fue constante y hasta cierto modo rápida, hasta que el primer obstáculo hizo descender la marcha. Aquí comenzó una segunda etapa que de nuevo puso a prueba la paciencia y la preparación de cada uno de los componentes del equipo. El Opel se hundía hasta la panza, obligándonos a descender del coche en plena tormenta para quitar arena, colocar las planchas y al fin sacar el coche a base de empujones.

Durante los dos días que tardamos en recorrer los 300 kilómetros sólo vi-

mos un camión de pasajeros, un Land Rover, cuyo conductor detuvo su marcha para preguntarnos estupefacto que por qué hacíamos eso.

Atravesamos por delante de las baterías y los carros de combate marroquíes que apuntaban hacia los habitantes del antiguo Sahara español, teniendo que ayudarnos los mismos soldados en una ocasión a sacar nuestro «camello mecánico» de la pegajosa y blanda arena.

Excelente comportamiento del Corsa, que en ninguna forma, lógicamente, está preparado para suplir a un 4x4. Pero, gracias a su robustez y buen caminar, pudimos regresar a su debido tiempo a Madrid para volver a embotellarnos en la vorágine diaria de nuestro querido asfalto.

Texto y fotos:

M. J. Hernández, V. Romero, J. A. Muñoz y J. Jiménez

GOTTA

(FRANCIA)

**RUEDAS DE ALEACION
DISMONTABLES**

**TURISMOS-TODO TERRENO
COMPETICION**

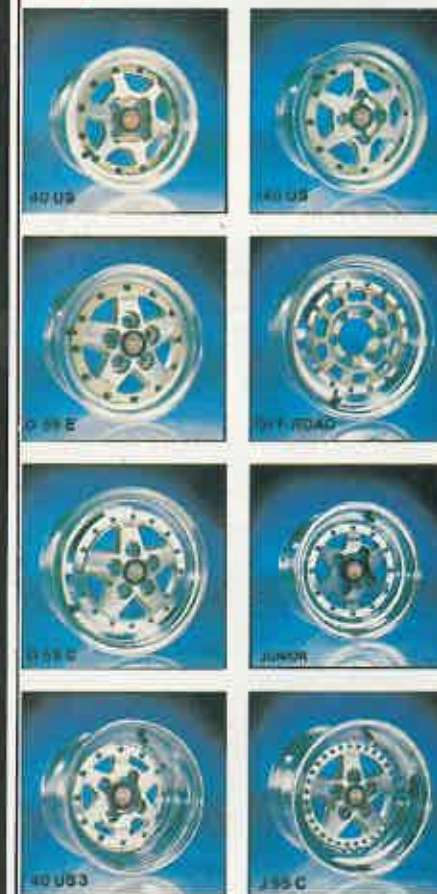
PALMARES

2 Veces ganador 24 Horas de Le Mans.

4 Veces ganador Rallye de Montecarlo.

15 Veces ganador de Grandes Premios de Fórmula 1.

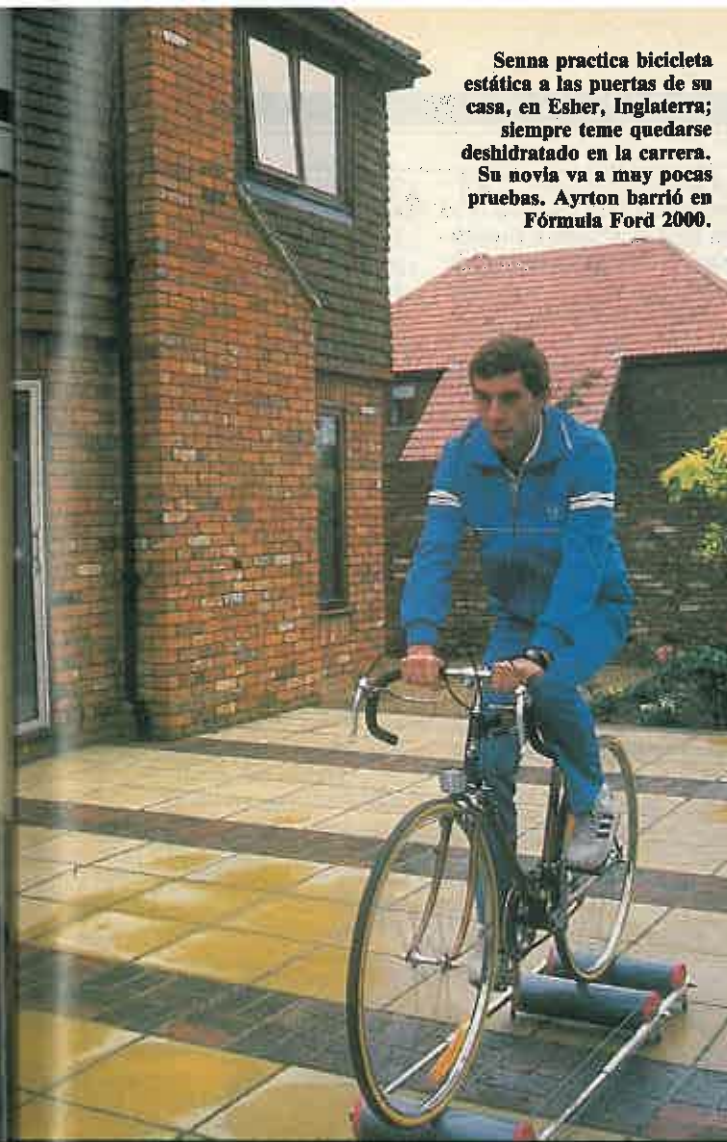
¡la nueva imagen!



**ALEACIONES
LIGERAS
EUROPEAS. s. a.**

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

La forma física es uno de los principales objetivos de Ayrton Senna, un piloto que no es demasiado fuerte y que al principio de su carrera en Fórmula 1 se agotaba hasta la extenuación. Abajo se le ve en Fórmula Tres.



Senna practica bicicleta estática a las puertas de su casa, en Esher, Inglaterra; siempre teme quedarse deshidratado en la carrera. Su novia va a muy pocas pruebas. Ayrton barrió en Fórmula Ford 2000.



AYRTON SENNA A CORAZON ABIERTO

AYRTON Senna, primer monarca de Jerez por la gracia de Lotus, es el personaje más polémico de la Fórmula 1. Para la inmensa mayoría de los aficionados, para sus «fans» brasileños y para casi todos los jefes de equipo es «el más grande», «un campeón indiscutible», «el dios de las carreras», para sus rivales en la pista, para algunos pilotos que están en el paro por culpa de sus decisiones personales, es todo lo contrario, «un ser detestable», un «egoísta sin medida», un «personaje sin corazón» que quiere llegar a la cima y no repara en los medios.

