



OPEL OMEGA FAMILIAR

A FONDO: MERCEDES 190 D 2.5

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

31 de mayo 1986

Núm. 136 • 200 ptas.

EL CAMPEON

**PRUEBA
DEL 205
TURBO
16**



**ESCORT 85 CONTRA ESCORT 86
FRENOS MANDAN**

CAMEL



EL SABOR DE LA AVENTURA.

SERIE PRODUCCION

5 PLAN GENERAL DE CARRETERAS OBRAS A BUEN RITMO PAG. 15



ARO

ARO (Automóviles Mucel Mechanical) es una de las pocas empresas que funcionan con carácter autóctono en los países del Este. Por el momento, esta marca rumana fabrica únicamente vehículos todo terreno. Los motores que emplean sus productos son Renault, Perkins o Peugeot, ya que ellos no tienen mecánicas propias. Los Aro ofrecen múltiples variedades de

carrocería: lona desmontable, techo metálico y dos, tres o cinco puertas, con varias posibilidades de combinación. Sólo montan un motor de gasolina; el resto son diesel. Los coches rumanos se distinguen por una robustez a toda prueba, y tienen como pegas más relevantes una tremenda sobriedad, unas soluciones técnicas algo anticuadas y unos consumos elevados.



Motor 16

Importaciones móviles

AD, pacatería, mezquindad. Esos adjetivos se podrían aplicar sin la actitud de la Administración de apertura de un contingente con respecto de vehículos no fabricados en España. Nos referimos, obviamente, a los coches que el Ministerio de Economía autoriza a importar y que en su mayoría corresponden a fabricantes ja-

tos, porque la cifra mencionada para las inversiones que sus im-



José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: Julio José Benito. **Subdirectora de Publicidad:** María del Carmen Nieto. **Secretaría de Publicidad:** María Jesús Sánchez. **Delegado Zona Norte:** Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. **Delegado Zona Cataluña:** Pere Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. **Delegado Zona Andalucía:** Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11. **Delegado Zona Levante:** José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-53, 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. Álvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03. **Fotomecánica:** Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. **Impresión:** Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). **Distribuye:** Información y Prensa, S. A. (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.**

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



37 A FONDO Mercedes 190 D 2.5

46 AL VOLANTE Peugeot 205 Turbo 16

52 GENTE SOBRE RUEDAS



56 OCIO De la F-1 al Off Shore

58 CUENTENOS SU CASO

59 COMPRAR Y VENDER

67 DEPORTE Rally de Lugo

70 GP de Bélgica F-1

74 SPA Fórmula 3000

76 GP de Alemania de motociclismo

80 A todo gas

82 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

... las 1.200 unidades procedentes de países como Japón, Corea del Sur, Brasil, etcétera, con las 400 también autorizadas estos días originarias de un solo país, Suecia, sólo porque éste pertenece a la EFTA y hay un acuerdo de libre cambio con la CEE. Y son mezquinos, porque se intenta contentar con unas migajas a unas empresas, mayoritariamente japonesas, que han apostado fuerte por empresas españolas abocadas a la desaparición. Ya sabemos que la liberalización progresiva de nuestros mercados no iba a suponer un vuelco total de la anterior situación. Sin embargo, se podría haber demostrado más generosidad de cara a las empresas importadoras, que bien se merecen una porción de la tarta y que no van a hacer tanto daño a los fabricantes aquí instalados.

España va a tener restringida la importación, no sólo de coches, sino también de otros productos procedentes de Japón, de acuerdo con el reglamento comunitario que entró en vigor el pasado 1 de marzo y que regula el comercio con países del GATT. Italia, sin embargo, ha conseguido de las autoridades de Bruselas una importación limitada de 2.000 unidades anuales de esos vehículos. Una cifra así ya compensaría el esfuerzo que supondrá a muchos importadores poner en marcha sus instalaciones y los usuarios contarían con una garantía añadida de que los servicios de mantenimiento van a funcionar. La intención de la Administración ha sido buena, pero se ha quedado corta.

LOS DUROS DEL ESTE

ARO 10



MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.289 c.c. (73x77 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: Un carburador. Compresión: 8,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 53 litros. Potencia máxima: 54 CV a 5.250 rpm. Par máximo: 8,9 mkg., a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las cuatro ruedas. Caja de cambio: Manual, de 4 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 4,9 km/h.; 2.ª, 8,8 km/h.; 3.ª, 14,2 km/h.; 4.ª, 21,5 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De tornillo. Vueltas de volante entre topes: 4. Diámetro de giro: 10,5 metros.

FRENOS Sistema: Disco en las cuatro ruedas.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 7x14 pulgadas. Neumáticos: 175 SR 14.

PESO En orden de marcha: 1.160 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
Aro 10	1.289	54	125	9,5	9,54	—
243 D	3.120	85	110	10,1	7,90	—
244 D	3.120	85	110	10,1	7,90	—
320 D	3.120	85	110	10,1	7,90	—
Hispano D	2.710	70	120	10,0	7,85	—

Motor 16

EL SABOR DE LA AVENTURA.



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. Subdirector: Alberto Mallo. Redactor Jefe: Sergio Piccione. Jefe de Sección: Francisco del Brio (Información); José María Cernuda (Mercado); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torraiba (Diseño). Redacción: María Jesús Benoit, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez.

Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Algaharaz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lía Levit (Argentina); Michel Mcilleray (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. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rufé. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª, puerta 11. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57. Sección Comprar y Vender: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis 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. Imprime: Lerner Printing International, S. A. Francisco Gervásio, 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.

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

ESTA SEMANA

PLAN GENERAL DE CARRETERAS
OBRAS A BUEN RITMO PAG. 15

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA	
	Lancia Delta 4WD
10	Opel: Omega, a punto
12	El Coupé de Mercedes
13	Rover 800
19 MERCADO	Ecos de la semana
20	Precios de coches nuevos
24	Precios de coches usados
25	Precios de motos
28 FRENTE A FRENTE	Escort 85 y Escort 86
	Mercedes 190 D 2.5
37 A FONDO	Peugeot 205 Turbo 16
46 AL VOLANTE	
52 GENTE SOBRE RUEDAS	
	De la F-1 al Off Shore
56 OCIO	
58 CUENTENOS SU CASO	
59 COMPRAR Y VENDER	
67 DEPORTE	Rally de Lugo
70	GP de Bélgica F-1
74	SPA Fórmula 3000
76	GP de Alemania de motociclismo
80 A todo gas	
82 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO	

Importaciones difíciles

CORTEDAD, pacatería, mezquindad. Estos tres adjetivos se podrían aplicar sin duda a la actitud de la Administración ante la apertura de un contingente con arancel reducido de vehículos no fabricados en el área comunitaria. Nos referimos, obviamente, a los 1.200 coches que el Ministerio de Economía ha autorizado a importar y que en su mayoría van a corresponder a fabricantes japoneses.

Decimos cortos, porque la cifra mencionada no va a compensar las inversiones que sus importadores van a tener que realizar para hacer frente al servicio posventa. Son pacatos porque no son comparables las 1.200 unidades procedentes de países como Japón, Corea del Sur, Brasil, etcétera, con las 400 también autorizadas estos días originarias de un solo país, Suecia, sólo porque éste pertenece a la EFTA y hay un acuerdo de libre cambio con la CEE. Y son mezquinos, porque se intenta contentar con unas migajas a unas empresas, mayoritariamente japonesas, que han apostado fuerte por empresas españolas abocadas a la desaparición. Ya sabemos que la liberalización progresiva de nuestros mercados no iba a suponer un vuelco total de la anterior situación. Sin embargo, se podría haber demostrado más generosidad de cara a las empresas importadoras, que bien se merecen una porción de la tarta y que no van a hacer tanto daño a los fabricantes aquí instalados.

España va a tener restringida la importación, no sólo de coches, sino también de otros productos procedentes de Japón, de acuerdo con el reglamento comunitario que entró en vigor el pasado 1 de marzo y que regula el comercio con países del GATT. Italia, sin embargo, ha conseguido de las autoridades de Bruselas una importación limitada de 2.000 unidades anuales de esos vehículos. Una cifra así ya compensaría el esfuerzo que supondrá a muchos importadores poner en marcha sus instalaciones y los usuarios contarían con una garantía añadida de que los servicios de mantenimiento van a funcionar. La intención de la Administración ha sido buena, pero se ha quedado corta.





En voz baja

● El nuevo presidente de la Regie Renault, Georges Besse, no es muy feliz con los actuales acuerdos entre su firma y American Motors. De momento, ha paralizado la construcción de una nueva planta. Por otra parte, se rumorea que la fábrica de Kenosha cesará sus actividades cuando la producción del Alliance (R-9) y Encore (R-11) cese, en 1989.

● Los departamentos de prospectiva de las marcas nacionales trabajan a tope. Se-

gún todos los indicios, el segundo semestre será excelente de ventas (incrementos superiores al 10 por 100), para finalizar el año con seis a ocho puntos por encima del 85.

● La importación de los coches japoneses está originando un inusitado interés por parte de muchos concesionarios, que quieren hacerse con estas ventas en provincias. Quien más quien menos mueve sus peones para hacerse con los Honda y Subaru.

● El Renault 5 GTS ha dejado prácticamente de fabricarse. De la versión de tres puertas sólo ha salido una unidad en el último mes, mientras que del cinco puertas, nada más que 101. La demanda de los Renault 5 de gasolina se desplazan hacia las motorizaciones más modestas o ya hacia el GT Turbo.



OPEN DE GOLF

CLARK SE LO LLEVO DE CALLE

EL inglés Howard Clark ha sido el brillante vencedor del Open de España de Golf, patrocinado por Peugeot, celebrado la pasada semana en las madrileñas instalaciones de La Moraleja. Además del cheque de 25.000 libras esterlinas (unos cinco millones y medio de pesetas), que le correspondió por el triunfo, el presidente de Peugeot-Talbot, Estanislao Chaves, le hizo entrega de un coche Peugeot 205 Lacoste por haber sido el jugador con mejor puntuación en las cuatro jornadas del torneo y en la del Pro-Am, disputada días antes.

tomóviles Peugeot, S. A., el directorio ha presentado las cuentas y balance de la sociedad del ejercicio 1985, que se salda con un beneficio neto de 165 millones de francos.

Asimismo, el presidente de la compañía, M. Jean Boillot, subrayó que el objetivo de PSA para 1986 era conseguir una penetración del 22 por 100 del mercado francés y un 7,5 en el europeo.

MOTOS

YAMAHA AMPLIA EN ESPAÑA

SEMSA Yamaha invertirá 500 millones de pesetas en sus instalaciones de Hospitalet de Llobregat, según manifestó su máximo responsable Jorge Lasheras a MOTOR16. Con ello piensan que podrán acercarse al actual líder español del mercado de las dos ruedas: Moto Vespa. El destino de este dinero es el de equipar una segunda nave para poder atender la demanda actual y al mismo tiempo ampliar la gama. Los planes son los de lanzar cuatro nuevos modelos en el plazo de dos años. Los cuatro serán de cilindra inferior al cuarto de litro y entre ellos es muy probable la inclusión de un ciclomotor.

INDUSTRIA

DECEPCION EN GM ESPAÑA

DECEPCION es la palabra que mejor define el estado de ánimo en la cúpula directiva de General Motors España. Según afirma en una entrevista concedida a «Diario 16» el presidente de la compañía, Hans Hueskes, la ilusión con que la marca se instaló en España, hace ahora cinco años, se ha diluido. Las razones son varias. Por un lado, el débil desarrollo del mercado in-



terno, situado ahora en la mitad de lo que se había previsto. Por otro, las ayudas del Gobierno, que, según Hueskes, «han ido para todos los fabricantes, incluido Volkswagen, menos para GM». Y, por último, la actitud obstruccionista de los sindicatos, especialmente de Comisiones Obreras.

BARCELONA

AL CENTRO PAGANDO

TRAS la celebración del simposio sobre sistemas de ordenación de tráfico, que organizó el Ayuntamiento de Barcelona, con la presencia de un centenar de técnicos de todo el mundo, los ediles barceloneses se



mostraron muy interesados por el sistema empleado en Hong-Kong, donde se paga peaje para acceder al centro, y ello se hace mediante una identificación electrónica que lleva cada coche, que es leída automáticamente e inmediatamente cargada en cuenta: rápido y eficaz, aunque de difícil implantación.

NISSAN PATROL

AHORA TURBO DIESEL

EN los primeros días de junio, Motor Ibérica comercializará una serie corta (40 unidades) del Nissan Patrol, equipado con un motor turbo de cuatro cilindros, derivado del A/4.28 de 76 caballos.

Esta serie especial, que se diferenciará exteriormente sólo por los distintivos correspondientes, tendrá un precio de 2.008.000 pesetas (franco frontera). La potencia del motor pasa a 95 CV,

a 3.600 rpm, y un par máximo de 23 mkg a 2.000. La velocidad máxima es de 138 km/h.

PORSCHE 944

CON 16 VALVULAS

LA familia Porsche no deja de crecer. Los responsables de la marca alemana van a presentar próximamente una nueva versión del 944 atmosférico dotado de una culata de cuatro válvulas por cilindro. La potencia máxima será de 190 caballos.

NOVIAZGO

FORD TANTEA A ALFA ROMEO

EN la actual vorágine de negociaciones, le ha llegado el turno ahora a Alfa Romeo y Ford. Ambas marcas están manteniendo una tanda de conversaciones que de llegar a buen puerto supondría que Ford tomaría en una primera fase el 49 por 100 de las acciones de Alfa Romeo, para conseguir después la mayoría del capital. Mientras que para Ford supondría consolidar su presencia en Europa y reforzar la gama deportiva, para Al-



COCHES VIEJOS

LA RENOVACION, A PUNTO

A reserva de confirmación en el momento de cerrar esta edición, MOTOR16 ha podido saber que el jueves 29 de mayo se va a firmar el programa de renovación de 100.000 automóviles viejos, promovido por la Dirección General de Tráfico. A las dos entidades bancarias que habían anunciado su intención de facilitar créditos blandos para esta renovación —Hispano Americano y Exterior— se ha unido ahora el Banco Central. El

problema de última hora sigue centrado en la actitud de los fabricantes, que se muestran reticentes a incrementar la prima por achatarramiento (fijada inicialmente en unas cuarenta mil pesetas), por lo que es posible que alguno de ellos pueda descolgarse del convenio. Sin embargo, las condiciones negociadas con la Banca va a permitir una financiación que en el caso de los coches pequeños supondrá una prima mensual de 16.000 a 18.000 pesetas.

fa Romeo significaría salir de la negativa situación financiera de los tres últimos años, después de que no haya cuajado su colaboración con la japonesa Nissan. En

Italia, donde se ha abierto un debate político de envergadura —Alfa Romeo está nacionalizada— no se ve con malos ojos la operación.

SORTEO

RAID FANTA-PATROL

EL pasado día 19 y ante el notario de Madrid, Isidoro Lora-Tamayo Rodríguez, se efectuó el sorteo de los cinco coches Nissan Patrol y los diez viajes del I Raid Fanta-Patrol, entre las más de medio millón de cartas recibidas.

Los ganadores de los Nissan Patrol fueron: Antonio Chaves Guardado, de Málaga; Juan Estivill Bargallo, de Molar (Tarragona); Rafael Riojano León, de Piedralaves (Avila); María de los Angeles de Diego Martín, de Cedillo de la Torre (Segovia), y Juan Carlos San Segundo Cisneros, de Avila.

Los diez viajes de

Marruecos correspondieron a Jesús Cano Gallego, de Manises (Valencia); Juan Manuel Barranco Simó, de Torrent (Valencia); María del Mar Moreda, de Gijón; Daniel de Miguel Bravo, de Segovia; José María Cuesta Barriuso, de Alcorcón (Madrid); Juan Ramón González Alvarez, de Avilés (Asturias); Laura Salort Canellas, de Torrendembarra (Tarragona); Margarita García Ramos, de Madrid; Eduardo Niebla Cátedra, de Mollet del Vallés (Barcelona), y Mateo Martínez Alvarez, de Logroño.

BALANCE

BENEFICIOS EN PSA

EN la reunión del Conseil de Surveillance, de Au-

Verde y Rojo

● En plena campaña electoral, siempre se agradece que el ministro Cosculluela no haya aprovechado la inauguración de la variante de Alcañal de Henares para cortar una cinta. Todo su equipo (y los anteriores), se merecen el aplauso por la celeridad con que han finalizado las obras.