Ese es, a grandes rasgos, el fenómeno brasileño, el «huracán Senna», un ser admirado y odiado, un joven de veintiséis años, nacido en Sao Paulo, que vive para competir y, sobre todo, para ganar. Ayrton Senna da

Silva es el campeón de la era electrónica, la era de los motores mandados por computadora. El mismo es una especie de ordenador, un ser frío, imperturbable, que por

todas las pruebas acumuladas, hasta el momento, puede reinar en el mundo de las cuatro ruedas con tanta insolencia como Jackie Stewart, Niki Lauda o el pro-

prio Emerson Fittipaldi, el piloto carioca que abrió la línea de grandes campeones nacidos en Sudamérica.

Senna es un caso de vocación precoz, ya que se sentó por vez primera en un kart cuando sólo tenía cuatro años, como si fuera un Amadeus Mozart del automovilismo. Su padre, Milton da Silva, un ingeniero millonario que ahora mismo tiene su propio negocio de granjas, fue el que constru-

yó el primer útil de carreras para su hijo, el segundo de tres hermanos: Viviane, la mujer de la familia, un año mayor que Ayrton, y el pequeño, Leonardo, con dieciocho años, presente en muchos circuitos al lado del campeón.

A los ocho años de edad, el prodigio brasileño ya tenía una idea bastante clara sobre su futuro como piloto. Sus entrenamientos diarios en el circuito de karts de Interlagos, la pista que hasta hace algún tiempo se utilizó como escenario del Gran Premio de Brasil, se fueron intensificando y durante las tardes lluviosas el propio Ayrton se encargó de pedir a su padre unas sesiones extra de conducción. Los resultados de aquellas horas consumidas sobre el suelo mojado saltan ahora a la palestra en cuanto la carrera se disputa bajo la lluvia.

En el Gran Premio de Mónaco del 84 volvió a ganar y Senna pasó a quinto lugar en el campeonato.

dirección de carrera dio a Prost el primer lugar; en Portugal, en 1985, se repitió el mismo escenario y Senna se permitió el lujo de sacar una vuelta a sus rivales sin esforzarse lo más mínimo.

Así se ha ganado el sobrenombre de *Mágico*, que comienza a acompañarle en todas las carreras; hay algo de sobrenatural en su conducción, algo que no se puede describir con palabras.

Las dotes naturales de Senna se pusieron de relieve en la primera carrera oficial de su vida: era el mes de julio de 1973 y estaba en su pista fetiche, en Interlagos; ganó la prueba sin el menor complejo y a partir de ese instante sus actuaciones comenzaron a contarse por victorias.

En 1977, cuatro años después de su entrada oficial en el mundo de la competición, ya fue segundo del Campeonato Brasileño de Karts en la categoría 100 centímetros cúbicos. Posteriormente, al año siguiente, ganó la Fórmula 1 de los karts, y primero en





REY DEL KART

AYRTON Senna va camino de ganarlo todo, pero en su carrera hay un espacio en blanco, nunca ganó el Mundial de Karting.

En el año 1978 Ayrton vino por vez primera a Europa, a Le Mans. Entre la pintoresca representación brasileña sobresalió un muchacho delgado y taciturno, un personaje que se enfundaba en un mono azul noche ribeteado de amarillo y llevaba un casco amarillo. El muchacho llamó de inmediato la atención por la espectacularidad de su conducción, algo todavía más destacable en una modalidad en la que el espectáculo es moneda corriente.

En su primer intento Senna se mezcló sin complejos en la lucha entre los mejores, acabó cuarto y

desde ese momento el Mundial de Karting fue su objetivo. En Estoril, en 1979, empató en la lucha por el primer puesto, pese a tener problemas. Un desempate injusto le dio el subcampeonato. Al año siguiente, en Bélgica, le traicionó la mecánica, pero dio otro recital, sus remontadas desde la cola del pelotón fueron únicas. Adelantó a sus rivales como si llevasen mecánicas inferiores.

En 1982, cuando ya corría en Fórmula Ford 2000, volvió a sus primeros amores. Fue en Suecia. De nuevo luchó en inferioridad de condiciones. Tampoco pudo ser. Se quedó en el intento. De esa etapa queda, sin embargo, su lección de perseverancia.

J. L. Aznar

Campeonato Sudamericano. En 1978 se hizo con los dos títulos y fue sexto en el Mundial celebrado en Le Mans.

Un día recibió un contrato como piloto de pruebas para el equipo italiano Dap; Senna cogió al vuelo esta oportunidad, se trasladó a Italia y se dispuso a cubrir kilómetros sin descanso para probar todas las soluciones. Su papel en la sombra no le permitía rodar con neumáticos de clasificación, sólo reservados para el primer piloto del equipo; una tarde, cuando quedaban pocos momentos de luz, le dejaron un juego de ruedas milagrosas casi por lástima; el resultado fue instantáneo, rebajó el récord de la pista en un segundo, y a la mañana siguiente era ya el cabeza de fila de esa escudería.

En 1980 decidió entrar en el mundo del automóvil. Llamó a la puerta de Van Diemen, una firma de monoplazas, con la recomendación de Chico Serra, otro piloto brasileño de carrera muy corta, bajo el brazo. Era el peldaño inicial hacia el éxito total.

Los acontecimientos se precipitaron. En su primera temporada inglesa de Fórmula Ford consiguió doce victorias, cinco segundos puestos y ganó dos de los tres campeonatos más importantes que hay en las islas Británicas. El misil Senna despegaba hacia la Fórmula 1. Cuando todos sus consejeros creían que debía saltar a la Fórmula 3 prefirió hacer un año de Fórmula Ford 2000; una decisión conservadora que le permitió, sin embargo, probar co-

ches muy serios al tiempo que iba conociendo la mayoría de los circuitos europeos. El resultado de la temporada 82 no dejó lugar a dudas, 22 victorias y 22 «pole position».

Los patrocinadores, que hasta ese momento no habían abierto las carteras, desenterraron un montón de millones para que el prodigio brasileño corriera en el mejor equipo de Fórmula 3. Senna se permitió el lujo de rechazar diversas proposiciones económicas.

La temporada 83 fue otra «razzia» de éxitos. Logró doce victorias en el campeonato inglés frente a un rival tan fuerte como Martin Brundle, actual número uno de Tyrrell. Al final de ese año hubo ya verdaderas peleas por conseguir sus servicios. Williams, Toleman, McLaren y Brabham lucharon por su contrato. A partir de ese instante, la historia es conocida.

La habilidad de Ayrton para conducir es algo que merece un punto y aparte. Los otros pilotos están maravillados. «La sincronización entre sus ojos, sus dedos, sus brazos y sus pies es algo de otro mundo, Senna puede sentir todo lo que pasa en el coche con una precisión total», son las palabras de uno de sus rivales, David Hunt. Para su manager personal, Domingo Piedage, «Ayrton es el piloto que tiene una mejor conexión entre su trasero y el coche». Para Bernard Dudot, el ingeniero francés encargado de los motores Renault empleados por Lotus, Senna es el mejor ordenador, «con Ayrton con el co-

EN LA INTIMIDAD

AYRTON Senna es una persona distante, un hombre que cuando está en los circuitos se protege tras una coraza de frialdad. No puede renunciar, sin embargo, a su corazón brasileño y en su casa, entre sus amigos, es un ser agradable que adora a su madre, Neyde, y que vive muy feliz con su prometida, así como con sus amigos inseparables, la pareja formada por el piloto de Fórmula 3000 Mauricio Gugelmin y su esposa.

«Lotus ha sido mi objetivo desde siempre, porque con este equipo corrió Emerson Fittipaldi, que es mi ídolo.» Este es el verda-

dero Senna, el piloto que querría reunir en sí mismo «la calidad de Fittipaldi, Piquet, Lauda y Stewart, con la habilidad para la diplomacia y para rodar muy deprisa que tiene Piquet, todo ello mezclado con la inteligencia de Lauda».

Este cariño por los pilotos brasileños es natural porque todos han contribuido mucho en su carrera y los mejores contactos en Inglaterra se los dio Chico Serra, otro piloto que tuvo una carrera breve en la Fórmula 1.

Ayrton está repuesto totalmente de su primera experiencia negativa en la vida amorosa, un divorcio, y



ahora mismo vive muy feliz con su chica, aunque dice: «No, por el momento no me voy a casar, debo pensar en mi carrera. No puedo per-

mitirme distracciones. Para dedicarme en cuerpo y alma a la Fórmula Uno le digo a ella que no venga a los grandes premios.»



Ayrton Senna, en su casa
En este ambiente es una persona muy agradable

che no hace falta ningún equipo electrónico de comprobación, Senna es un auténtico detector electrónico».

El joven brasileño está ya en la cumbre gracias a su contrato con Lotus, un contrato que le costó un enfrentamiento serio con los direc-



El «rey» termina agotado una carrera
Arriba, aparece en compañía de Mauricio Gugelmin

tivos de Toleman y el desembolso de quince millones de pesetas para librarse de las ataduras, ya está en las alturas, pero aún subirá

más, es el primer objetivo de Ferrari. Un caballito negro y unos coches rojos son el futuro del brasileño.

Angel Marco

Restaurante espectáculo



PRESENTA

SU GRUPO FLAMENCO "COMPAS"
Y EL BALLET ESPAÑOL "LOS COYESCOS"
Y AL GRAN HUMORISTA CANARIO

MANOLO VIEIRA
EN "RIETE UNA HORA ANTES"

Vd. ya le vio en T.V.E.

Salones para Bodas y Convenciones. Tfno. 273 78 05



YAMAHA



La Boutique de la Moto

NUEVO DOMICILIO - BARCELÓ 9 TF. 447 49 99 - 448 09 42 MADRID

CONCESIONARIO OFICIAL



MONTESA



- MOTOS
- ACCESORIOS
- RECAMBIOS
- PRENDAS
- FINANCIACION CREDI-ACCESORIO

Imponga su criterio.

Opel Ascona GLS. Carácter fuerte.



Si busca un criterio sólido para cambiar, pídselo 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 
INNOVACIONES EN MARCHA.

*Espejo retrovisor acompañante opcional.

DEPORTE



Barreras, en el centro, y Oñoro, arriba a la izquierda, con Renault 5 Turbo y Opel Manta 400, respectivamente, mantuvieron durante toda la prueba una espectacular lucha por la cabeza. El tercero, Rius, con Seat 124 Proto, arriba a la derecha, se vio beneficiado por los problemas de Oliveras y el pinchazo de Pich.



RALLYES DE TIERRA: CARDONA COMO EL AÑO PASADO

La primera prueba de la Copa RACE de Rallyes de Tierra, que ha tenido lugar en Cardona con la presencia de cerca de ochenta equipos, ha mantenido la tónica de la del año pasado: es decir, el dominio de Barreras bajo el implacable acoso de Oñoro. Las novedades que se presentaban, el Ibiza bimotor de José María Serviá y el Suzuki turbo de Antonio Zanini, defraudaron al quedarse fuera de carrera ambos en el primer tramo. El Ibiza, con un soporte del motor injertado roto, y el Suzuki, cuyo aspecto carece por completo de esbeltez, con problemas de mando de acelerador principalmente, aunque al parecer el cambio también dio sus quebraderos de cabeza. Desde el primer momento se vio que el duelo estaba entre los citados Barreras y Oñoro. El piloto de Opel consiguió nueve segundos de ventaja sobre Barreras en los dos primeros tramos, pero en el tercero replicó el gallego, poniéndose en cabeza con una ventaja de siete.

Ya no dejaría el liderato y llegaría a la meta con una ventaja de treinta y dos segundos, propiciada por un toque sin consecuencias de Oñoro, que jamás se rindió. Ambos estuvieron muy igualados a lo largo de toda la

prueba e hicieron las delicias del público. Barreras tuvo algún ligero problema de puesta a punto con su coche, que este año se acerca ya a los trescientos caballos: «Lo hemos terminado esta madrugada y había detalles por mejorar: la alineación y los frenos sobre todo», nos comentaba tras la carrera.

Detrás de ambos quedaba Rius con su Seat Proto, aunque está a la espera de un Porsche. Este se vio favorecido por los problemas de inyección del Porsche de Oliveras y el pinchazo en pleno tramo de Pich, con lo que ambos caían en la general, y cuarto era Pujol, con un Talbot-Lotus. Otros de los que tuvieron problemas fueron Aldecoa, con un toque; Arnella, que saltó con su coche del pasado año, ya que está a la espera del nuevo, y abandonaba por primera vez desde que corre con ese coche: soporte de diferencial. Otros abandonos entre los coches espectaculares, los Lancia Delta S-4 y 037 de los respectivos Sunsundegui y Teo Martín, menos brillantes de lo que sus monturas permitían esperar.

Importante el éxito de participación en la Copa Suzuki, en la que tomaban parte nada menos que 29 coches, con

varias caras conocidas entre ellos, y los que es mejor, muchos debutantes. De ellos el local Solé, que fue vigésimo segundo en la general, aventajaba en más de un minuto a Matamala, siendo Arturo de Onís y José María Ginés tercer y cuarto clasificados en esta nueva Copa, que promete ser muy disputada. Mitigadísimo en cambio el éxito de participación en la Copa Patrol, con sólo tres participantes, de los que Biamonti, con un coche ex fábrica y motor de gasolina, se imponía, aunque cabe preguntarse si ese tipo de vehículos debiera estar permitido en una copa monomarca, de una firma cuyos productos son diesel.

Texto y fotos: J. L. Aznar

CLASIFICACION

1.º, Barreras-Minguez (Renault 5 Turbo), 1 h. 6 m. 36 s.; 2.º, Oñoro-Lacalle (Opel Manta 400), 1-07-08; 3.º, Rius-Ortiz (Seat 124 Proto), 1-09-17; 4.º, Pujol-Blanco (Talbot-Lotus), 1-11-44; 5.º, Villanueva-Alonso (Citroen Visa 1000 Pistas), 1-12-00; 6.º, Oliveras-Torba (Porsche 911 SC), 1-12-02. Hasta 52 clasificados.