● Bernie Ecclestone no se conforma con magonear la Fórmula

1, sino que ha pretendido hacerse con las riendas del Mundial de Motociclismo. Lo peor no es una u otra postura, sino las declaraciones descalificantes del «gran patron».

● La delegación del Gobierno en Telefónica va a poner en marcha el sistema de Telefonía Móvil, mediante el cual, en dos años, el 70 por 100 de la población española podrá conectar desde el automóvil con las redes nacionales e internacionales. Un paso importante en las comunicaciones que Telefónica, una vez más, se apresta a dar.

NUEVA GAMA LANCIA DELTA

CORREGIDA Y AUMENTADA

A PENAS un mes después de la presentación de la nueva gama Prisma, Lancia ha introducido también importantes retoques en la del Delta, que ha permanecido prácticamente inalterado desde su lanzamiento a finales de 1979. En aquellos momentos, el coche, que ganó el título de Coche del Año en Europa, fue presentado en dos variantes, con motores de 1.300 y 1.500. En la actualidad, la familia se ha ampliado en cuatro más, con

la aparición de un turbodiesel y un cuatro ruedas motrices.

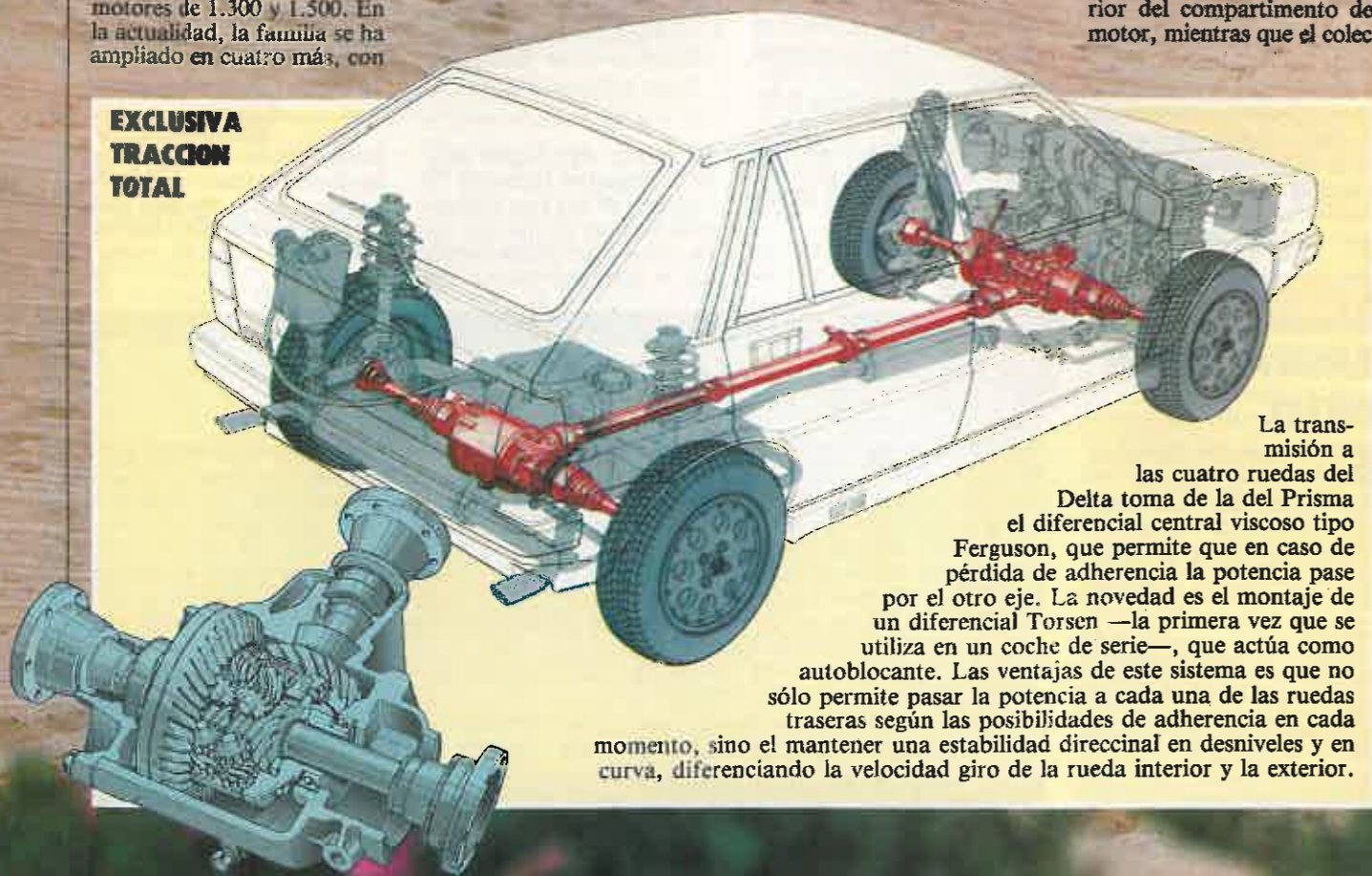
Como en el caso del Prisma, las variaciones estéticas han sido mínimas. El diseño de Giugiaro ha sido considerado todavía válido. Exteriormente, los más observadores podrán advertir que se han cambiado los paragolpes, ahora en material plástico con faldón aerodinámico integrado; nuevo montan-

te trasero con ranuras para permitir la salida de aire del habitáculo; y nueva parrilla delantera inclinada hacia delante para igualarse a otros modelos actuales como el mismo Prisma y el Thema. Todo esto se complementa con un nuevo salpicadero y nuevos asientos.

Ya en la gama anterior habían aparecido una versión GT, con motor 1.600 de carburadores, y una HF Turbo.

Ambas subsisten en la nueva, pero con cambios importantes. El motor 1.600 que ambas utilizan ha sido muy retocado casi hasta el extremo de poderse hablar de un motor nuevo. El bloque ha sido virado en 180 grados de forma que ahora el colector de escape sale por la parte delantera, recibiendo directamente el aire fresco de la marcha, lo que consigue bajar la temperatura en el interior del compartimento del motor, mientras que el colec-

EXCLUSIVA TRACCION TOTAL



La transmisión a las cuatro ruedas del Delta toma de la del Prisma el diferencial central viscoso tipo Ferguson, que permite que en caso de pérdida de adherencia la potencia pase por el otro eje. La novedad es el montaje de un diferencial Torsen —la primera vez que se utiliza en un coche de serie—, que actúa como autoblocante. Las ventajas de este sistema es que no sólo permite pasar la potencia a cada una de las ruedas traseras según las posibilidades de adherencia en cada momento, sino el mantener una estabilidad direccional en desniveles y en curva, diferenciando la velocidad giro de la rueda interior y la exterior.



La gama completa tiene cinco versiones, incluida una turbo diesel. Solo la GT.e., la HF Turbo y la HF 4WD se importarán.



tor de admisión pasa a la parte posterior. Al mismo tiempo se ha conseguido bajar un poco el centro de gravedad del motor en sí. Estos motores van ahora montados sobre cuatro puntos de anclaje a la carrocería en lugar de tres, lo que permite una mejor eliminación de vibraciones, gracias a un rediseño de la parte anterior del bastidor.

Volviendo a los motores en sí, ambos reciben un sistema de inyección. El nuevo GT, que realmente pasa a llamarse GT.e., recibe un sistema de inyección electrónica puesto a punto por Weber-Marelli gracias al cual la potencia pasa a 108 caballos, pero ofreciendo además una gran capacidad de recuperación desde regímenes bajos. Se anuncia una velocidad máxima de 185 kilómetros por hora que pudimos verifi-



Cuadro de instrumentos de nuevo diseño. El del volante deportivo es común para el HF Turbo y 4WD.

NUEVO FORD ORION '86

LA CONQUISTA DEL ESPACIO

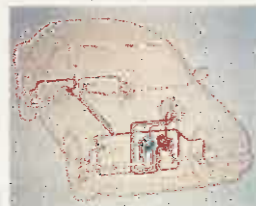


Descubra una nueva dimensión. Entre en el nuevo Ford Orion. Conozca la comodidad de su interior totalmente nuevo, con un espacio que rompe barreras.

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

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

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



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

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

Entre en Ford Orion. La conquista del espacio.



Nuevo Orion '86 CL, desde 1.243.200 Pts.

Nuevo Orion '86 Ghia, desde 1.350.200 Pts.

Nuevo Orion '86 Diesel, desde 1.375.200 Pts.

Incluidos I.V.A. y Transporte.



Diseño y Calidad

LOS NUEVOS ORION

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

car, mientras que los consumos se anuncian bajos, pese a que Lancia no ha querido acoplar desarrollos largos de caja de cambios a fin de no perjudicar las prestaciones. Notable también la mejora de las suspensiones, mucho más confortables, manteniendo la estabilidad tradicional del Delta. Lo que menos nos gustó de esta versión en particular fue lo excesivamente desmultiplicado de la dirección —casi cuatro vueltas de volante de extremo a extremo—, que resta maniobrabilidad al coche. Un sistema de asistencia sería bienvenido.

En lo que se refiere al HF Turbo, además de la renovación del motor en sí, existe la de todo el sistema de alimentación. El HF Turbo llevaba hasta ahora un carburador soplado por un turbo, lo que permitía ofrecer una potencia de 130 caballos. Esta solución era barata —lo que desentonaba un poco la categoría de producto refinado que pretende tener Lancia— y delicada si se quiere tener un funcionamiento perfecto en todo momento. Todo eso ha cambiado en favor de un sistema de inyección electrónica, con un encendido equipado de un sistema para evitar el fenómeno de la detonación a bajo régimen. El turbocompresor va dotado de «intercooler», un radiador que baja la temperatura del aire a la salida del turbo, para poder lograr mayor economía y eficacia.

El motor se ha transformado completamente. Los 10 caballos que se han ganado con respecto a la antigua versión —ahora da 140— se notan, sobre todo en alta, cuando se trata de seguir acelerando en quinta en busca de una buena velocidad máxima. Además, el turbo comienza a soplar desde muy abajo y prácticamente no se nota el tirón habitual en los coches con este tipo de motor. Lancia ha vuelto a hacer gala de su dominio de esta técnica como ya había hecho en el Thema Turbo i.e.

El HF Turbo se distingue exteriormente por las llantas de aleación tipo Delta S.4 Corse. En el interior el volante de tres radios tipo deportivo conjuga con una ta-



En las versiones GTi.e. y HF Turbo se echa en falta una dirección asistida como la que lleva el Turbodiesel.

picería deportiva de los asientos.

Pero quizá la versión más novedosa de toda la gama sea la equipada de las cuatro ruedas motrices. Teniendo en cuenta que se trata de un coche de pretensiones más deportivas que el Prisma, no se ha contentado en adaptar la misma transmisión a las cuatro ruedas que aquél. Han ido a algo más completo, con connotaciones deportivas, como es la adaptación de un

diferencial Torsen. La distribución de potencia normal entre el eje delantero y trasero es del 56 por 100 para el primero y 44 por 100 para el segundo.

El motor es el mismo motor de dos litros con turbo del Thema Turbo i.e., con 160 caballos, que permite unas prestaciones equivalentes a la del HF Turbo, pese a la potencia que inevitablemente absorbe la tracción total. El comportamiento del

coche mantiene una cierta tendencia a irse de morro de los tracción a dos ruedas motrices. De todas formas el coche tiene una conducción más precisa, más sobre ralies que el HF Turbo, aunque éste pueda resultar más divertido de conducir. A esto hay que añadir la seguridad suplementaria que suministra la tracción total cuando se circula en terreno deslizante. Una seguridad que aumentará cuando se disponga del antibloqueo de frenos ABS, primero de origen Bosch y posteriormente Lancia-Weber-Marelli. La manejabilidad del 4WD está asegurada por una dirección asistida que se echa de menos en el GTi.e. y el HF Turbo.

Las novedades de la gama se completan con el Turbodiesel, equipado del mismo motor 1.900 con turbocompresor que desarrolla 80 caballos. Va tan bien con el Prisma, pero la dirección comercial de la marca no tiene interés en traerlo a España porque consideran que no es coherente con la imagen deportiva del Delta, mientras que en cambio encaja con la del Prisma, dentro de cuya gama sí se importa.

De los nuevos Delta se importarán el GTi.e., el HF Turbo y el HF 4WD. Los primeros apenas variarán de precio con respecto a la versión anterior, mientras que el 4 WD tendrá un precio ligeramente superior a los dos millones y medio.

Sergio Piccione



Interiores. En la HF 4WD los asientos son Recaro.

OPEL

OMEGA A PUNTO

A la vuelta del verano, Opel hará oficialmente la presentación de su nuevo modelo Omega, que viene a reemplazar al Rekord y que posteriormente servirá de base a un nuevo Senator. En él, la marca alemana renuncia a un nombre de alta tradición en su gama —el de Rekord— en favor de uno que, según los expertos, tiene una sonoridad más agradable y resulta fácil de pronunciar en todos los idiomas.

El nuevo modelo tiene una carrocería resultado del diseño y los estudios de los hombres de la propia marca. Opel no ha acudido a ningún carrocerero en busca de un diseño agradable. La línea tiene así una identidad familiar con los restantes modelos de la marca, en particular los más modernos, y no representa una ruptura demasiado fuerte con la última versión del Rekord, lo que sin duda será apreciado por el usuario tipo de este modelo, de gustos relativamente conservadores.

De todas formas, los téc-

nicos de Opel han sabido combinar las formas clásicas y conservadoras con una aerodinámica de vanguardia, puesto que para este coche anuncia un coeficiente de penetración aerodinámica de 0,28, que sería uno de los más bajos de la industria del automóvil. Concretamente, sólo Renault asegura haber llegado tan bajo con su R-25, aunque, según parece, para llegar a esa cifra habría procedido a retirar una serie de elementos de la carrocería —retrovisores y demás— a fin de evitar las turbulencias producidas por éstos. En Opel, en cambio, habían obtenido el 0,28 con una carrocería real, pero utilizando los neumáticos más estrechos de los previstos para esta gama.

La gama contará con dos variantes de carrocería, puesto que junto con la berlina de tres volúmenes y cuatro puertas se ofrecerá un break. No hay que olvidar que con el Rekord Familiar Opel había logrado encaramarse al primer puesto de ventas de este tipo de coches.

La línea del Familiar ha

sido también estudiada con cuidado para que conserve sus cualidades aerodinámicas. Tiene un cierto parecido estético con la del Sierra Familiar, aunque su acabado es más pronunciado.

En el apartado mecánico se ofrecen motores de gasolina y diesel. Los de gasolina son cuatro: un 1.800 centímetros cúbicos de 95 caballos; un 2.000 de nuevo diseño, cuya potencia llegaría a los 120 caballos, pero que, sin embargo, no supondría la desaparición del actual 2.200, de 115 caballos, que continuaría utilizándose en versiones equipadas con catalizador, y, finalmente, un 3.000 de 180 caballos, tomado del Senator actual. Este Omega 3.000 se distinguirá de los demás por disponer de un más pronunciado faldón aerodinámico delantero y de un pequeño y bien integrado alerón trasero, en la parte alta del maletero. En cuanto a los motores diesel, serán los actuales 2.300 con turbo y sin él.

Por lo demás, las cajas de cambio serán manuales de cinco marchas, de nuevo diseño, y automáticas de cua-



El Omega también ha sido probado en España. También dará pie al nuevo Senator.



La buena aerodinámica es característica en ambas versiones. Los motores serán de 1,8 a 2 litros.

El Opel Omega también tendrá una versión break. Los prototipos de preserie hacen ya sus últimas pruebas



tro marchas (del mismo tipo que la que ya lleva el Senator); la dirección podrá ser asistida; los frenos dispondrán de un sistema antibloqueo ABS Bosch de serie en sus versiones más altas, que se complementa con una suspensión (independiente en las cuatro ruedas con un

eje trasero que es semejante al del Senator actual) cuya geometría está calculada para que ante una resistencia la rueda se cierre hacia el interior, permitiendo una increíble estabilidad direccional, aunque se frene en un pavimento con diferente adherencia para las ruedas de

un lado que para las del otro. Estos efectos se manifiestan también en curvas, en las que, al estar en apoyo, la rueda exterior se hace ligeramente direccional.