Monza, salida: Ludwig logrará imponerse al Lancia de De Cesaris tras tocarse en la frenada. El italiano terminará segundo.



SPORT-PROTOTIPOS A RITMO DE PORSCHÉ

El trío campeón del mundo en título, Hans Stuck, Derek Bell y Porsche, han ganado la primera carrera del certamen de este año, disputada el pasado fin de semana en Monza.

La prueba contó con una importante participación española. Jesús Pareja debutaba en su nuevo equipo, el Brun, logrando llevar su Porsche, que compartió con el argentino Oscar Larrauri, a la cuarta posición. Emilio Villota y Fermín Vélaz, con el Porsche 956 de John Fitzpatrick, tras haber superado ciertas dificultades mecánicas, terminaron en décima posición.

La tradicional carrera de Monza ha-

bía sido replanteada este año. Los organizadores han decidido dejar la fórmula de 1.000 kilómetros de siempre en favor de una carrera sprint de 300 kilómetros, que resultó muy interesante y atrajo mucho más público.

La inscripción reunió a veintiocho coches. Hubo algunas ausencias notables, como el Ecosse, que aparecerá en Silverstone, o el Lamborghini, que no estará listo hasta Brands Hatch, por problemas organizativos del equipo. En cambio en Monza había un Lancia, marca que este año sólo tiene planeado participar en las carreras sprint de corta duración y con un solo coche.

Los entrenamientos fueron un recital

de Lancia. El coche italiano fue sensiblemente más rápido que todos los Porsche, incluso que aquellos que llevan motores de tres litros, como son los oficiales, y los mejores coches de Jost-Ludwig-Barilla, Brun-Boutsen-Olson y Kremer-Gartner-Niedwiedz.

En la cuarta fila de salida se colocaron Oscar Larrauri y Jesús Pareja. El argentino rodó rápido y bien. El español, pese a que se vio gratamente sorprendido por la mayor facilidad de conducción del Porsche 962 con respecto al 956 que llevó el año pasado, no logró un buen tiempo y estaba disgustado. En su descargo hay que decir que nunca llevó el coche perfectamente cal-



Hans Stuck y Derek Bell se hicieron con la victoria sobre el Porsche 962 PDK.



Formando equipo con el argentino Oscar Larrauri, Jesús Pareja se clasificó cuarto, a los mandos de un Porsche 956 patrocinado por Tabacalera.



Fermin Vélez y Emilio Villota lograron hacer terminar el Porsche-Danone con la temperatura a tope.



zados —utilizó neumáticos usados—, y esto le impedía, por falta de adherencia en el tren delantero, negociar correctamente algunas curvas, como la parabólica. Al final, la diferencia en la vuelta entre él y Larrauri era de unos cinco segundos.

En el box de Fitzpatrick, reacciones desiguales de Villota y Vélez. Emilio estaba contento de su tiempo. Realmente era bueno teniendo en cuenta que por razones de presupuesto no se montaron neumáticos de clasificación. Vélez en cambio estaba disgustado porque no encontraba una posición de conducción conveniente, y no tenía a su gusto los pedales. En la primera tanda de entre-

namientos hizo un trompo en una frenada.

La carrera fue un dominio de Porsche. A la salida, Ludwig, tras tocarse con el Lancia en la frenada, logró tomar la primera curva en cabeza. A partir de ese momento se escapó de todos sus rivales, a un ritmo de dos segundos por vuelta, mientras que tras él Stuck y el Jaguar de Cheever-Warwick mandaban el pelotón. El Lancia, con el debímetro averiado, bajó el ritmo de marcha, puesto que al no saber cuál era el consumo que tenía el coche, temían no poder terminar la prueba. Tanto es así que a media carrera, De Cesaris rodaba en una retrasada séptima posición

que nada tenía que ver con las esperanzas que el tiempo de entrenamientos había hecho concebir al equipo.

La carrera se disputó a un ritmo rapidísimo impuesto por el coche de Jost. Pasada la mitad de la carrera, Ludwig paró a repostar y ceder el volante a Paolo Barilla. Este salió como una bala después de una muy rápida parada en boxes. Pero apenas un cuarto de hora después, tuvo que bajar la marcha y terminar entrando en boxes para abandonar a causa de la rotura del embrague.

Desaparecido el coche de Jost, Bell-Stuck tomaron el mando, mientras que a sus espaldas surgía el Lancia, benefi-



Ludwig dejó descolgados a todos sus rivales. En la segunda mitad de la carrera, Barilla se quedó sin embrague.

BOXES

• Alteraciones en el calendario del Mundial de Sport-Prototipos. La carrera de Mugello ha sido programada para el 28 de septiembre. Se da como segura la del Jarama el 28 de agosto y como probable otra en Jerez el 3 de agosto. En cambio, se han anulado la de Selangor, en Malasia, y la de Surfer's Paradise, en Australia. Hay dudas sobre la carrera de Brands Hatch, que está anunciada como sprint y que los organizadores quieren que sea de 1.000 kilómetros o seis horas.

• El RACE quiere que su carrera sea de 180 kilómetros, para un solo piloto por tanto. Esto hace que muchos equipos pierdan interés y que incluso los españoles que están disputando el cartamen no vayan a correr en la prueba madrileña. Una carrera sprint de 300 kilómetros sería el ideal.

• Los dos cambios de piloto de Larrauri-Pareja les costaron el tercer puesto. Lo que perdía Pareja con respecto a Larrauri no justificaba la segunda detención, que les supuso un minuto de retraso. Al final, entre Brun-Sigala y Larrauri-Pareja hubo sólo siete décimas de segundo de diferencia.

• El equipo Fitzpatrick tiene también un Porsche 962, pero John Fitzpatrick aseguró a Emilio de Villota que va mejor el 956. Jost y Richard Lloyd son de la misma opinión que el preparador.

ciándose del abandono de Cheever-Warwick, cuyo Jaguar partió un semieje. De todas formas, en Jaguar todavía sonreían porque Brancatelli-Schlesser eran terceros. Pero la suerte no estaba con los «grandes gatos», como los llaman en Inglaterra, y en la última vuelta, el italiano se quedó parado tras haber consumido hasta la última gota de gasolina. Semejante suerte corrió el segundo coche de Jost, conducido por Winter-Duez, que era séptimo.

En cambio el equipo Brun estuvo afortunado, lograron terminar. Larrauri y Pareja estuvieron a punto de quedarse sin gasolina, su coche se paró nada más el argentino pasó la meta. Oscar tomó la salida. Paró pronto para ceder el puesto a Pareja, que en carrera se mostró mucho más próximo en sus tiempos de vuelta al argentino (sólo había tres segundos como término medio), para volver a tomar el volante en las últimas vueltas por si había que disputar un sprint final. Pero se encontró con que tuvo que rodar relativamente lento para evitar quedarse sin gasolina.