El nuevo coche, que será comercializado en Alemania en los primeros días de septiembre para posteriormen-

te introducirse en el resto del mercado europeo, una vez haya pasado el Salón de París, servirá de base para el nuevo Senator, que llegará en 1987 y que utilizará el mismo habitáculo que el Omega, aunque dispondrá de diferentes motores, entre los cuales está previsto uno

nuevo de 3.500 centímetros cúbicos.

El nuevo Omega, cuya gama más baja podría canalizar las ventas del Ascona —el motor 1.800 es común a ambos— podría acelerar el lanzamiento del modelo que reemplazará a éste, que llegaría en el verano de 1989.

EL COUPE DE MERCEDES

YA está más cerca. El nuevo deportivo de la marca alemana va a ser presentado este año, a finales, para conmemorar el centenario del automóvil. Sin embargo, la venta no va a comenzar hasta los primeros meses del 87 y en algunos mercados europeos se retrasará hasta la primavera. Este modelo, que nuestros lectores ya han tenido oportunidad de ver en alguno de nuestros anteriores números, deriva de la berlina W-124. Será un coche de carácter considerablemente más deportivo que los realizados a partir de la serie W-123. La distancia entre ejes de este nuevo coupé se verá reducida en 8,5 centímetros respecto al Mercedes 200 de la serie W-124, en



A finales de año Mercedes dará a conocer su nuevo coupé. Deriva de las berlinas W-124 y los prototipos aún hacen pruebas



HANS G. LEHMANN

tanto que la altura disminuirá en cuatro centímetros. Son unos datos, sobre todo el primero, que aseguran una manejabilidad propia de un deportivo. Otro detalle característico de estos coupés será la adopción de un nuevo salpicadero, pero conservando las líneas típicas habituales en Mercedes. Más adelante aparecerán los SL, descapotables, que aún siguen realizando pruebas secretas.

QUE LUJO DE ROVER

EL nuevo Rover 800 ya no tiene secretos. Aún no ha sido presentado, pero nuestros fotógrafos no han podido esperar y han captado estas imágenes del nuevo modelo inglés durante las últimas pruebas que está realizando, concretamente, la de emisiones de humos, que se llevan a cabo en tests continuados de 6.000 kilómetros. Por lo demás, todo está ya concretado y una de las particularidades del 800 será su lujoso interior.

Este coche gozará además de un equipamiento de alto nivel, e incluso hay quien dice que podrá rivalizar con los Jaguar en este sentido. La presentación está prevista en julio. Según parece



El nuevo Rover 800 ha sido fotografiado durante las pruebas de emisión de humos. Esta gran berlina deberá venderse en España antes de que finalice el año



HANS G. LEHMANN

hubo algún retraso en la puesta a punto del motor dos litros biárbol, del que se

ofrecerán dos versiones. También habrá dos versiones del V-6 dos litros y me-

dio, una de las cuales, la más potente, estará reservada a la versión Vanden Plas.

Visita al Juny el MERCAT DEL VEHICULO D'OCASIO
a la 54 Fira Internacional de Mostres
Barcelona, 7/15 Juny 1986 Fira de Barcelona



54 Feria Internacional de Muestras

Barcelona, 7/15 Junio 1986

MERCADO DEL VEHICULO DE OCASION PRIMAVERA '86

TURISMOS Y MOTOCICLETAS
BARCELONA 7-15 JUNIO 1986

Colaboración técnica de la FEDERACION CATALANA DE VENDEDORES DE VEHICULOS A MOTOR FECAVEM



PALACIO DEL CINCUENTENARIO



DIESEL PARA EL 309

LA versión diesel del Peugeot 309 no se ha hecho esperar. Ocho meses después de su lanzamiento en Francia y apenas tres de la comercialización en el resto

de Europa, excepto España, en que debemos esperar a que las primeras unidades comiencen a salir de la factoría de Villaverde, llega esta nueva versión.

No hay sorpresas en cuanto a sus características. Como era lógico, bajo el capot de este coche Peugeot ha metido el motor XUD 19 de 1.905 centímetros cúbicos, cuyo tamaño es idéntico al de los motores de 1.600 y

1.900 de gasolina —versiones SR y GT— y que, por tanto, no ha creado problemas de adaptación.

Este motor diesel es el mismo que montan los Citroën BX Diesel, y los Talbot Solara y Horizon Diesel, que desarrolla una potencia de 65 caballos.

Al parecer, los técnicos de Peugeot han puesto un especial cuidado en el capítulo de la insonorización y en

aislarlo de vibraciones a fin de que mantenga el nivel de confort de marcha que las versiones de gasolina.

El lanzamiento de esta versión en Francia no debe suponer el que en España, el próximo otoño, cuando se produzca el lanzamiento del 309, aparezca ya una variante diesel, pues, en principio, en nuestro mercado debería lanzarse en la primavera de 1987.



SPORT-KITS BILSTEIN
CONDUCCION DEPORTIVA

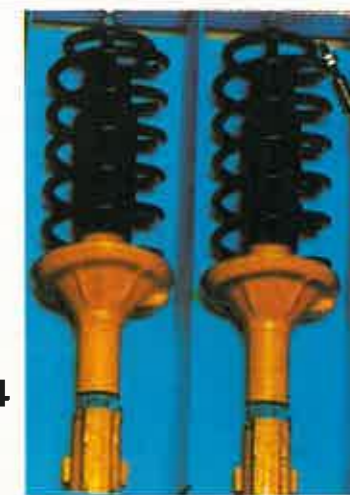
(BMW-MERCEDES-OPEL-VW-PORSCHE-AUDI-ALFA)

REPRES. AMORTIGUADORES BILSTEIN

BALLESTAS BARCELONA

SUSPENSION-DIRECCION-FRENOS

TALLERES Y RECAMBIOS VILLARROEL, 194
BARCELONA 08036. TELEF. 230 58 13
239 59 91



Visite en Junio el MERCADO DEL VEHICULO DE OCASION
en la 54 Fira Internacional de Muestras
Barcelona, 7/15 Junio 1986 Fira de Barcelona

NUEVO CASCO BMW SYSTEM

LA SEGURIDAD BMW SE PONE EN CABEZA



Vitrucio 30

BMW lleva a la cabeza su último avance motorista. El nuevo BMW System. Probablemente el casco más seguro jamás construido. Cómodo y funcional hasta en el mínimo detalle. Elaborado en fibra de vidrio de elevada resistencia y gran ligereza. Para llevarlo kilómetro tras kilómetro sin la menor molestia. Y con todo lo que

un auténtico piloto puede exigir: Perfil exterior altamente aerodinámico, optimizado en el túnel de viento. Tratamiento interior insonorizado. Pieza de barbilla completamente abatible. Visor con amplio ángulo de mira y protección anti-rama por ambas caras. Y con un nuevo y revolucionario sistema de ventilación interior que

filtra el aire de polvo y lluvia. Y proporciona un ambiente permanentemente renovado. Para ver sin vahos. Para respirar a fondo y viajar más fresco. El último avance motorista también lleva la firma BMW. Nuevo Casco BMW System. Véalo en los Concesionarios BMW. Y póngase a la cabeza.



Desde que en octubre de 1983 se dieran a conocer sus líneas básicas, el Plan General de Carreteras sigue quemando etapas. A dieciocho meses de la conclusión de su primera fase ya se han invertido más de doscientos mil millones de pesetas y sus resultados sustanciales comenzarán a apreciarse a mediados del próximo año.

PLAN GENERAL DE CARRETERAS OBRAS A BUEN RITMO

CUANDO aún no se han cumplido los tres años de vida del Plan General de Carreteras, se ha invertido ya casi el 30 por 100 del total previsto hasta 1991, cifra equivalente a algo menos de 240.000 millones de pesetas. Estas inversiones llegarán a los 486.000 millones al concluir 1987, con lo que se habrá cubierto en el primer cuatrienio del plan el 60,75 por ciento de la inversión total (800.000 millones).

Desde que, en octubre de 1983, Julián Campo, por entonces titular del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, presentara en el Congreso de los Diputados un avance del PGC hasta que finalmente, bajo el mandato de Javier Saenz Coscolluela, fue aprobado por el Gobierno, en diciembre del pasado año, se han ido acometiendo inversiones en infraestructura que básicamente han afectado a los programas de reposición y conservación de firmes, así como a su acondicionamiento. Junto a estas obras, se han dado los primeros pasos en el ambicioso Plan de Auto-

viales, basadas específicamente en la construcción de las variantes de población de los grandes corredores.

A partir de ahora, y según los datos a que ha tenido acceso MOTOR 16, el principal empuje del plan lo recibirán grandes tramos de autovías que, salvo los ahora en construcción —muy po-

En 1986 y 1987 se acelerarán las inversiones. La primera fase cubrirá el 60 por 100 del plan



cos—, ya están siendo licitados o lo serán en breve. De acuerdo con los datos económicos que recogemos en el cuadro adjunto, los dos primeros años del plan (1984 y 1985) han sido de contención en el ritmo inversor, para iniciar el despegue en el ejercicio actual y en el próximo. Por comunidades autónomas, Galicia figura en primer lugar respecto a porcentaje invertido del total del plan, con el 83 por ciento en la primera fase. Le siguen a continuación La Rioja y la Comunidad de Madrid, con el 80 por ciento, y Asturias, con el 78 por ciento. Por el contrario, Extremadura ocupa el último puesto de inversiones realizadas o licitadas, con el 43 por ciento del total previsto. Por delante se encuentran Murcia, con el 48 por ciento, y Castilla-La Mancha, con el 50 por ciento. Dos comunidades de peso, como la catalana y la valenciana, se encuentran ligeramente por encima de la media general.

Però serán sin duda las autovías las que, en lo que queda de este año y el próximo, van a sufrir un avance más espectacular. Según los mismos datos

LAS CARRETERAS ECHAN CUENTAS

(En millones de pesetas)

Comunidades autónomas	Inversiones 84/85	Actual y próxima licitación 86/87	Segunda fase 88/91	Total Plan General
Andalucía	25.500	60.000	40.000	129.500
Aragón	7.053	31.900	22.000	60.953
Asturias	5.495	16.700	6.760	28.955
Cantabria	5.430	11.570	11.000	28.000
Castilla-La Mancha	17.600	45.400	60.000	123.000
Castilla-León	20.150	48.850	62.000	131.000
Cataluña	12.650	26.500	22.148	61.298
Extremadura	4.170	13.045	21.785	39.000
Galicia	13.163	12.491	7.381	30.035
La Rioja	2.825	1.100	2.434	5.359
Madrid	13.250	24.930	9.260	47.400
Murcia	9.730	5.550	15.720	31.000
C. Valenciana	7.265	47.530	29.665	84.460
TOTAL	144.281	342.566	313.153	800.000

conocidos por esta revista, están ya siendo licitadas, o lo serán próximamente, las siguientes obras:

● **Autovía de Andalucía:** En la provincia de Madrid, un tercer carril para el tramo Villaverde-Seseña; en la de Toledo, el trayecto Ocaña-La Guardia

Galicia figura en el primer puesto respecto a la marcha de sus inversiones, y Extremadura, en el último



Los grandes tramos de autovías recibirán un fuerte empujón. La atención se ha centrado hasta ahora en el acondicionamiento.

y la variante de Tembleque; en Ciudad Real, los tramos Manzanares-Valdepeñas-Almuradiel-Venta de Cárdenas; en Córdoba, la cuesta del Espino y el acceso este a la ciudad, y en la de Sevilla, la variante de Ecija y Carmona, y varios tramos, con un total de 33 kilómetros.

● **Autovía del Norte:** En Madrid, las variantes de Alcobendas y Buitrago y el tramo Venturada-La Cabrera-Buitrago, y en Burgos, desde la capital hasta Lerma (ésta con variante).

● **Autovía de Aragón:** En Zaragoza, el tramo La Almunia-Zaragoza, y en Guadalajara, el acceso sur-norte de la capital y el tramo Almadrones-Sáuca.

● **Autovía de Levante:** En Madrid, final de la A-3 (puente sobre el río Jarama) y el tramo Perales de Tajuña-Tarancón; en Albacete, el trayecto Al-

mansa-Villena y las variantes de La Roda y Albacete, y en Alicante, los tramos Villena-Elda-Novelda-Monforte.

● **Autovía Costa del Sol:** En Cádiz, varios tramos a la salida de Algeciras, y en Málaga, 51 kilómetros de nueva construcción, con los tramos Marbella-Fuengirola (con variante)-Torremolinos.

● **Autovía del Mediterráneo:** De Murcia al enlace de San Carlos y de éste a Crevillente-circunvalación de Alicante.

● **Autovía de Castilla:** En Valladolid, el tramo Tordesillas (con variante)-Simancas-La Flecha.

● **Autovía Oviedo-Campomanes:** Tramo Oviedo-Las Segadas-Baña, además del Oviedo-Pola de Siero.

● **Autovía del Cantábrico:** De Castro Urdiales al límite provincial con Vizcaya y dos tramos de la ronda de Torrelavega.

Además, en esta primera fase del PGC queda concluida la autovía Madrid-Toledo y se comienza la de Extremadura con la variante de Talavera de la Reina. Tampoco hay que olvidar varios tramos de las autovías Igualada-Martorell y Lérida-Cervera, la variante de Granada y el desdoblamiento de su acceso sur, el puente sobre el río Guadiana en Ayamonte (Huelva) y la circunvalación de Valencia, que dará continuidad a la autopista del Mediterráneo.

Raúl R. Sáez
Motor 16/17

CAMIÓN DEL AÑO
1986

LA GAMA VOLVO FL



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 ÚLTIMOS AÑOS, DOS VECES CAMION DEL AÑO.

NOVENTA Y SEIS



LA OBRA MAESTRA DE CANON

Esta es la última obra maestra de la tecnología CANON: La T-90.

Una cámara S.L.R. que, con diseño de vanguardia e innovaciones de futuro, se aparta de las reflex convencionales.

Con la fascinante tecnología desarrollada, CANON ha conseguido la cámara Reflex de 35 mm. con mejores prestaciones del mercado.

Disfrute del apasionante mundo de la fotografía con la T-90: la obra maestra de CANON.

- Obturador con velocidad de hasta 1/4000 seg.
- 3 sistemas diferentes de medición de luz.
- 3 motores incorporados que permiten realizar hasta 4,5 fotogramas por segundo.

Canon T90

LA REVOLUCION DE CANON

Solicite información a: CANON ESPAÑA, S. A. División Foto & Vídeo
Avda. Filipinas, 52. Teléfono: (91) 253 12 07 28003 - MADRID

Mercado

ECOS
DE LA
SEMANA

SEGUNDA MANO



LOS VIEJOS SEAT

Ya decíamos la pasada semana que los coches con más de diez años de antigüedad van a sufrir una exhaustiva revisión, si el plan de renovación del parque se lleva a cabo. Iniciamos esta semana un repaso a los más veteranos automóviles que circulan por nuestras carreteras, analizando a los de la marca Seat, marca que detienen aún la mayoría del parque nacional.

600: Todos los Seat 600 que ruedan en la actualidad tienen más de diez años de antigüedad, ya que el último año en que se matricularon fue 1973.

850: En el mismo caso anterior. El último año de fabricación fue 1974.

1500: En 1972 se fabricó el último coche de este modelo.

124: Apareció en el mercado en 1968. Dejó de fabricarse en 1981. Entre 1976 y su último año se vendieron en nuestro país 136.000 coches.

1430: Todos los modelos son anteriores a 1976, ya que en 1972 dejó de fabricarse.

Seat 127: Los Fura son posteriores al '76, mientras que el 127 apareció en 1972. En total tienen menos de diez años de antigüedad 380.000 coches vendidos en España.

133: Comenzó a fabricarse en 1974, dejándose en 1981. Tienen menos de diez años 33.000 coches.

132: En 1973 comenzó a fabricarse, dejándose en 1980. Con menos de diez años de antigüedad se han vendido 41.000 coches.

131: Sólo los coches vendidos en 1975 están fuera de fecha; el resto, 265.000 unidades, están en teoría fuera de los límites restrictivos.

Sport: Comenzó a fabricarse en 1975, dejándose de producir en 1979. En los últimos tres años se vendieron 9.000 unidades.