Para Villota y Vélez la carrera fue un sufrimiento constante. Durante los entrenamientos con depósitos llenos de la mañana del domingo, la temperatura subió por encima de los 100 grados. Se revisó el coche, pero no se encontró ninguna anomalía. Villota tomó la salida, colocándose bastante bien, pero a partir de la segunda vuelta, se encendió la luz roja de la temperatura y optó por bajar la presión de soplado del turbo de 1,2, que es la que normalmente se usa en carrera, a 0,9. Con esta presión, la temperatura se contuvo en los 100 grados, pero la potencia de que pudie-



Los Jaguar no terminaron. Cheever-Warwick rompieron un semieje; Schlesser-Brancatelli se quedaron sin gasolina en la última vuelta.

ron disponer fue sólo unos quinientos caballos, insuficientes incluso para luchar con los C.2. Terminaron décimos, justo detrás del debutante Kourou Mercedes de Nielsen-Pescarolo, que tuvo que bajar el ritmo de marcha a causa de lo excesivo de su consumo.

Entre los C.2, después de un buen comienzo de carrera del Alba de Facetti-Finotto, se impuso el Gebhardt Ford de Jelinsky-Dickens.

Sergio Piccione

PARRILLA DE SALIDA

4 De Cesaris-Nannini Lancia Martin 1-32-32	[1]	7 Ludwig-Barilla Joest Porsche 956 1-34-13
17 Boutsen-Olson Porsche 962 1-34-51	[2]	10 Gartner-Niedzwied Porsche 962 1-34-54
1 Stuck-Bell Porsche 962 C 1-34-96	[3]	51 Cheever-Warwick Jaguar 1-35-23
18 Pareja-Larrauri Porsche 956 1-35-28	[4]	8 Winter-Duez Joest-Porsche 956 1-35-38
52 Schlesser-Brancatelli Jaguar 1-36-04	[5]	2 Mass-Wolke Porsche 962 C 1-36-12
19 Sigala-Brun Porsche 962 1-36-57	[6]	61 Nielsen-Pescarolo Kouros-Mercedes 1-37-38
33 De Villota-Vélez Porsche 956 1-40-93	[7]	9 Ballabio-Lasig Porsche 956 1-41-87
80 Facetti-Finotto Alba-Carma 1-44-11	[8]	63 Brunn-Schuster Porsche 936 C 1-45-63
70 Spice-Bellm Spice Fiero 1-47-63	[9]	74 Jelinsky-Dickens Gebhardt JC 853 1-47-87

Hasta 28 participantes.

CLASIFICACION FINAL

1. Stuck-Bell (Porsche 962 C), 1-48-40-29, a 201,745 km/h de media. 2. De Cesaris-Nannini (Lancia Martin), a 49-11 seg. 3. Sigala-Brun (Porsche 962), a 2 vueltas. 4. Larrauri-Pareja (Porsche 956), a 2 v. 5. Olson-Boutsen (Porsche 962), a 2 v. 6. Mass-Wolke (Porsche 962 C), a 2 v. 7. Ballabio-Lasig (Porsche 956), a 2 v. 8. Gartner-Niedzwied (Porsche 962), a 3 v. 9. Nielsen-Pescarolo (Kouros-Mercedes), a 3 v. 10. De Villota-Vélez (Porsche 956), a 4 v. 11. Jelinsky-Dickens (Gebhardt JC 853), a 6 vueltas. Vuelta rápida De Cesaris-Nannini (Lancia Martin), 1-36-96, a 215,327 km/h de media.



El Kouros Mercedes consume gasolina en exceso cuando rueda en los tiempos de los Porsche.

¡¡INCREDIBLE!!

LOS TALLERES FIERRY
LE PERMITEN PINTAR SU COCHE
EN 2 HORAS

14.900 ptas. el exterior y 6.000 ptas. el interior.
PINTURA METALIZADA:
20.000 ptas. el exterior y 6.000 ptas. el interior

C/ Calcio, 4
(A la altura del km 2,500 de la carretera
a San Martín de la Vega - Madrid)





TIERRA

LOS SUZUKIS DE CAMEL

ADemás del apoyo de Camel a la Copa Suzuki del Campeonato de España de Rallyes de Tierra, la marca de cigarrillos va a tener dos coches corriendo con sus colores este campeonato. Ricardo Muñoz y Juan Trevijano «Peli» serán los encargados de pilotar los dos Suzuki preparados por Julián Piedrafita, que tendrán 110 y 70 caballos de potencia, respectivamente. También habrá un coche de serie con los colores de Camel que será cedido a los periodistas que lo soliciten en

las diferentes pruebas. El equipo estará, asimismo, presente en la Baja Montes Blancos, Alta Alcarria, Transalmería y Montes de Cuenca.

FORMULA FORD

AVALANCHA DE SOLICITUDES

SON ya más de cuarenta las solicitudes que ha recibido la Federación Española para adquirir los 25 Van Diemen RF 86 que Ford España proporcionará en condiciones especiales para poner en marcha la Fórmula Ford, y que están demostrando un gran nivel de competitividad en los di-

A TODO GAS

ferentes campeonatos que se están celebrando en Inglaterra. Para septiembre está prevista la primera de las cuatro pruebas que tendrán lugar en España esta temporada, mientras que para 1987 y 1988 el número de pruebas será de ocho, combinadas con las seis carreras portuguesas para que los pilotos de ambos países tengan la oportunidad de correr en los dos campeonatos; además, dos carreras de cada país serán puntuables para un Campeonato Ibérico. El próximo mes de mayo los pilotos portugueses tendrán la oportunidad de rodar en el Circuito del Jarama en una carrera de exhibición

FOMULA 1

LOS BENETTON, LOS MAS RAPIDOS

EN el circuito de Imola se están llevando a cabo entrenamientos privados pa-

ra el próximo GP de San Marino, que se celebrará este fin de semana. En la pista de Imola, un circuito de tipo medio, con promedios superiores a los 200 km/h. en la vuelta rápida, el austriaco Helmut Berger se ha mostrado como el hombre más rápido en los dos primeros días de ensayos. De todos modos, estos tiempos no son significativos, porque ninguno de los equipos se ha empleado a fondo, ya que todos se han contentado con adaptar las relaciones de cambio y comprobar los consumos para ajustar los ordenadores. Prueba de ello es que el tiempo de Senna del año pasado (1-27-32) ha permanecido imbatido.

	Coches	Sábado	Viernes
Berger	Benetton-BMW	1-27-75	1-28-77
Arnoux	Ligier-Renault	1-27-91	1-29-60
Senna	Lotus-Renault	1-28-93	1-29-24
Alboreto	Ferrari	1-29-51	1-29-33
Fabí	Benetton-BMW	1-30-33	
Patrese	Brabham-BMW	1-30-54	1-30-59
De Angelis	Brabham-BMW	1-31-08	1-30-79
Lafitte	Ligier-Renault	1-31-22	1-30-70
Nannini	Minardi-MM	1-31-92	1-32-38

TVE perdió en Jerez



ESPAÑA sigue siendo diferente. Somos un país de **contrastes**. Pasamos de lo sublime a lo nefasto sin cambiar de camisa. Somos capaces de las gestas más increíbles y de los récords más negativos. Estamos reñidos con la **lógica** y el **sentido común**. Amamos el riesgo y desafiamos constantemente el peligro.