El resto de modelos de Seat: Panda, Ritmo, Ronda, Ibiza, Málaga y los Volkswagen son posteriores a 1976.



EN IBIZA, SOL

SEAT ha decidido también entrar en la moda de las ofertas veraniegas. Tras la aparición del Corsa Cup, y el Peugeot Lacoste, la firma española se presta a lanzar el Ibiza Sol, en una serie limitada.

Totalmente pintado en blanco (curiosamente en esto han coincidido Peugeot, General Motors y Seat), el Sol ofrece techo practicable, asientos traseros abatibles en dos segmentos y tapicería exclusiva. Por esto y por la exclusividad del modelo, Seat cobra 1.043.590 pesetas; es decir, 125.000 pesetas más que su homónimo el Ibiza 1200 Junior.

Señalar también que este coche, de aspecto muy atractivo, se parece mucho al que Francisco Podadera diseñó especialmente para MOTOR16, en el que no sólo estaba totalmente pintado de blanco, sino que se resaltaban algunos detalles, como los batientes, para estilizar más el original diseño de Giugiaro.



PRECIOS

Mercado

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
Scoopy SH-80*	79,6	8	—	219.900
CS-125	124	12	—	228.485
XL-200 R	196	18	—	399.900
XL-200 Prg-D	196	18	—	408.000
VF-1000 R*	958	130	253	1.762.986

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
MX 125	123,6	35	—	408.500
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

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
125 XC	124	—	—	435.700
250 XC	246	—	—	475.400
500 XC	488	—	—	487.000
125 WR (End.)	124	—	—	447.300
249 WR (End.)	239,4	—	—	495.000
400 WR (End.)	395,6	—	—	527.000
125 CR (Cross)	124	—	—	426.600
250 CR (Cross)	244,7	—	—	478.800
500 CR (Cross)	488	—	—	494.500

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
125 Elect.	123	8	—	158.800
250 Lines	198	9,7	—	181.953
200 Elect.	198	9,7	—	189.523

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
125 Mono	123,6	12	—	208.000
250 2-C	238,5	25	138	338.000
390 K-2	344,1	38	180	556.000

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
125 Mono	123,6	12	—	208.000
250 2-C	238,5	25	138	338.000
390 K-2	344,1	38	180	556.000

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
125 Mono	123,6	12	—	208.000
250 2-C	238,5	25	138	338.000
390 K-2	344,1	38	180	556.000

NOTICIAS DE EMPRESA



Vista aérea de la fábrica de Sikkens en Sassenheim (Holanda). Unas instalaciones completas para fabricar pintura de alta tecnología.

ciendo un esfuerzo notable para que esta situación varíe. Para ello, imparten cursos de formación a los profesionales del sector y tienen unas exigencias muy severas con sus distribuidores. Cada vez se tiende más a la simplificación de los sistemas de trabajo, con lo que los costes se reducen y los resultados finales mejoran. Empresas como Akzo disponen de unas máquinas de mezclas, unas balanzas de alta precisión, microfichas y una completa documentación sobre el color, con las cuales es prácticamente imposible no conseguir el tono adecuado de cada modelo, a pesar de que la pintura se encuentre degradada por el paso del tiempo o por los efectos de la corrosión. Más de 30.000 fórmulas obtenidas, tras concienzudos trabajos de investigación, garantizan el poder igualar cualquier color del mundo que se haya conseguido en cualquier época, por lejana que sea.

SIKKENS: PINTURA FRESCA

La reparación de golpes o desperfectos en las carrocerías de automóviles está evolucionando favorablemente en los últimos tiempos, debido a las cada vez mayores exigencias de los usuarios. De todas formas, queda todavía mucho camino por recorrer hasta conseguir la absoluta profesionalización de los talleres, puesto que es evidente que las chapuzas en chapa y pintura no tienen ninguna justificación hoy en día.

Estas son algunas de las conclusiones a las que se llega después de visitar las instalaciones que la firma Akzo Coatings tiene en Holanda.

Akzo es una empresa holandesa que, además de la pintura para automóviles, cuenta con otras divisiones como son la fabri-

cación de fibras artificiales, productos químicos y farmacéuticos, etcétera. El grupo se formó en 1969 y cuenta con filiales en 50 países de Europa, África, América y Asia. En España fabrica y comercializa las pinturas Sikkens para primer equipo y reparación de coches. A partir del próximo 1 de julio, fecha en que se materializará la adquisición del 50 por 100 de las acciones de Bruguer y Procolor, se convertirá en la primera empresa del país en el ramo de la pintura.

Cualquier marca de coches tiene dos o más proveedores para cada tipo de componentes de sus vehículos, debido a una lógica política comercial que quiere evitar el depender de una sola empresa. Sikkens suministra sus pro-

ductos a la mayor parte de los fabricantes nacionales desde el 60 por 100 que llevan los turismos de Opel a un 15 por 100 en los de Renault. Sólo Peugeot-Talbot y Seat prescindieron de los servicios de la firma de origen holandés.

El principal problema existente en España a la hora de poder obtener una reparación de calidad es la falta de información de muchos talleres. Esto origina que un alto porcentaje de centros no estén bien acondicionados o no dispongan del personal y los medios adecuados, mientras que son una minoría los que se hallan en óptimas condiciones. En otros países de Europa la situación es a la inversa y quedan sólo un pequeño número de talleres por debajo del mínimo de calidad exigible.

El grupo Akzo está ha-



Pintar un coche requiere su técnica. La cabina de pintura debe reunir unas condiciones óptimas.



SUPER BUJIA BOSCH

Más kilómetros con menos litros.



Primeras en incorporar Núcleo de Cobre.

Bosch ha desarrollado una bujía pensando en los tiempos que corren. Una bujía capaz de recorrer kilómetros y kilómetros con el mínimo de litros. Una bujía capaz de ahorrar gasolina desde el principio, desde el arranque.

Porque su núcleo de cobre en el electrodo central alcanza en menos tiempo la temperatura óptima de servicio. Sin fallos en el encendido, con menos desgaste del motor. Es la Super Bujía Bosch. Para ganar potencia y hacer más kilómetros con menos litros.



BOSCH

Así de seguro.

INTERNACIONAL NISSAN

NISSAN Motor Company y Daewoo Motor, fabricante de automóviles en Corea del Sur, han firmado un acuerdo de colaboración técnica para que la firma coreana pueda fabricar vehículos comerciales Nissan. Por otra parte, en Yokohama, Japón, el fabri-

cante japonés ha inaugurado el mayor centro de formación dentro del sector de la automoción y los cursos están destinados a sus concesionarios de todo el mundo. En cuanto a España se refiere, en Cataluña ha empezado la exportación de sus modelos Vanette y Patrol, con el puesto de conducción situado a la derecha, destinados al mercado de Gran Bretaña.

PREMIOS NATURALES

La institución inglesa The Conservation Foundation y la compañía Ford han convocado, por quinta vez en Europa, y por tercera en España, los premios para la Conservación de la Naturaleza y el Patrimonio Histórico-Artístico. Esta convo-

catoria admite trabajos de reciente realización y también proyectos en desarrollo o en fase de anteproyecto. Entre todos los ganadores de las seis categorías se elegirá el Ganador Nacional, que participará en la final europea. El plazo de inscripción se cierra el 10 de septiembre, y la secretaria de los premios tiene su sede en avenida Diagonal, 437-2.º, 08036 Barcelona.



Los dos coches entran en la curva a la misma velocidad.



Los dos coches están frenando ya a fondo. El modelo antiguo sigue recto.



El Escort sin SCS, el modelo gris, se lleva el cono señalizador por delante.



El Escort 86, el rojo, ha hecho la curva sin problemas, antiguo se sale fuera.



Esta es la diferencia entre llevar SCS o no equipar este sistema.



FRENTE A FRENTE

FORD ESCORT 85 CONTRA ESCORT 86

SEGURO A TODO RIESGO

Los Ford Escort 86 han mejorado mucho con respecto a los modelos anteriores. El nuevo Escort 1,6 Ghia tiene un comportamiento mucho más noble que su predecesor, es más confortable para los pasajeros, que ya no van cabalgando como si fueran sentados en los caballitos de la verbena, y frena de maravilla. El

nuevo sistema antibloqueo de frenos, el SCS —la opción que se pone en ochenta mil pesetas, con impuestos incluidos—, no hace que las frenadas sean más cortas, no aumenta la potencia del sistema, pero sí da una seguridad suplementaria: el coche sigue siendo conducible en todas las circunstancias, una mejora que no tiene precio.

El usuario que se sienta al volante de un Escort equipado con el antibloqueo SCS va más seguro, pues si un niño salta a la calzada o un coche hace una maniobra imprevista es muy posible salir del mal trago sin mayores problemas. Aunque se frene a muerte, las ruedas no se bloquearán y el coche seguirá respondiendo a la dirección con toda normalidad: un golpe de volante bastará para evitar ese obstáculo surgido por sorpresa. Es una sensación nueva y muy agradable, ya que se nota que el coche va por donde se le manda, al mismo tiempo que frena con fuerza.

El nuevo Escort 1.6 tiene un precio muy competitivo en su versión Ghia; por poco más de un 1.400.000 pesetas, con SCS incorporado, Ford ofrece un familiar muy manejable, ágil, con todo lujo de detalles y con un acabado de primera. La mecánica es elástica y los consumos son bastante discretos.

En el nuevo Escort 86 no todo son puntos positivos. La dirección es algo dura en maniobras de aparcamiento. El motor es elástico, pero no tiene esa energía explosiva que facilita los adelan-

tantamientos en el último instante. La mecánica es ruidosa y vibra cuando tiene que hacer un esfuerzo importante, mientras que los asientos delanteros son poco envolventes.

El nuevo Escort es un coche homogéneo, en el que el capítulo de seguridad está por encima de la media habitual en otros modelos de la categoría.

MECANICA



El motor del Escort 86 es más potente que el montado en el modelo anterior; tiene 11 caballos más de potencia, pero no son caballos «pura sangre» y en muchas ocasiones casi no se nota su presencia.

El nuevo motor es más económico que el anterior, pues por término medio gasta un 8 por 100 menos, y sus prestaciones también son mejores, al haber aumentado entre un 5 y un 10 por 100.

El cuatro cilindros del Escort es un motor que tira con bastante energía cuando funciona a poco régimen; sin embargo, cuando se circula con el acelerador pisado a fondo no se siente el empuje presumible en un motor de 90 caballos. Es una mecánica que trabaja en silencio y sin vibraciones hasta que llega a la barrera de las 4.800-5.000 revoluciones por minuto, a partir de ese límite sube de vueltas con mucha parsimonia, casi no da más potencia, funciona con mucho ruido y vibra bastante.

La transmisión tiene un carácter demasiado ahorrativo, que da buenos resultados de cara al consumo, pero resulta un poco de nervio al motor. El cuatro cilindros tira como un percherón, pero el estilo «tacaño» de las dos marchas más largas, la cuarta y la quinta, hace que las recuperaciones no sean demasiado brillantes para un coche de estas características. En los adelantamientos difíciles no hay que tener nin-



FORD ESCORT 1.6 GHIA
Precio en la calle:
1.340.176 plus.

VIRTUDES

- Acabado y equipamiento.
- Frenos con sistema antibloqueo en opción.
- Consumos discretos.

DEFECTOS

- Dirección bastante dura en maniobra.
- Motor poco energético.
- Asientos poco envolventes.



«El nuevo modelo, con sistema antibloqueo de frenos SCS, es mucho más eficaz en suelo mojado»



El Escort antiguo atropella al maniquí con todas las ruedas bloqueadas.

El modelo 86 con SCS evita el accidente gracias al poder directriz de las ruedas delanteras.



El modelo gris que no lleva SCS no evita las cajas, aunque las ruedas están giradas. El nuevo Escort pasa sin problemas.



La diferencia entre uno y otro coche es abismal. El coche con SCS, el de color más oscuro, permite maniobrar aunque se lleve pisado a fondo el pedal de freno, algo imposible en el coche gris, sin SCS.



A FRENADO LIMPIO

El Escort 86, equipado con el sistema SCS, no frena en menos distancia que el modelo clásico. Para pararse en suelo seco necesita incluso más metros que el modelo antiguo, pero las ruedas directrices siguen actuando y llevan al coche por donde quiere el conductor. Cuando se frena a fondo, el Escort sin SCS sigue recto como un misil, aunque las ruedas vayan giradas en uno u otro sentido, aunque las ruedas vayan giradas en uno u otro sentido, mientras que el nuevo modelo equipado con SCS frena con un poco menos de energía, pero responde de forma instantánea a las órdenes dadas desde el volante.

Para comprobar la eficacia del nuevo sistema antibloqueo se han hecho más de mil kilómetros en todo tipo de tráfico y sobre distintos tipos de suelo; para comparar a fondo con el modelo anterior se ha buscado el

circuito del Jarama a fin de llegar a la situación límite. Los resultados han sido claros: en suelo seco, el Escort antiguo frena con más potencia que el nuevo, mientras que en suelo mojado es mucho más efectivo el Escort 86 equipado con SCS. Sobre suelo seco se hicieron dos pruebas. La primera, con los coches paralelos que llegaban emparejados a un punto, siempre la misma velocidad, al principio a 60 kilómetros por hora, después a 100 por hora y, por último, a 120; a partir de ese punto se frenaba a fondo para no levantar el pie hasta que el coche estuviera detenido por completo. En los tres casos, el Escort antiguo se paró entre tres y cuatro metros antes que el nuevo modelo. La segunda prueba fue la más real: se trataba de no atropellar a un maniquí, a una persona vista a unos siete metros por delante del coche mientras se rodaba a 60 por hora. La ventaja del nuevo Escort fue abrumadora. Con el Escort anti-

guo fue imposible evitar el atropello, mientras que con el coche equipado con SCS no hubo ningún problema.

Las pruebas en suelo mojado fueron similares: la primera, una frenada en paralelo, y la segunda, una frenada en curva. La superioridad del coche con SCS fue aplastante; en ambos casos se detuvo en una distancia más reducida y, además, se permitió el lujo de pasar por la curva sin problemas.

FRENOS

DISTANCIAS DE FRENADO
(En metros)

	Con SCS Escort III	Sin SCS Escort II
A 60 km/h.	19,3	14,5
A 100 km/h.	46,8	43,2
A 120 km/h.	71,2	61,1

FICHA TECNICA



FORD ESCORT 1.6 GHA

MOTOR Disposición: Delantera transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.598 c.c. (79,96x79,52 mm.) Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Carburador de doble cuerpo. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 40 litros. Potencia máxima: 90 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 13,6 mkg a 4.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 9,4 km/h.; 2.ª, 15,4 km/h.; 3.ª, 23 km/h.; 4.ª, 31 km/h.; 5.ª, 38,8 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4. Diámetro de giro: 10,6 metros.

FRENOS Sistema: Discos autoventilados delante y tambores detrás, con servo. Sistema antibloqueo SCS, opcional.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5x13 pulgadas. Neumáticos: 155 SR 13.

PESO En orden de marcha: 890 kgs.

CICLOMOTORES
MOBYLETTE
DESDE LOS 14 AÑOS



DESDE IPRECIO EXCEPCIONAL!
74.900
PTAS. (I.V.A. incluido)



MAS CALIDAD POR MENOS DINERO

FRENTE A FRENTE

los topes, algo que suele ser normal cuando se circula deprisa y el suelo no está como un tapiz de billar.

Los frenos del Escort 86 son el punto clave de este modelo. El sistema original funciona muy bien y el coche se detiene en distancias muy justas: los discos autoventilados del tren delantero aguantan los tratos más duros sin rechistar y sin perder eficacia. El pedal tiene un tacto agradable y no es difícil dosificar la fuerza de la frenada; eso sí, cuando se pisa a fondo no se puede evitar el bloqueo de las cuatro ruedas.

El montaje del sistema antibloqueo SCS cambia todas las ideas sobre el fre-

nado. Con el SCS se puede frenar en dos fases; en la primera fase se sienten unas reacciones idénticas a las descritas antes, las mismas que produce un coche normal con buenos frenos, mientras que en la segunda fase, la que coincide con la entrada en acción del SCS, varía el panorama: el pedal se hunde un poco más, en la planta del pie derecho se nota una especie de repiqueteo y las ruedas delanteras siguen frenando con bastante fuerza, al tiempo que mantienen todo su poder direccional; ni se blocan, ni chirrían, ni despiden humo.