Sin ir más lejos, el **Circuito de Jerez**, en su estreno mundial, ya se ha ganado una plaza en el libro de los récords. Levantamos en un año un circuito de la nada, lo estrenamos con la **Fórmula 1** y sólo acuden **25.000 espectadores** en directo a la cita. Increíble pero cierto. Gana la carrera la nueva estrella, **Ayrton Senna**, y en los periódicos se habla más de TVE que del brasileño. Ponemos las entradas a **precios astronómicos** siguiendo el dictado de **Bernie Ecclestone** y nos olvidamos que estamos en la zona del continente con más paro.

Que nadie piense que hay rencor o envidia en esta crónica. Vaya por delante nuestra felicitación al **alcalde Pacheco**, que se salió con la suya; a la organización, que estuvo a la altura de las circunstancias, y sobre todo al circuito, que es toda una gozada visual. Lástima que por **TVE** nos vendieran el Gran Premio como si de una **carrera de pueblo** se tratara.

Yo quiero pensar que esta vez **Alfonso Guerra** no dio ninguna de sus consignas habituales. Estoy convencido que no fue él quien «intoxicó» a los **locutores** en tor-

no a la frustrada presencia del Rey. También estoy seguro que no dictó la orden de condenar a Catalunya a no ver la parte culminante de la prueba por la **Segunda Cadena** —un programa de debate lo evitó— ni tenía ningún interés en que se metiera la pata apostando por Mansell. **TVE se cubrió de gloria...** hasta el punto de que fue el **perdedor** del Gran Premio. El primer gran error fue designar a **cuatro locutores** para la carrera. La **compenetración** parecía **imposible** y más si fue la víspera cuando se enteran de su trabajo. Uno no sabía si estaba en la fábrica de Seat o tomando una copa de **Tío Pepe**. Tan pronto comentaban con los «**talleres**» —léase boxes— como nos explicaban cuánto costaba la tortilla de patatas. Se salió un **Ferrari** de la pista y tardamos cuatro minutos en enterarnos de que era **Johansson** la víctima. Se producía un adelantamiento clave y nos contaban el santoral del día. Entrevistaba a **Colomán Trabado** en el mismo instante en que **Lauda** hablaba en la televisión alemana, **Jackie Stewart** en la inglesa o **Clay Regazzoni** en la italiana. Está claro que el **GP de España** les cogió desentrenados...

Críticas al margen, la **carrera, sensacional**. El **circuito, magnífico**. Tan sólo un lamento, la **flojísima entrada**. Era previsible. En Jerez, donde no hay afición ni tradición motorística, consiguen un autódromo formidable. En **Cataluña**, donde lo tenemos todo para contar con un circuito como Dios manda, no hemos colocado ni la **primera piedra**. Jerez ya tiene circuito. Andalucía se llevó la **Fórmula 1**. Catalunya tiene la afición y el dinero. Pero seguimos **sin escenario**. ¿Por qué será...?



TURISMOS

«SASI» Y VILLAMIL, AL EUROPEO

JOSE Angel Sasiambarrena, que cuenta con el patrocinio de Tabacalera, y Luis Villamil, a quien apoya Alfa Romeo y Jumbo, van a formar equipo en el Europeo de Turismos. El coche, un Alfa 75 grupo A del equipo de Mauro Nocentini, es de momento un seis cilindros de inyección, mientras que se esperan las homologaciones de la versión aspirada de 270 caballos y de la turbo de 300 caballos, por lo que hasta mediado el Campeonato el equipo español no dispondrá de un coche más potente.

PATROCINIOS

TABACALERA APRIETA

P ESE a los insistentes rumores sobre la intención del Gobierno de prohibir la publicidad de tabaco en acontecimientos deporti-

vos, Tabacalera sigue apostando fuerte. En total, más de trescientos millones repartidos entre ayudas directas a escuderías y pilotos y ayudas indirectas para la organización de pruebas. Los tres deportes en los que el monopolio estatal se va a volcar este año son motociclismo, automovilismo y vela. La novedad principal en motos es la creación de un equipo Ducados, con máquinas propias para correr el Mundial de 125 y 250 c.c., mientras que en los coches resalta el Porsche 962, con los colores de Fortuna, con el que Pareja correrá el Mundial de Sport Prototipos, el Alfa Ducados de Sasiambarrena para el Europeo de Turismos y el Fórmula 1600 Fortuna de Pedro Bastos. En cuanto a la vela, se completará el programa de la Vuelta al Mundo del «Fortuna Lights» y se patrocinará el equipo olímpico español.



KARTING

CAMPEONATO DE ESPAÑA EN CANARIAS

EN las instalaciones del Gran Karting Club, situadas cerca de Maspalomas, en Gran Canaria, se va a celebrar, los días 3 y 4 de mayo, el I Gran Premio Marlboro-Campeonato de España de Karting para la categoría reina de la especialidad: 100 centímetros cúbicos senior. A este acontecimiento van a asistir los mejores pilotos del país, entre los que se encuentran varios campeones de España, como el plurivictorioso Pepe Bisquert y el actual posee-



BOXES

HENRI Toivonen (Lancia S4) ha sido el vencedor del Rallye Costa Esmeralda, dominando ampliamente a sus rivales, entre los que destacó la lucha por la segunda posición entre Darío Cerrato (Lancia S4) y Andrea Zanussi (Peugeot 205), con triunfo final de este último. En cuarta y quinta posición se clasificaron Maurizio Tabaton (Lancia S4) y Mauro Pregliasco (Lancia 037).

TRAS el Costa Esmeralda, Serviá (116 puntos) sigue encabezando el Campeonato de Europa, por delante de Pregliasco (107), Tabaton (100) y Snijers (96), todos ellos sobre Lancia. Toivonen, también con Lancia, ocupa ex aequo la quinta posición con el francés Chatriot. Serviá no gozará de ningún favor en su lucha por el título europeo.

EL resultado de Tabaton en el Costa Esmeralda, sin ser brillante, le permite mantener su posición de «challenger» de Lancia para el título continental. Por ello, las participaciones de Serviá en Madeira y

Bulgaria han quedado por el momento congeladas. Serviá reaparecerá con motivo de las pruebas canarias.

LA conocida marca de ordenadores Amstrad ha entrado en el mundo de las carreras en circuito con un amplio programa. Correcominos correrá el Campeonato de España de Producción con un Renault 11 turbo Gr. A, mientras que José Luis Bermúdez participará en la Copa Renault.

TONI Elías, con Yamaha, ha sido el vencedor de la quinta prueba del Campeonato de España de Motocross 250 c.c., que se celebró en Gerona. Pablo Colominas, con KTM, y Juan Barragán, con Suzuki, le acompañaron en el pódium.