La dirección del Escort 86 no es nada del otro mundo. Es una dirección bastante lenta, ya que se necesitan cuatro vueltas para llevar las ruedas de un extremo a otro, y además es dura. Con

el coche en marcha, el volante se mueve casi sin esfuerzo; pero en el momento de maniobrar para un aparcamiento es necesario poner en juego los bíceps y otros músculos.

CARROCERIA



El interior del Escort no ha sido nunca un prodigio de amplitud y el nuevo modelo no ha ganado nada en este capítulo; las paredes laterales son demasiado rectas y cinco adultos viajan con algunas estrecheces.

PRESTACIONES



	Escort 86	Escort 85
VELOCIDAD MÁXIMA (km/h)	173,7	164,8
ACELERACIÓN (seg.)		
400 m. salida parada	18,1	18,8
1.000 m. salida parada	33,2	34,9
De 0 a 100 km/h.	11,9	12,7
RECUPERACIÓN (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.º	19,0	19,8
400 m. desde 40 km/h. en 5.º	22,2	22,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.º	39,9	39,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.º	40,1	41,3
De 80 a 120 km/h. en 4.º	13,2	12,8
De 80 a 120 km/h. en 5.º	19,0	18,3

SONORIDAD



	Escort 86	Escort 85
Al ralentí	55,0	55,2
A 60 km/h.	66,3	66,7
A 90 km/h.	70,5	70,9
A 120 km/h.	73,8	74,0
A 140 km/h.	77,5	78,1
A tope	82,7	82,5

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

CONSUMO



	Escort 86	Escort 85
CIUDAD		
A 34,9 km/h. de promedio	9,1	9,8
CARRERA		
A 90 km/h. de cruceo	5,8	6,0
En conducción rápida	10,8	11,1
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	7,4	7,8
A 140 km/h. de cruceo	9,3	9,3
CONSUMO MEDIO POND.		
Litros/100 km.	7,9	8,5
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	450	420

FRENTE A FRENTE



El cuadro de mandos es muy claro y todo está bien dispuesto. Los asientos tienen buena forma, pero no recogen nada el cuerpo.



El diseño anatómico de las butacas delanteras es bastante bueno; la base y el respaldo tienen una forma anatómica estupenda, una forma que permite hacer viajes largos sin notar el menor cansancio, y la curvatura de la zona lumbar es muy agradable; falta, sin embargo, apoyo lateral para que el cuerpo no se agite en zona de curvas; las butacas del modelo antiguo eran más envolventes.

El asiento trasero está bien, sin más; el mullido es duro, pero agradable en viajes largos; lo que no es tan cómodo es el ángulo entre base y respaldo, al estar los dos elementos demasiado perpendiculares entre sí.

La postura de conducción del Escort se adapta sin problemas al usuario de talla media; todos los mandos están bien situados y se manejan con facilidad. El volante, la palanca de cambio y los pedales no plantean ninguna pega a las personas de talla comprendida entre 1,65 y 1,75 metros.

El tablero de mandos del nuevo modelo tiene un estilo diferente al que mostraba el coche más veterano; se lee con facilidad y está bien equipado. El cuentarevoluciones, dispuesto a la izquierda del cuadro, no se contempla con tanta facilidad como en el modelo precedente.

El sistema de climatización del Escort 86 merece la mejor nota. Es muy eficaz, ya que introduce una gran can-

LA CLASE ROVER



Entre en la clase Rover. El Rover 216. Un automóvil diferente, con todo el prestigio Rover.

Un diseño que llama la atención y no sólo por su belleza. Una línea brillante, unida a un excelente comportamiento. Dinámico en ciudad y fuerte en carretera.

Un equipamiento y confort interior en los que el buen gusto es tan fundamental como la comodidad y la más avanzada tecnología.

Entre en el Rover 216. Entrará en otra clase de automóviles.

Véalo y pruébelo en su concesionario Austin Rover.

Desde 1.590.000 ptas. (precio total incluido I.V.A.).

ROVER 216



AUSTIN ROVER

ROVER 216 SE. Motor: 1.598 c.c. 5 velocidades. Carburación electrónica. 83 CV. Velocidad máxima: 163 km/h. Aceleración 0-100 en 10,9 seg. Consumo: 5,1 litros a 90 km/h. - 6,7 litros a 120 km/h. - 8,8 litros en ciclo urbano. Equipamiento: Espejos exteriores con mando interior. Tapizado en terciopelo. Acabado de puertas en madera. Cierre centralizado en puertas y maletero. Apertura con mando interior, maletero y tapa depósito combustible. Tapacubos en plásticos. Elevación eléctrica de lunetas y trasero. Cristales tintados. Pre-instalación de radio stereo con antena. Encendido eléctrico. ROVER 216 VITESSE. Motor: 1.598 c.c. 5 velocidades. Inyección electrónica. 102 CV. Velocidad máxima: 180 km/h. Aceleración 0-100 en 9,9 seg. Consumo: 5,6 litros a 90 km/h. - 7,1 litros a 120 km/h. - 8,5 litros en ciclo urbano. Equipamiento adicional: Spoiler delantero y trasero. Lunetas de absorción. Asientos deportivos. Austin Rover garantiza todos sus vehículos durante 3 años o 100.000 km, sin limitación de kilometraje. La red de concesionarios Austin Rover cubre toda España, garantizando sus necesidades de piezas y servicio.

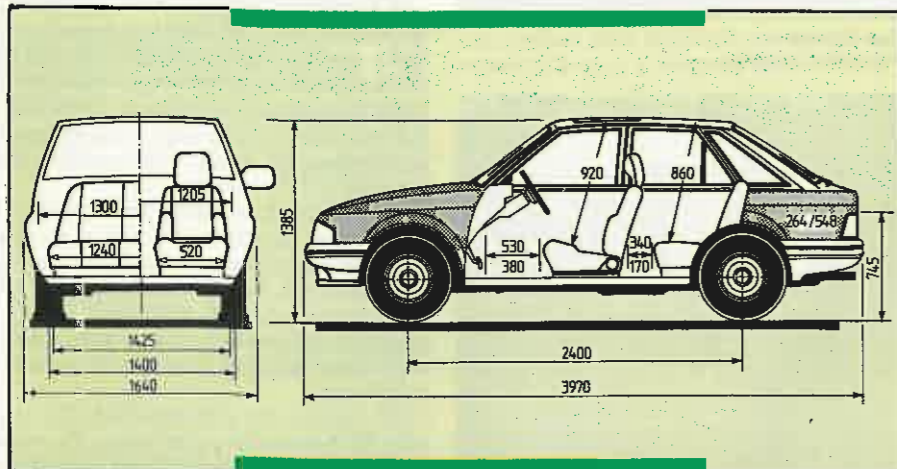
AUSTIN ROVER ESPAÑA S.A. Apdo. n.º 14.845. Tel. 676.82.11. MADRID



Estas son las diferencias estéticas más notables entre el modelo 85, el gris, y el nuevo, en tono oscuro. En la parte trasera se ve el paragolpes de material sintético y una pestaña en el portón, mientras que delante varía toda la calandra.

tividad de aire en el interior, tanto a coche parado como cuando se rueda a cierta velocidad.

El equipamiento de la versión Ghia es imponente y casi no falta nada. El grado de acabado es excepcional y la



ABRIENDO PASO AL SONIDO

Kindvox
ALTA VOSES

Made by RADIOVOX - Tel. (93) 3303359

EQUIPAMIENTO



	Escort 86
Cuentarrevoluciones	SI
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro de agua	SI
Manómetro presión de aceite	NO
Reloj	SI
Ordenador de viaje	NO
Testigo reserva carburante	SI
Testigo de freno de mano	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI
Parabrisas laminado	SI
Faros antiniebla	NO
Piloto antiniebla trasero	SI
Aire acondicionado	NO
Volante regulable	NO
Asiento regulable en altura	NO
Retrovisor regulable	SI
Apoyacabezas delanteros	SI
Elevallas elect. (del./tras.)	SI/NO
Cerraduras centralizadas	SI
Luz lectura mapas	NO
Tapón carburante con llave	SI
Llantas aleación	NO
Preequipo de radio	SI
Limpia-lavaluneta trasero	OP.
Asiento posterior divisible	SI

OPCIONES: Pintura metalizada, 18.900; sistema antibloqueo de frenos, 80.500; techo solar, 53.500; Limpia lavaluna trasera, 31.300; cinturones inercia traseros, 20.700; espejo pasajero control remoto, 4.100; luz antiniebla trasera izq., 2.400; deshielo parabrisas, 21.400. Sistema antibloqueo de frenos, 80.500.

única queja es para los dos cables de contacto que el parabrisas térmico lleva en los pilares del techo, esos cables situados a la mitad del pilar dan la impresión de una chapuza hecha a toda prisa.

El diseño exterior de la carrocería del nuevo Escort ha cambiado poco con respecto al modelo antiguo; se han suprimido los paragolpes de metal, inconcebibles en un coche moderno, se han redondeado algunas aristas y también se ha cambiado la forma de la calandra. La resistencia a la penetración en el aire es menor en el nuevo coche, pero el coeficiente básico, el Cx, es todavía por encima de 0,36, lo que habla de una aerodinámica bastante mediocre.

Angel Marco y José Robledo
Fotos: Ramón Rodríguez

IBIZA del Sol

HECHO PARA SU GENTE



Aquí lo tienes. Es el nuevo Ibiza del Sol. Un nuevo modelo de la gama Ibiza '86. Y está listo para que te pongas de punta en blanco.

De punta, porque todo en él ha sido concebido para estar en cabeza. Por su potencia Porsche. Por su sólida estructura creada por Karmann. Y por su avanzada línea diseñada por Giugiaro.

Y en blanco. Este es el color exclusivo del Ibiza del Sol. Tan exclusivo como él mismo. Presta atención. De entrada, es de serie limitada. Muy pocos van a poder disfrutar de este coche. Y además, lleva extras

pensados para ti: Techo solar elevable, llantas y spoilers blancos, asiento trasero parcialmente abatible, nueva tapicería de diseño exclusivo, etc.

Acércate a tu concesionario SEAT, y ponte de punta en blanco con el nuevo Seat Ibiza del Sol.

(1.028.755 Pts., precio final. IVA incluido).

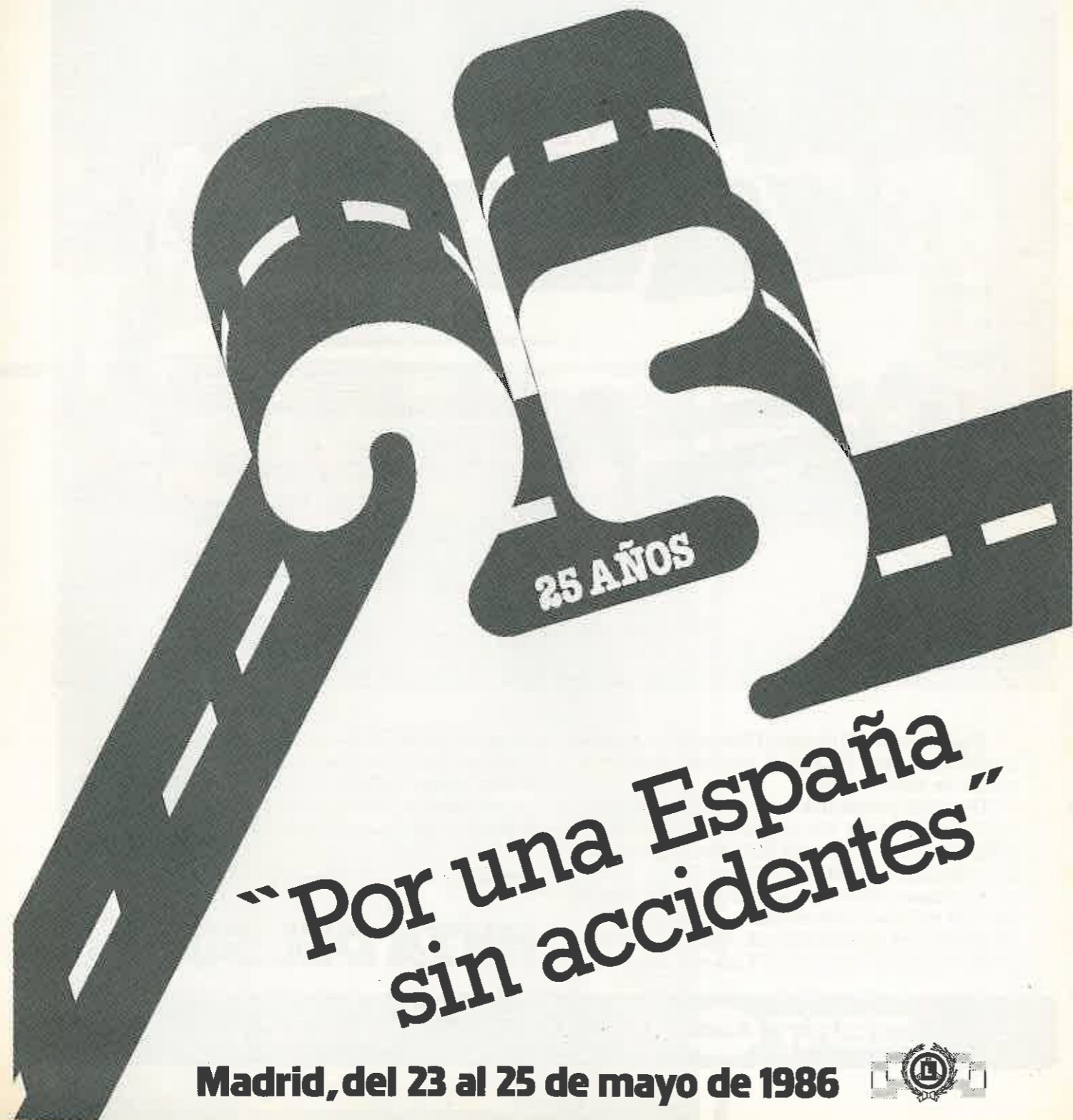
IBIZA DEL SOL



Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.

Federación Nacional de Autoescuelas

3er CONGRESO NACIONAL DE AUTOESCUELAS



“Por una España
sin accidentes”

Madrid, del 23 al 25 de mayo de 1986



A FONDO

MERCEDES 190 D-2.5

ALTA FIDELIDAD

El Mercedes 190, uno de los más equilibrados modelos de la gama actual de la marca alemana, merecía algo más en mecánica diesel. Un especialista en este tipo de motores como es Mercedes se había conformado con equiparlo con un motor de cuatro cilindros y dos litros de cilindrada en las versiones iniciales. Y los 72 caballos que desarrollaba tal motor se quedaban cortos para las posibilidades del coche. Finalmente, la disponibilidad de nuevos motores, lanzados paralelamente a la serie 200/300 y el acoso de la competencia han permitido dar un paso más con la aparición de esta nueva versión 190 D-2,5, equipada de un motor de cinco cilindros y dos litros y medio de cilindrada que desarrolla 90 caballos. Estos 18 caballos ganados permiten que el coche tenga unas prestaciones dignas de su categoría.



VIRTUDES DEFECTOS

Consumo	Desarrollos largos
Velocidad máxima	Plazas traseras cortas
Confort	Relación equipamiento/precio

Porque el 190 es uno de los coches más agradables de conducir que hay en el mercado, por su estabilidad, confort de marcha y manejabilidad. El único pero que se le puede poner es una cierta cortedad de las plazas traseras, sobre todo en relación al tamaño total del coche, no tan pequeño como parece indicar su compacto aspecto. El otro punto criticable es lo pobre de su equipamiento si hacemos relación al precio, con opciones como los elevallunas eléctricos o el tapón de gasolina con llave.

CONSUMO



	L./100 km.
CIUDAD	
A 27,3 km/h. de promedio..	9,1
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	5,7
En conducción rápida	9,4
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	7,1
A 140 km/h. de cruceo	8,7
CONSUMO MEDIO PONDERADO	
Litros/100 km.	8,4
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	600

FICHA TECNICA



MERCEDES 190 D 2.5

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 5, en línea. Cilindrada: 2.497 c.c. (87 x 84 mm.). Cilindros: De 6 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por cadena. Alimentación: Inyección diesel Bosch. Compresión: 22 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo A. Capacidad del depósito: 55 litros. Potencia máxima: 90 CV a 4.600 rpm. Par máximo: 15,7 mkg a 2.800 rpm. **TRANSMISION** Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 10,23 km/h.; 2.ª, 18,43 km/h.; 3.ª, 29,19 km/h.; 4.ª, 40,0 km/h.; 5.ª, 51,28 km/h. Embrague: Mando mecánico. **DIRECCION** Tipo: De circuito de bolas, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,75. Diámetro de giro: 10,6 metros. **FRENOS** Sistema: De disco en las cuatro ruedas. **SUSPENSIONES** Tipo: Independiente en las cuatro ruedas. **RUEDAS** Llantas: De chapa, de 6 x 15 pulgadas. Neumáticos: 185/65 SR 15. **PESO** En orden de marcha: 1.175 kg.

MECANICA



A la cabeza de la vieja gama de motores diesel estaba un cinco cilindros de tres litros que sus últimas versiones había llegado a dar 88 caballos, pero que en realidad se trataba de un grupo pesado y lento que relegaba a un puesto mediocre en el ranking de rendimiento de turismos diesel al 300 D. En la nueva gama, Mercedes ha mantenido la so-

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	177,3
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	20,5
1.000 m. salida parada	36,5
De 0 a 100 km/h.	15,4
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	22,8
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	24,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	42,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	46,6
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	15,7
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	19,8

Las líneas clásicas del Mercedes 190 tienen un buen coeficiente de resistencia a la penetración en el aire. El estilista Bruno Sacco ha conseguido mantener las líneas de familia sin perder el aire habitual en todos los Mercedes.



lución de los cinco cilindros, pero esta vez con una cilindrada reducida a 2,5 litros. Este nuevo motor, que mantiene las características de construcción de sus hermanos, el cuatro cilindros dos litros y el seis cilindros tres litros, consigue llegar con medio litro menos de capacidad a los 90 caballos al mismo tiempo que pesa 50 kilos menos que el viejo cinco cilindros de tres litros.

Este motor se ha montado primero en el 250 D antes que se adaptara al más reducido compartimento del motor del 190. Esta versión del 190 D-2,5 fue presentada en el último Salón de Francfort y ha sido comercializada en España esta primavera.

Entrando en la crítica de su funcionamiento hay que señalar dos cosas: la insonorización, francamente buena, y la ausencia de vibraciones, difíciles de paliar en un coche con motor diesel. Por otro lado, este nuevo motor pertenece ya a esa nueva generación de motores diesel cuyo funcionamiento comienza a parecerse al de un motor de gasolina. Acepta el que se le haga subir de vueltas, que se le apure en marchas cortas y que se pueda hacer una conducción brillante. Esto se traduce en unos tiempos de aceleraciones y recuperaciones interesantes pese a que los desarrollos escogidos, excesivamente largos y pensados para conseguir una buena economía de consumo en autopista, limitan un tanto al coche en ese terreno.

A lo que no afectan esos desarrollos es a la velocidad máxima, que se consigue en quinta a un régimen de apenas 4.000 revoluciones por minuto que podría ser mantenido durante kilómetros

EQUIPAMIENTO



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

OPCIONES: Pintura metalizada, 99.300 pesetas; tapizado Tex, 23.100; tapizado cuero, 217.600; tapizado terciopelo, 178.400; techo corredizo, 100.800; techo corredizo eléctrico, 133.800; cambio automático, 209.000; control de velocidad, 52.700; volante con airbag, 192.500; cerraduras centralizadas, 48.600; ABS, 267.700; suspensión reforzada, 9.600; regulación de altura, 108.300; espejo derecho regulable eléctricamente, 24.600; aire acondicionado, 344.900; elevallunas eléctricos 2/4, 76.800/135.800; lunas tintadas, 38.100; lavafaros eléctricos, 42.000; llantas de aleación, 95.300; extintor, 14.100.

y kilómetros sin castigar al motor más de la cuenta.

Para terminar con el capítulo de la mecánica hay que alabar la caja de cambio por la precisión y suavidad de su manejo y porque los recorridos de la palanca entre marcha y marcha han sido acortados sensiblemente.

COMPORTAMIENTO



Aunque a pesar de los progresos realizados por Mercedes en cuestión de peso de los motores diesel, éstos siempre pesan más que los de gasolina, el comportamiento del coche no varía y es impecable. Los tarados de suspensión que se le han hecho para paliar el aumento de peso sobre el eje delantero, si afectan algo lo hacen en el buen sentido, puesto que el coche nos ha parecido todavía más manejable que en otras versiones anteriormente probadas: la dos litros diesel y la dos litros gasolina con inyección. En aquélla, en terreno de curvas, rodando rápido, el excelente agarre del tren trasero —ese famoso eje desarmado por Mercedes con cinco brazos— acababa por imponerse al tren delantero y al cabo de dos o tres curvas enlazadas había que levantar el pie del acelerador o el coche acababa saliéndose de morro. Pues bien, en este coche el equilibrio, esa sensación de ir sobre raíles, se mantiene incluso en esas condiciones, aumentando la agilidad y manejabilidad. A esto también contribuye en forma decisiva la dirección asistida y el volante equipado con «air-

GILERA
LLEGA LEJOS

ADCO

UNICA EN SU CATEGORIA CON ARRANQUE ELECTRICO

La alta tecnología GILERA ha puesto a punto soluciones técnicas inéditas, de gran valor, que la sitúan a la vanguardia de la cilindrada 125 c.c., a nivel mundial.

GILERA RV 125, con admisión por láminas, eje de compensación antivibraciones, refrigeración por agua, engrase separado y arranque eléctrico.

Magníficas prestaciones, terminación de elevada calidad, y styling modernísimo y personal, con la garantía Moto Vespa. Así es la GILERA RV 125. Un modelo para llegar lejos.



GILERA ha elegido



EQUIPO DE ORIGEN



A FONDO



El puesto de conducción es muy agradable. El volante tiene un tamaño más manejable que en otras versiones.



bag», algo más pequeño de diámetro que los habituales de la marca.

Los frenos, en la unidad probada, iban dotados de un sistema antibloqueo ABS, que no sólo aseguran una buena frenada en condiciones difíciles de adherencia sino que también acortan las distancias de frenado en pavimento seco. Es una opción cara, pero merece la pena por el incremento en la seguridad que supone. De todas formas, para aquellos que están al límite de posibilidades económicas con el precio de compra del coche o simplemente que el poder tener el coche así equipado les vaya a suponer una larga demora —Bosch tiene algunas dificultades para atender la cada vez mayor demanda de ABS— hay que decir que sin el antibloqueo frena también correctamente y que siempre guarda una buena esta-

bilidad direccional durante la frenada. El confort de marcha está a la altura de lo que se espera de un Mercedes. La suspensión no resulta blandengue y, sin embargo, absorbe bien las irregularidades del terreno.

CARROCERIA

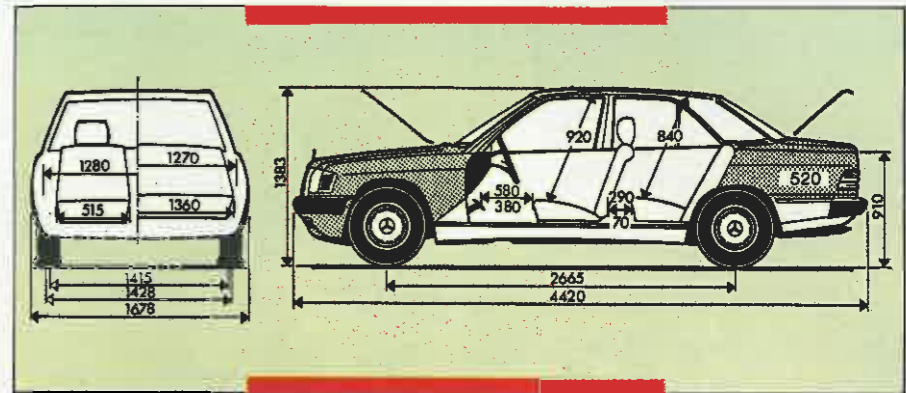


La carrocería del Mercedes 190 merecería más nota por su diseño desde el punto de vista aerodinámico. Bruno Sacco, el diseñador de la marca, supo combinar las formas clásicas típicas de los coches de la marca, aerodinámica.

Lo que ya no nos parece tan bien resuelto es el problema de la habitabilidad. Para un coche con una longitud total de casi cuatro metros y medio (le



El Mercedes 190 D en su versión 2,5 litros sigue maravillando por su comportamiento. En esta versión se nota una efectividad mayor del tren delantero.



faltan ocho centímetros para medirlos) el espacio para los ocupantes no es excepcional. Los delanteros viajan sin problemas, pero el espacio para las piernas en el asiento trasero es relativamente corto estando los asientos delanteros regulados a una distancia del volante normal para un conductor de 1,70 metros de altura o poco más.

Los asientos en sí no están mal de confort. Los delanteros sujetan bien y tienen buena forma. La base de las butacas tiene el mismo defecto que ya hemos criticado en otros Mercedes de ser como una tabla guarnecida montada sobre muelles, pero en este caso, al ser más estrecho, resulta menos molesto. Al trasero le falta el ser más envolvente en cada una de las dos plazas, lo que evitaría el que en caso de viajar una so-

la persona tuviera que ir agarrándose fuerte para no deslizarse sobre el asiento —sea cual fuere la tapicería del mismo— en las curvas. De todas formas hay que admitir que esto penalizaría el confort de un tercer pasajero que por anchura del coche, cabe perfectamente a base de colocar las piernas a ambos lados del túnel de transmisión, muy pronunciado.

La presentación es sobria, pero elegante. La instrumentación es suficiente. Mercedes confía mucho en sus avisadores luminosos y es coherente con esta confianza. De todas formas, además de termómetro de agua lleva manómetro de presión de aceite.

La climatización es buena a condición de llevar aire acondicionado. Sin esta opción, la entrada de aire exterior

Así vienen los mejores en petacas



Atrévete a probar el mejor tabaco del mundo. Los Puros Habanos vienen en petacas directamente de Cuba. Llegan aquí frescos y al mejor precio. ¡A tu alcance!

Puros Habanos
Únicos desde 1.492



FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

A 60 km/h.	8,1
A 100 km/h.	26,2
A 120 km/h.	32,1

SONORIDAD



Al ralenti	53,2
A 60 km/h.	60,0
A 90 km/h.	66,8
A 120 km/h.	69,7
A 140 km/h.	71,7
A tope	75,2

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

PARA SALIR ADELANTE



**COALICION
POPULAR**



Partido
Liberal



PRESENCIA Y POTENCIA



XJ-600

Asombrosa. Pocas veces en el diseño de una moto se logra un equilibrio tan perfecto. Compactas dimensiones en su imponente presencia. Excelente relación peso/potencia. Gran manejabilidad, alto nivel de prestaciones... Muchos expertos coinciden en calificarla como la mejor de su categoría.



YAMAHA
YAMAHA VA POR DELANTE

MOTUL
MOTOR OIL

A FONDO

es escasa y además hay siempre que forzarla con el ventilador.

En cuanto al equipamiento, como se puede apreciar en el cuadro, es relativamente bajo en relación al precio del coche, es mucho el dinero que hay que pagar en opciones para completarlo. Afortunadamente, la estrella en el morro es de serie, y su imagen unida, a la calidad que garantiza, para muchos puede valer buena parte del dinero que cuesta este coche.

FRENTE A SUS RIVALES

Utilizando los parámetros de precio y tamaño, los rivales del Mercedes 190 D-2,5 son muy numerosos. Pero si a este grupo lo pasamos por el matiz de lo elitista, el grupo se reduce considerablemente. Quedarían en él, dos Alfa Romeo, dos BMW, un Audi, otro Mercedes —el 250 D—, un Lancia, y un Volvo. Todas ellas, marcas de prestigio. Y los modelos en cuestión con potencias en el entorno de los 100 ca-

ballos, que permiten buenas velocidades. De ellas, Alfa Romeo está jugando la carta del precio. Está ofreciendo su 75 y su 90 con motores turbodiesel, con un equipamiento completísimo a unos precios netamente inferiores. En habitabilidad, el 75 puede resultar algo menor que el Mercedes, pero no así el 90. Queda el asunto de la diferencia de calidades, que no afecta a la mecánica, pero sí a detalles de acabado, pero que es difícil de cuantificar si se compensa o no con la diferencia de precio.

El caso de BMW es parecido. El 324 D sería el rival directo del Mercedes en cuanto a mecánica, pero es mucho más barato a costa de ser más reducido de capacidad. El otro BMW, el 524 TD, cuesta prácticamente lo mismo, pero en cambio por ese precio te ofrece el motor diesel turbo más potente. En el caso de BMW tampoco hay diferencias de calidad en la mecánica, el acabado es bueno, pero en cambio hay una inferioridad cierta con respecto a Mercedes en lo que es el desarrollo del bastidor, suspensiones, etcétera, y por

supuesto, también en aerodinámica. Pasando a Audi, en este caso hay una superior habitabilidad, un buen confort, una buena presentación, calidad, aerodinámica, etcétera. Sólo falla el rendimiento del motor, casi el más bajo del grupo, y que es el más caro. Lancia está bien situada en relación precio-habitabilidad-prestaciones-tecnología-diseño. Le falta tan sólo consolidar el esfuerzo que está haciendo por lograr la calidad.

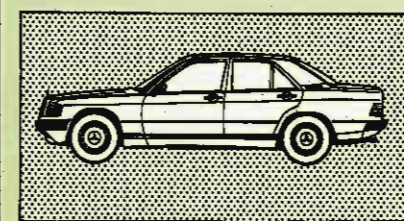
En cuanto a Volvo, el competidor sería el GLD, con el motor seis cilindros de 2,4 litros. Un motor muy suave de funcionamiento, pero quizá un poco escaso para una carrocería tan grande.

Queda hablar del Mercedes 250 D, que con el mismo motor ofrece una carrocería más grande, un poco menos manejable, pero con un mismo nivel de prestaciones. Lástima que Mercedes no hace difícil la elección entre ambos porque la diferencia de precio es pequeña.

Sergio Piccione
Fotos: Alex Puyol

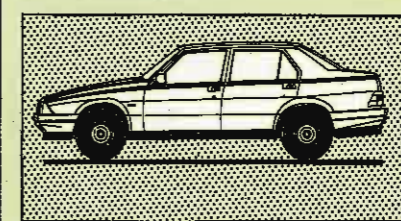
MERCEDES 190 D 2.5 3.827.225 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.497 c.c. Potencia: 90 CV a 4.600 rpm. Peso: 1.175 kg. Velocidad máxima: 174 km/h. Consumo medio ponderado: 8,4 l./100 km.



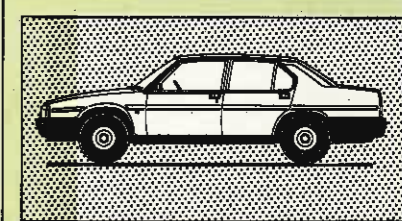
ALFA ROMEO 75 TD 2.288.375 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 1.995 c.c. Potencia: 95 CV a 4.300 rpm. Peso: 1.190 kg. Velocidad máxima: 165 km/h. Consumo medio ponderado: 8,5 l./100 km.



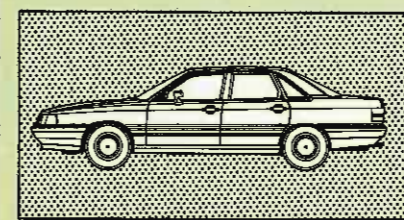
ALFA ROMEO 90 2.4 TD 2.588.775 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.393 c.c. Potencia: 110 CV a 4.200 rpm. Peso: 1.250 kg. Velocidad máxima: 180 km/h. Consumo medio ponderado: 8,6 l./100 km.



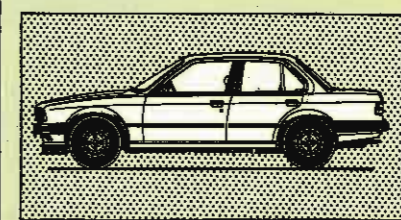
AUDI 100 CD TD 4.245.056 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.986 c.c. Potencia: 87 CV a 4.500 rpm. Peso: 1.250 kg. Velocidad máxima: 168 km/h. Consumo medio ponderado: 7,2 l./100 km.