LA tercera prueba del Campeonato de España de Trial, disputada en Canencia, ha tenido como vencedor a Jordi Tarrés, con Beta, seguido de Luis Gallach, con Montesa, y Gabino Renales, con Gas-

dor del título, Mariano Molina. Como dato anecdótico cabe añadir que la fotografía que figura en el cartel anunciador de la prueba es de MOTOR16.

JARAMA

LLEGO LA REMODELACION

POR fin se acabó la remodelación del Circuito del Jarama que el RACE ha llevado a cabo en los últimos meses y que fundamentalmente ha consistido en la modernización y ampliación de la línea de boxes y la incorporación de un cuenta-vueltas electrónico que se divisa desde todo el circuito. Aunque el número de boxes





BALLESTA



Tarjetas Postales

A HORA es tiempo de trigueros y no me refiero a los de huerta, a los que llaman «dulces», sino a los salvajes, que hay que ir a recoger por los campos y las viñas y son en el plato de un rico amargor vegetal.

Este año ha llovido y sigue lloviendo mucho y los trigueros abundan en Andalucía. Por las carreteras, hombres y mujeres los ofrecen en espléndidos manojos recién cortados. Se ponen en revuelto con huevos y algo de pimentón, pero a mí como me gustan es sencillamente cocidos y con un buen aliño de aceite de oliva, y si es virgen, mejor. Desgraciadamente, bastantes restaurantes están renunciando a ponerlos en sus cartas. A causa del IVA, ya que, como es natural, los que van a por el espárrago salvaje no hacen facturas. Ocurre esto, por ejemplo, en el Parador Nacional de Carmona, que a causa del dichoso IVA ve privada hoy su cocina de uno de sus alicientes más atractivos. Afortunadamente, no el único, ya que tiene el buen gusto de ofrecer una carta en la que abunda la cocina local, como las migas con jamón y naranja, el ajo blanco con manzana, el salmorejo como en Carmona y otras especialidades de esta cocina andaluza tan variada y tan desconocida.

El parador está en todo lo alto de Carmona, antiquísima villa, ella misma



Un buen parador

construida en una colina de 300 metros de altura que se levanta como un nido de águilas en medio de la vasta llanura y en esta época del año es como un islote en medio de un mar verde.

Desde los balcones y terrazas del Parador, construido en el antiguo Alcázar, pierdes la vista en la inmensidad de los trigales, cuyo verde se va modificando a medida que pasa el día, desde un verdiclaro casi transparente hasta una densidad oscura y misteriosa cuando el sol se esconde. Los campesinos dicen que este año el trigo viene muy bien. Mejor, si cabe, que el anterior, que fue excepcional.

Carmona es muy apacible. Abundan

Xavier Domingo

los palacios y las casonas con escudo y hay muchas iglesias y conventos, señal indiscutible de un pasado de riqueza y boato señoriales. Hoy se cree menos en el más allá o se cree de una manera distinta y frailes y monjas reciben menos estipendios y herencias. Las monjas, sobre todo las de clausura, como las clarisas, se ganan la vida vendiendo dulces y pasteles, que son, por otra parte, exquisitos. El parador los sirve con una copita de un delicioso anís local semiseco que le llama Los Hermanos y tiene una vieja y surreal etiqueta. También se suele tomar este anís a media mañana, con unas anchoas, y se aprecia entonces el contraste de lo salado con lo seco.

Pero los dulces y pastas no son la única presencia eclesíastica en la vida gastronómica de la villa. También hay dos o tres tascas, a las que llaman «sacristías», porque sirven chatos y copas de vino de misa para acompañar las aceitunas sevillanas aliñadas o el platito de saladillas. No es, sin embargo, aperitivo de mi devoción.

Prefiero el blanco o el fino que te sirven en el mercado, con una sardina frita. O incluso la curiosa mezcla local, de blanco seco y dulce que llega al vaso muy fría y no va nada mal con la caña de lomo y con el jamón.

El parador la ofrece como aperitivo de la casa.

SERIE PRODUCCION

77



VOLVO SERIE 7

A la serie 7 de Volvo pertenecen las berlinas de mayor categoría de la marca sueca. La carrocería dista mucho de lo que estamos acostumbrados a ver en Europa y más parece un coche americano que uno del viejo continente. De hecho, un buen porcentaje de las unidades fabricadas están destinadas al mercado USA. Los Volvo 740 y 760 tienen una in-

finidad de versiones, con motores diesel y gasolina de diferentes potencias y, también, con soluciones de alimentación distintas —turbo, intercooler, inyección, etcétera—. Los coches son muy amplios tanto en las plazas delanteras como en las traseras y fáciles de conducir, algo que podría no parecer así debido a su gran tamaño exterior.



Motor 16

ncia
ncia



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.

ENTRE SUECO Y AMERICANO

760 GLE INT.

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.316 c.c. (96 x 80 mm.). Cilindro: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica, con turbocompresor e intercooler. Compresión: 9,0 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 82 litros. Potencia máxima: 182 CV a 5.700 rpm. Par máximo: 25,8 mkg. a 3.400 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 4 marchas + overdrive. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,9 km/h.; 2.ª, 14,7 km/h.; 3.ª, 23,2 km/h.; 4.ª, 31,8 km/h.; Od., 40,3 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,25. Diámetro de giro: 9,9 metros.

FRENOS Sistema: Discos delante y detrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y eje rígido detrás.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6 x 15 pulgadas. Neumáticos: 195/60 Hr 15.

PESO En orden de marcha: 1.300 kgs.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km.	Costo/km. 15.000 km/año	Probado en el número
740 GL	2.316	114	165	12,8	14,94	—
740 GLE	2.316	131	180	13,1	15,22	120
740 GL Diesel	2.383	82	160	8,0	7,08	120
740 TD	2.383	109	172	12,5	9,88	—
740 Intercooler	1.986	163	185	11,6	13,85	120
760 GLE	2.849	156	190	11,3	13,56	—
760 GLE TD	2.383	109	172	12,5	9,88	120
760 GLE Intercooler	2.316	182	200	11,2	13,48	120

Motor 16

PUES ME
CIEN KILO
CON DOS LI
DE GAZPA



Tarjetas Postales

A HORA es tiempo de trigueros y no me refiero a los de huerta, a los que llaman «dulces», sino a los salvajes, que hay que ir a recoger por los campos y las viñas y son en el plato de un rico amargor vegetal.

Este año ha llovido y sigue lloviendo mucho y los trigueros abundan en Andalucía. Por las carreteras, hombres y mujeres los ofrecen en espléndidos manojos recién cortados. Se ponen en revuelto con huevos y algo de pimentón, pero a mí como me gustan es sencillamente cocidos y con un buen aliño de aceite de oliva, y si es virgen, mejor. Desgraciadamente, bastantes restaurantes están renunciando a ponerlos en sus cartas. A causa del IVA, ya que, como es natural, los que van a por el espárrago salvaje no hacen facturas. Ocurre esto, por ejemplo, en el Parador Nacional de Carmona, que a causa del dichoso IVA ve privada hoy su cocina de uno de sus alicientes más atractivos. Afortunadamente, no el único, ya que tiene el buen gusto de ofrecer una carta en la que abunda la cocina local, como las migas con jamón y naranja, el ajo blanco con manzana, el salmorejo como en Carmona y otras especialidades de esta cocina andaluza tan variada y tan desconocida.