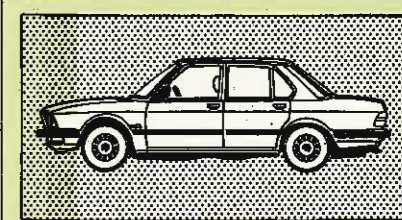
BMW 324 D 2.909.925 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.443 c.c. Potencia: 86 CV a 4.600 rpm. Peso: 1.135 kg. Velocidad máxima: 159 km/h. Consumo medio ponderado: 7,9 l./100 km.



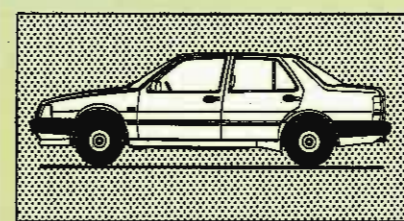
BMW 524 TD 3.734.525 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.443 c.c. Potencia: 115 CV a 4.800 rpm. Peso: 1.300 kg. Velocidad máxima: 185 km/h. Consumo medio ponderado: 8,5 l./100 km.



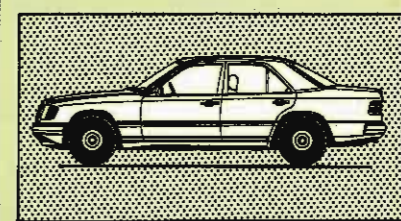
LANCIA THEMA TD 3.206.775 pts.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 2.445 c.c. Potencia: 100 CV a 4.100 rpm. Peso: 1.240 kg. Velocidad máxima: 186 km/h. Consumo medio ponderado: 7,9 l./100 km.



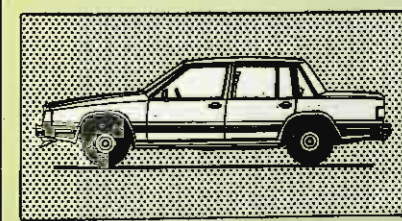
MERCEDES 250 D 4.184.995 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.497 c.c. Potencia: 90 CV a 4.600 rpm. Peso: 1.320 kg. Velocidad máxima: 176 km/h. Consumo medio ponderado: 8,3 l./100 km.



VOLVO 740 GLD 3.584.019 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.383 c.c. Potencia: 110 CV a 4.800 rpm. Peso: 1.480 kg. Velocidad máxima: 168 km/h. Consumo medio ponderado: 10,6 l./100 km.



PEUGEOT 205 TURBO 16

COMO UN TRUENO



RUIDO ensordecedor, vibraciones a tope, cuarenta grados de temperatura y una lucha sin cuartel con los 350 caballos del Peugeot 205 Turbo 16. Es una de las pruebas más apasionantes que he llevado a cabo a lo largo de mis diecisiete años de profesión periodística. Estoy tratando de doblar al campeón de campeones, al coche que ha ganado doce de las veintiuna pruebas del Campeonato del Mundo en que ha participado. Ha sido y sigue siendo, por el momento, el máximo exponente de la generación de coches de rallye modernos, los extraordinarios grupo B, sobre los que en este momento pende una espada de Damocles que puede mandarlos al museo el año que viene.

Son quince vueltas a ritmo mantenido en el circuito de Cergy, en las cercanías de París. El manejo del coche requiere un esfuerzo especial, sobre todo de concentración, y las gotas de sudor resbalan por la frente. Al acabar la ronda, uno se pregunta cómo quedan los pilotos después de un tramo de velocidad de cincuenta kilómetros en el Tour de Córcega, qué grado de preparación física y psíquica tienen que alcanzar los profesionales que conducen estas má-

quinas al máximo de sus posibilidades durante los varios miles de kilómetros que dura un rallye del mundial. Es lo grandioso de este deporte, la lucha conjunta del hombre y la máquina contra el reloj. Al mismo tiempo, se ve hasta dónde puede llegar un automóvil, cómo puede desenvolverse en unas condiciones precarias de adherencia: frenar, acelerar y girar en unos límites inimaginables para el usuario que conduce habitualmente su coche de gran serie.

El circuito de Cergy forma parte de una de las escuelas de conducción deportiva patrocinadas por Peugeot. Es una pista de tierra de aproximadamente un kilómetro de desarrollo. Tiene una recta de unos trescientos metros,

que desemboca en una *paella* a derechas, parabólica, a la que sigue un encañamiento izquierda-derecha-izquierda, y otros trescientos metros de línea recta con un espectacular salto estilo Mil Lagos, después del cual, nada más aterrizar, hay que afrontar una *horquilla* a derechas. A la salida, una S conduce a la recta del principio. Son ocho curvas, pocas, pero suficientes para llegar a comprender la auténtica bestia de competición que es el 205.

La primera evidencia es la formidable capacidad motriz de este coche. La arrancada no tiene mayor problema, y si se quieren aplicar los 350 caballos de golpe, uno casi se olvida de que se está sobre una pista de tierra. Sin embargo,

la sorpresa viene del ruido atronador que hay dentro del habitáculo.

Desprovista de todo tipo de vestiduras, la carrocería de carbono-kevlar es un estricto cascarón. El motor va a las espaldas del piloto, sentado a su vez sobre el depósito de gasolina (60 litros bajo cada asiento). La pared que separa el vano motor del puesto de pilotaje parece no existir y a 8.000 revoluciones por minuto, que es el régimen máximo de giro, uno se siente en medio de una tormenta, sensación mitad de congoja, mitad de masoquismo, acentuada por el cinturón de seguridad que nos ata materialmente al asiento. Pero en un instante todo se olvida: 1.ª, 2.ª, 3.ª... El cambio es insospechadamente rápi-

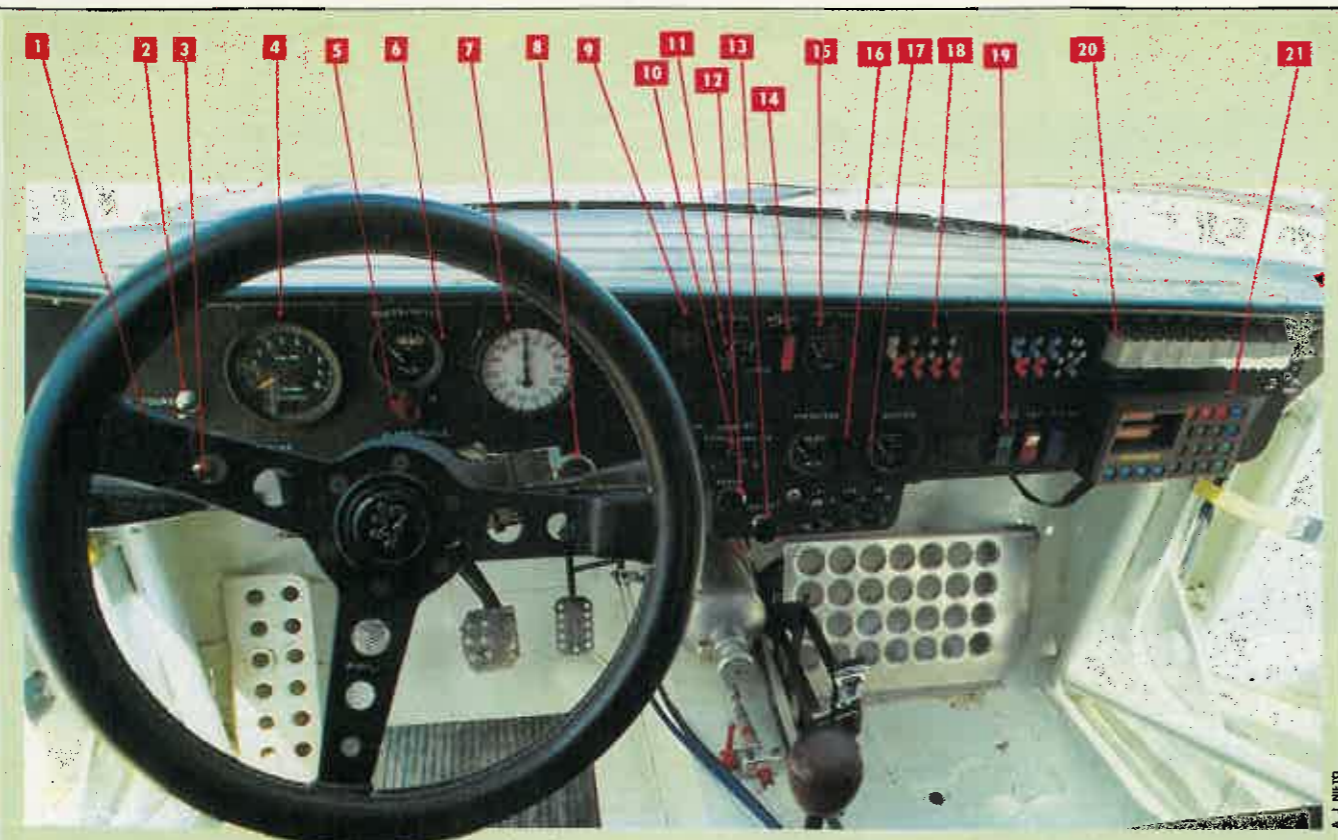
do en su manejo y cortísimos los desplazamientos de la palanca. Furtivamente miramos el cuentavueltas y lo vemos en las 7.000 revoluciones por minuto. El motor empuja como una catapulta y las ruedas se resisten a dejar perder cualquier caballo gracias al efecto de los tres diferenciales. El coche salta, muerde las cunetas, se desencadena... Es entonces cuando hay que seguir acelerando para sentir la fuerza implacable de más de trescientos caballos. El manómetro de presión del turbo oscila como un descosido a cada cambio de marcha y el motor se recupera como una exhalación. No hay tiempo muerto de respuesta a causa del turbo. La tecnología de la sobrealimen-

tación está plenamente dominada. Precisamente para eliminar ese problema, aun hoy frecuente en la mayoría de los motores turboalimentados de coches de serie, el ingeniero Jean Pierre Boudy, que Jean Todt fichó cuando trabajaba en Renault en el desarrollo de los motores de Fórmula 1, ideó un sistema mediante el cual, cuando se levanta el pie del acelerador, el turbo sigue girando al mismo régimen.

No conviene olvidar que la turbina gira a 150.000 rpm cuando el motor va a su régimen máximo. Es ese ritmo infernal el que hace que el turbo se ponga al rojo vivo, a temperaturas superiores a los 800 grados centígrados... En las asistencias de los rallyes, es un espectáculo ver cómo reluce en la noche.

Gracias al turbo, las prestaciones son de primer orden. Los responsables de Peugeot hablan de menos de cinco segundos para acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora y de una velocidad máxima que varía entre 160 y 210 kilómetros por hora, según los desarrollos finales de transmisión.

A la hora de afrontar las curvas, el freno se muestra muy duro; hay que pisar decididamente, sin miramientos. Haciéndolo así y combinando la frena-



TODO A LA VISTA

De izquierda a derecha esto es lo que tiene el piloto ante sí:

1. Reostato de iluminación del tablero (tapado por el volante).
2. Conmutador para desconexión de cuentarrevoluciones.
3. Interruptor de luces de emergencia.
4. Cuentarrevoluciones.
5. Testigo luminoso de caída de presión de aceite.
6. Manómetro de presión de

aceite. 7. Manómetro de presión del turbo. 8. Mando que regula la presión del turbo. 9. Testigo luminoso de carga del alternador. 10. Interruptor que acciona la bomba de uno u otro depósito de gasolina. A la izquierda, tapado por el volante, hay un interruptor que acciona un sistema de inyección independiente para arranque en frío. 11. Testigo luminoso de carga del alternador por problema de correa.

12. Botón de puesta en marcha. 13. Contacto. A su derecha, interruptores de faros de larga distancia y antiniebla. 14. Testigo luminoso de temperatura de agua. 15. Termómetro de temperatura de agua. 16. Manómetro de presión de gasolina. 17. Nivel de gasolina. 18. Fusibles. 19. Mandos de calefacción, ventilador, radiador de agua y antivaho. 20. Fusibles. 21. Tripmaster Halda.

da con el cambio de marchas, el coche *se clava*; se frena en distancias mínimas. Realmente impresiona y no es fácil llegar a pasarse de frenada, a no ser que se falle un cambio.

Para un conductor inexperto, la mayor dificultad se encuentra en negociar la *horquilla*. Todos los 4x4 se resisten a girar en las curvas lentas. Tienden a seguir recto por mucho que se tuerzan las ruedas directrices. Con el volante girado



a tope, se va directo a la cuneta. Ante este problema, la solución no es otra que cruzar el coche antes de la curva a base de un volantazo y negociarla de costado, encarando después correctamente la salida del viraje. Puede ser necesario incluso sacrificar la entrada a la curva para asegurar la salida y poder así aprovechar por completo la potencia y la capacidad motriz del coche. Lo cierto es que en la fase inicial de desarrollo del

La carrocería de carbono-kevlar cubre una sólida estructura con un entramado tubular posterior que soporta el motor. Es una garantía de seguridad y, a pesar del interés puesto por algún periodista en comprobarlo, todo quedó en una «figurita» al borde de la pista.



La avanzada tecnología Audi ha permitido algo, a primera vista increíble para muchos conductores: disfrutar de la carretera. Convertir el viaje más largo en un agradable paseo.

A bordo de un Audi, el confort y la seguridad comienzan a

hacerse patentes, incluso antes de ponerse en marcha. Hasta en los más mínimos detalles se percibe la huella de la más revolucionaria ingeniería alemana.

Ponga en práctica toda una experiencia. Súbase a un Audi 90 y admírelo de cerca. Se trata

del último modelo de la gama Audi. A su línea de vanguardia se suman las prestaciones, confort y amplitud tradicionales en un coche de lujo.

Su motor de 5 cilindros de inyección, que ofrece todas las ventajas de la tracción delantera, es capaz de desarrollar una velocidad punta de 200 km/h. Y de conseguir una aceleración increíble en una berlina de su categoría: de 0 a 100 km/h. en sólo 8,6 segundos.

Conducir un Audi 90 es aho-

ra un deporte a su alcance. Infórmele sobre cada una de las posibilidades de financiación que le ofrece Fiseat.

Cuando esté en el interior del Audi 90 comprenderá que conducir acabará siendo un deporte para usted. Su deporte favorito.



A la vanguardia de la técnica.



Conducirlo acabará siendo su deporte favorito.



TANDEM DOB

A. J. NIETO



BUSQUE EL ERROR

EL coche que probó MOTOR16 tenía una matrícula gloriosa. Concretamente, la misma que llevaba el 205 Evolución 1 con que Ari Vatanen

ganó en 1985 los rallyes de Montecarlo y Suecia. Sin embargo, según Peugeot Talbot Sport, no se trata del mismo coche. Por lo visto, el de nuestra prueba es el chasis C6, con el que Jean Pierre Nicolas hizo quinto en el

San Remo de 1984 y Bruno Saby también quinto en Montecarlo 85, que entonces llevaba la matrícula 123 FBL 75. Una pequeña equivocación que a alguien se le debió pasar por alto...

205 Turbo 16, el problema más grave con el que se enfrentaron los hombres de Peugeot fue éste; el coche se resistía a torcer y Jean Pierre Nicolás, su piloto de pruebas, tenía auténticas dificultades, a pesar de su dilatada experiencia. Sin embargo, en su configuración definitiva

y acometiendo de esa forma (cruzado) las curvas, el 205 es de una agilidad asombrosa. Pero en un tramo largo el esfuerzo que exige al piloto es grande. Se va muy deprisa y, por tanto, no hay tiempo para relajarse. Las curvas se multiplican; las distancias entre una y

otra se acortan tanto que casi se juntan. Y siempre, si se quiere ir realmente rápido, hay que asegurar la salida. En sólo unas pocas vueltas a Cergy, las manos empiezan a doler y la espalda se resiente del esfuerzo, a pesar de ir sentado en un baquet anatómico, que impide desplazarse los hombros en las curvas a causa de la fuerza centrífuga. El gran enemigo es el calor y la dirección que exige unos brazos resistentes. Hasta tal punto esto podía suponer un problema, que el 205 Turbo 16 Evolución 2 incorpora una dirección servoasistida, el mismo sistema que se ha empleado en el Evolución 1, de Michele Mouton. Y eso que el par que se transmite a las ruedas delanteras en ningún caso es superior al 33 por 100, en tanto que el efecto autoblocante del diferencial delantero es del 25 por 100.