El parador está en todo lo alto de Carmona, antiquísima villa, ella misma



Un buen parador

construida en una colina de 300 metros de altura que se levanta como un nido de águilas en medio de la vasta llanura y en esta época del año es como un islote en medio de un mar verde.

Desde los balcones y terrazas del Parador, construido en el antiguo Alcázar, pierdes la vista en la inmensidad de los trigales, cuyo verde se va modificando a medida que pasa el día, desde un verdiclaro casi transparente hasta una densidad oscura y misteriosa cuando el sol se esconde. Los campesinos dicen que este año el trigo viene muy bien. Mejor, si cabe, que el anterior, que fue excepcional.

Carmona es muy apacible. Abundan

Xavier Domingo

los palacios y las casonas con escudo y hay muchas iglesias y conventos, señal indiscutible de un pasado de riqueza y boato señoriales. Hoy se cree menos en el más allá o se cree de una manera distinta y frailes y monjas reciben menos estipendios y herencias. Las monjas, sobre todo las de clausura, como las clarisas, se ganan la vida vendiendo dulces y pasteles, que son, por otra parte, exquisitos. El parador los sirve con una copa de un delicioso anís local semiseco que le llama Los Hermanos y tiene una vieja y surreal etiqueta. También se suele tomar este anís a media mañana, con unas anchoas, y se aprecia entonces el contraste de lo salado con lo seco.

Pero los dulces y pastas no son la única presencia eclesiástica en la vida gastronómica de la villa. También hay dos o tres tascas, a las que llaman «sacristías», porque sirven chatos y copas de vino de misa para acompañar las aceitunas sevillanas aliñadas o el platito de saladillas. No es, sin embargo, aperitivo de mi devoción.

Prefiero el blanco o el fino que te sirven en el mercado, con una sardina-frita. O incluso la curiosa mezcla local, de blanco seco y dulce que llega al vaso muy fría y no va nada mal con la caña de lomo y con el jamón.

El parador la ofrece como aperitivo de la casa.

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.

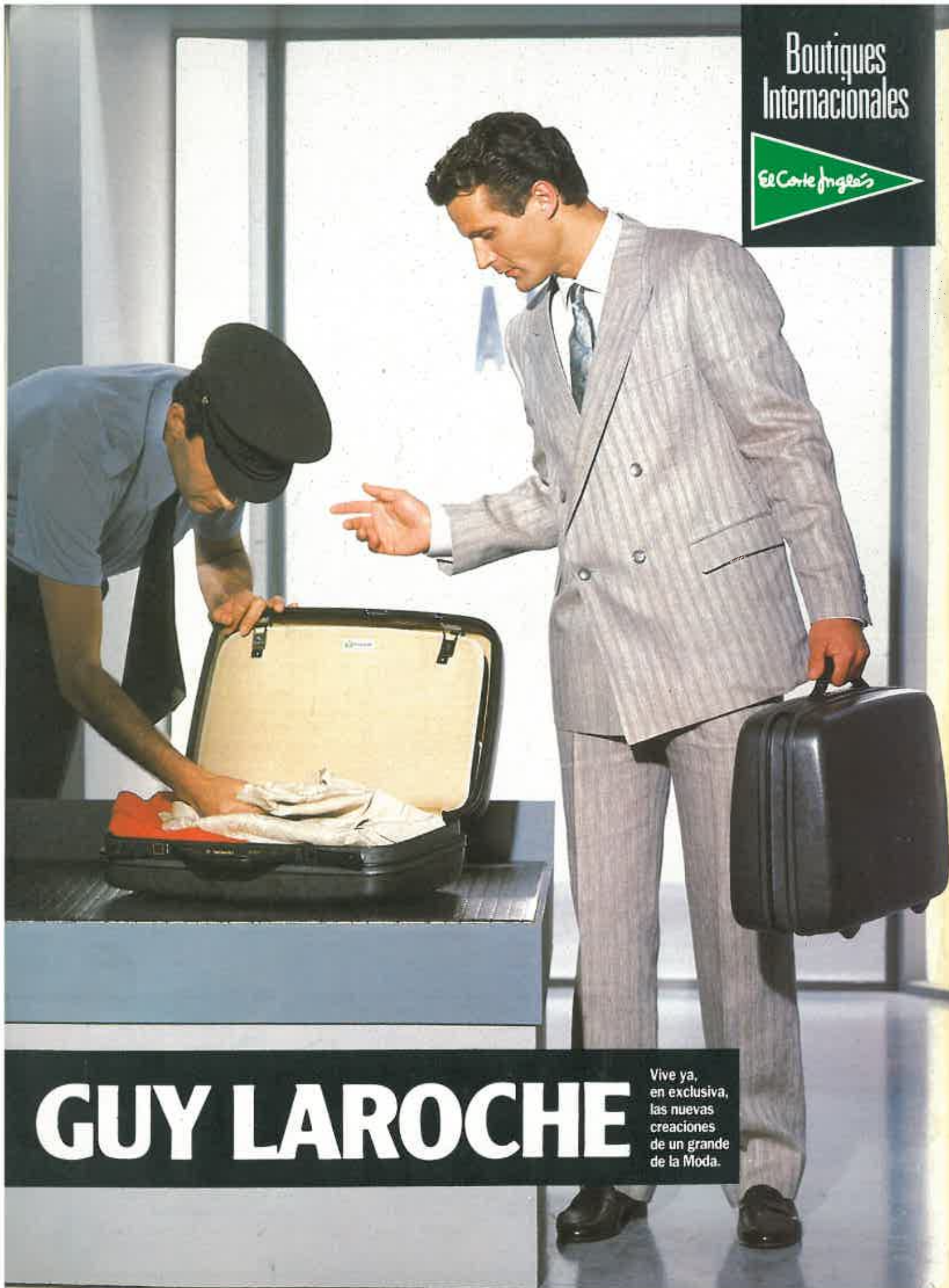
RENAULT 25 GTD

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.





Boutiques
Internacionales

El Corte Inglés

GUY LAROCHE

Vive ya,
en exclusiva,
las nuevas
creaciones
de un grande
de la Moda.

FOTOS ESPIA DEL SEAT MARBELLA

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

26 de abril 1986

Núm. 131 • 200 ptas.

CALIBRE 959

PRIMERA
SUPERPORSCHE
PRUEBA



**SENN
A CORAZON
ABIERTO**

15.000 KILOMETROS CON
EL VW PASSAT
PRUEBA DEL ALFA
ROMEO 75 V-6