Con todo y con esto, el Peugeot 205 Turbo 16 Evolución 1 ya es un modelo sobrepasado. Peugeot utiliza en la actualidad la Evolución 2, que tiene 80 caballos más de potencia y 80 kilos menos de peso. Es una máquina aún más violenta, de la que hombres como Timo Salonen o Juha Kankkunen sacan la quintaesencia y que ya tiene en su palmarés tres victorias mundiales (veintiuna en total con las dieciocho del Evolución 1), esperando obtener la cuarta la próxima semana en el Rallye Acrópolis.

Con este triunfo o sin él estamos ante un coche que ya ocupa un lugar destacado en la historia del automovilismo deportivo, una máquina como la que ya no se volverá a construir otra igual: uno de los coches más potentes que jamás hayan rodado por carreteras como las que todos nosotros usamos todos los días.

Alberto Mallo

Tracción integral. La clave del éxito.

FICHA TÉCNICA



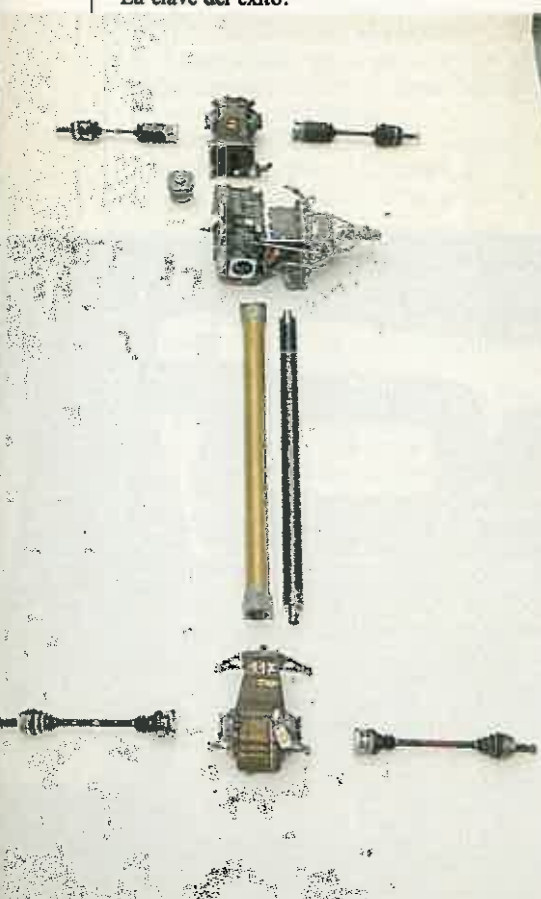
PEUGEOT 205 TURBO 16

MOTOR Disposición: Central transversal inclinado 20° hacia atrás. Construcción: Cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación ligera. Dos árboles de levas por cabeza y cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.775 c.c. (85 x 82). Relación de compresión: 7 a 1. Alimentación: Turbocompresor KKK, con sobre presión de 1,4 bar y cambiador de calor mixto aire-aire y aire-agua. Inyección Bosch K Jetronic. Potencia: 350 caballos a 8.000 rpm. Par máximo: 45 mkg a 5.000 rpm. Engrase: cárter seco.

TRANSMISION Tracción: Permanente a las cuatro ruedas. Caja de cambio: Manual de cinco marchas. Embrague: Doble disco con mando hidráulico. Diferencial central: Tipo Ferguson de deslizamiento limitado. Diferenciales de los ejes: ZF autoblocantes. Desarrollos: Variables según terreno.

CHASIS Construcción: Monocasco con carrocería de carbono-kevlar. Suspensiones: Delantera y trasera de doble triángulo, con conjunto amortiguador y muelle Bilstein. Dirección: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 2,5. Frenos: Discos ventilados en las cuatro ruedas, con mordazas de cuatro pistones con regulador en el habitáculo. Llantas: 390 mm. Speedline. Neumáticos: Michelin TRX. Delante, 20,59 x 390. Detrás, 23,59 x 390.

DIMENSIONES Largo: 3.825 mm. Ancho: 1.674 mm. Distancia entre ejes: 2.540 mm. Peso: 990 Kg. Capacidad del depósito de carburante: 75 litros.



¡Vívalo más de cerca!

COLECCIONABLE **Mundial 16** MEXICO 86

La revista del Mundial.

El mejor equipo periodístico desplazado a México, en un servicio especial al lector, del Grupo 16.

A todo color, con las mejores fotografías. Análisis en profundidad de los encuentros por destacados especialistas, entre otros, Xavier Domingo, José Vicente Harnáez, Ander Landáburu, Julio Algañaraz, Santiago Peláez, J. J. Armas Marcelo, Andrés Astruels y... la colaboración especial de Javier Clemente.

¡Colecciónalo! con el N.º 1 Gratis las tapas

Guía completa para seguir el Mundial por televisión y radio. Maxi-poster de la Selección española.

El análisis exclusivo de Miguel Muñoz.

Todos los secretos de la Selección.

España-Brasil: batalla decisiva.

Desde el miércoles en su quiosco

Mundial 16
Un documento histórico.

¡Colecciónalo y gane un IBIZA DEL SOL

COLECCIONABLE 1 **Mundial 16**



Leo Burnett

MARILYN MONROE. FORD THUNDERBIRD DE 1955.

La mujer que fue el sex-símbol de Hollywood se inclinó por este dos plazas fabricado por Ford, cuyo principal atractivo era la personalización de cada una de las unidades, quizá por eso Marilyn lo eligió y, además, en un llamativo color rosa.



JOHN LENNON. ROLLS ROYCE PHANTOM, de 1959.

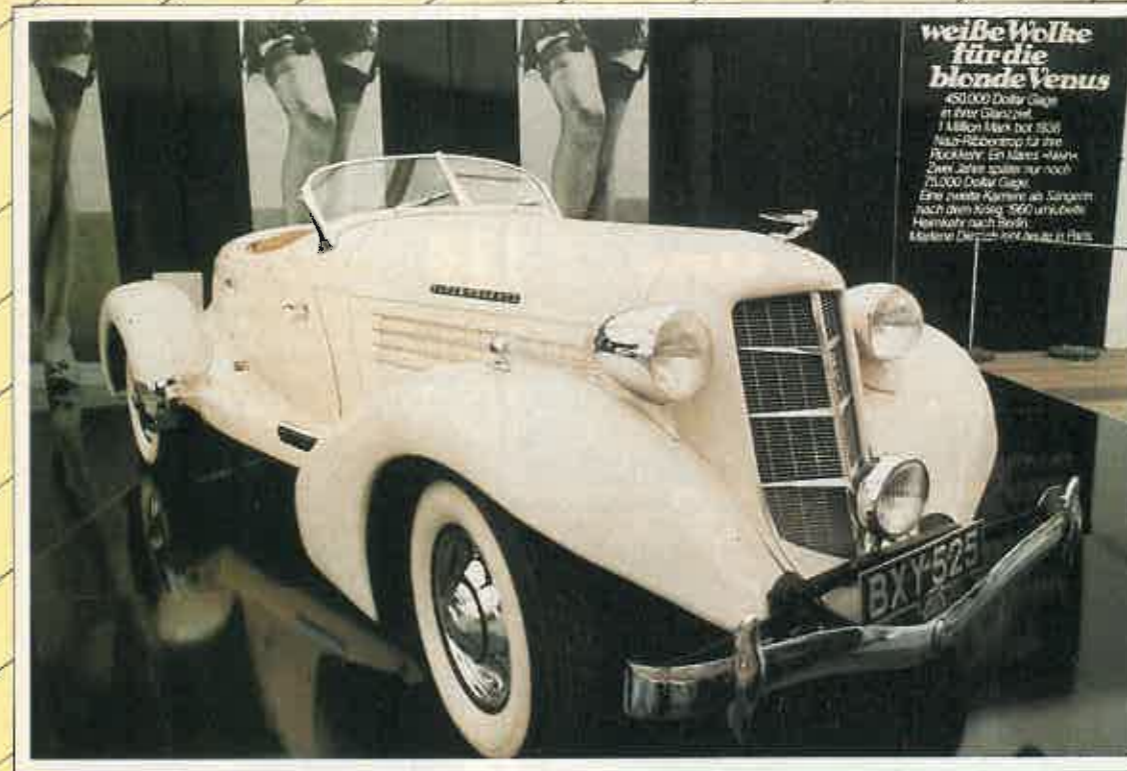
Una limousina rosa para un cantante que nunca será olvidado. Como los jefes de Estado, Lennon se inclinó por la prestigiosa marca inglesa, símbolo de calidad y resistencia mecánica. Su coche, al igual que todo lo que le perteneció, es una reliquia.



MAYBACH ZEPPELIN DE 1936. Los coches, carrozados de muy distintas maneras, estaban equipados con motor de 12 cilindros en V.



ESTRELLAS EN CUATRO RUEDAS



MARLENE DIETRICH. AUBURN SPEEDSTER DE 1935.

Uno de los 600 ejemplares de este bello coche deportivo lo compró Marlene Dietrich cuando estaba en la cima de la fama. Gordon Buehrig lo carrozó y August Duesenberg fue el técnico que se encargó de la mecánica.



EDITH PIAF. PACKARD CARIBBEAN CABRIOLET DE 1935.

La célebre cantante francesa se inclinó por el Caribbean descapotable pintado de gris y rojo, los colores del amor y la muerte. Un enorme coche para un menudo personaje que llenó con sus canciones el mundo.

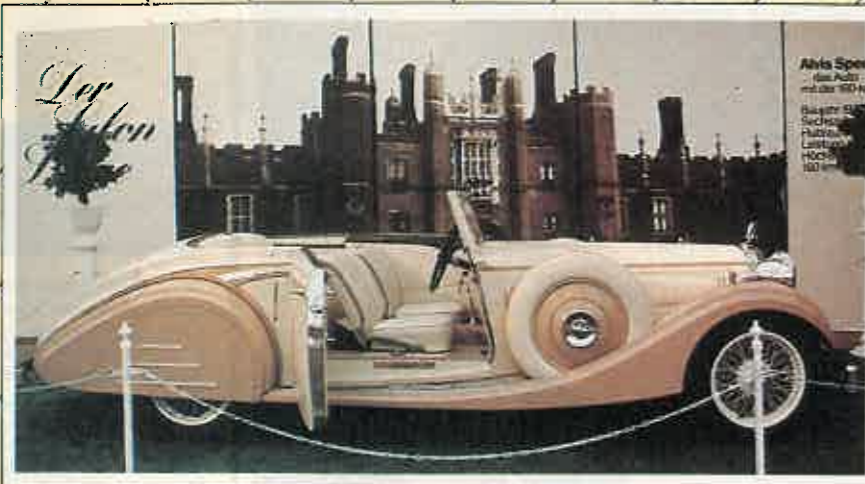
CADELLAC-HARTMANN DE 1937.

Este Hartmann pesa 3,3 toneladas y mide más de seis metros de largo.

CUANDO al valor histórico de los vehículos se une un componente sentimental, los coches dejan de ser simplemente un objeto para convertirse en algo con personalidad propia. Este es el caso de algunos de los coches que se exponen en Munich en conmemoración del centenario de la construcción del primer automóvil.

Allí pueden admirarse el Packard de Edith Piaf, el Auburn blanco de Marlene Dietrich, el Thunderbird rosa bombón que perteneció a la mítica Marilyn, rosa como el conocido Rolls Royce de Lennon por el que muchos fans, tan sólo por tocarlo, estarían dispuestos a cualquier cosa.





ALVIS SPEED 25 DE 1937.
Con las distintas versiones Speed, la marca inglesa mantuvo su prestigio de constructor de vehículos de alto rendimiento. La bella 25 estaba equipada con un motor de 3.571 c.c. y alcanzaba los 153 kilómetros a la hora. Siempre ha sido considerada como la mejor creación de Alvis.



TALBOT LAGO T 26 DE 1948.
Este gran sport, sorprendente por su colorido azul, monta un motor de competición de seis cilindros que le proporcionan una potencia de 240 caballos.



CITROËN AC 6-F de 1931.
Las primeras travesías del Himalaya y el desierto se realizaron a bordo de este modelo, un vehículo de tipo medio cuya principal característica era su indestructibilidad.



MERCEDES BENZ SSK TROSSI DE 1930.
El conde Carlo Felice Trossi, conocido piloto de su época que cosechó numerosos triunfos, fue el propietario de este vehículo construido exclusivamente para él y al que se bautizó como «el príncipe negro».



CHRYSLER IMPERIAL PACE CAR 1941.
Este potente ocho cilindros pasará a la historia por haber sido utilizado por el director de carrera de las 500 Millas de Indianápolis para abrir la pista de la famosa prueba.

BUSCAMOS AL MEJOR CAMIONERO

REGALAMOS UN FIAT UNO FIRE

CONCURSO



ESTE ES SU COCHE

UN Fiat Uno Fire está esperando al mejor camionero. Ya han comenzado a llegar a la redacción de MOTOR16 las cartas que, desde distintos puntos de España, narran las peripecias de los profesionales del volante, como fórmula para participar en la búsqueda del mejor camionero español auspiciada por IVECO, la división de vehículos industriales del grupo Fiat.

QUE SE TRANSPORTA Y COMO

ES mediodía en la N-III, a la altura de Villarejo de Salván. Dos guardias civiles de Tráfico detienen a un camión y lo desvían a una zona lateral perfectamente señalizada. Una persona, bolígrafo y cuestionario en ristre, se acerca al conductor. Otra toma nota de las características del vehículo. Después de tan sólo dos minutos, el camión arranca y reemprende su viaje.

Esta escena está siendo habitual en todas las carreteras españolas, donde se está desarrollando la III Encuesta Nacional del Transporte, que, destinada a los vehículos que transportan mercancías y viajeros, va a permitir conocer en profundidad la estructura del tráfico industrial en grandes recorridos. O lo que es lo mismo, qué es lo que se transporta, cómo se hace y cuándo.

El 74 por 100 de las mercancías que se transportan en el interior de nuestro país utilizan la carretera. Pero este dato global no sirve cuando se quiere dar soluciones estructurales al sector. Además, España, como miembro de la Comunidad Económica Europea, está obligada por una directiva de 1978 a obtener anualmente los tráficos de mercancías por carretera, expresados en toneladas y to-

neladas/kilómetros, en función de los grupos en que se clasifican las mercancías.

De ahí que el Ministerio de Transportes haya puesto en marcha esta encuesta que, junto a los datos obtenidos a través del Plan Nacional de Aforos, permitirá conocer, entre otros, los siguientes aspectos: estructura del transporte, según tipo de vehículos; volúmenes entre comunidades autónomas y su carácter inter o extraprovincial, según la naturaleza de las mercancías; estructura del transporte internacional de mercancías, características del transporte de viajeros en autobús y número de vehículos que circulan en vacío y en qué trayectos.

De las encuestas realizadas en 115 puntos a lo largo de todo un año se obtendrán más de cuatrocientas mil entrevistas allá para principios del año 1987, datos que servirán como base para el diseño de políticas de transporte racionales.

Hasta el momento, se están logrando porcentajes de encuesta de hasta el 80 por 100 de la muestra que pasa por cada punto de control, lo que da idea de la elevada conciencia cívica y la seriedad del colectivo de transportistas españoles.



IVECO

EL MUNDO DEL TRANSPORTE

BUSCAMOS AL MEJOR CAMIONERO



DIDIER PIRONI DE LA F-1 AL OFF SHORE



MUCHOS cambios esta temporada en el frenético mundo del Off Shore. Después de años de aletargamiento, de nuevo se observa un despertar de esta cara y difícil especialidad, al menos en Europa.

Una de las más atrayentes novedades ha sido la incorporación a este circuito de regatas de Didier Pironi, uno de los mejores pilotos de Fórmula 1 de los últimos años. Pironi ha ganado varios

Grandes Premios a los mandos de Ligier, primero, y luego, como piloto de la mítica, la única escudería, Ferrari, donde cosechó sus principales éxitos, y también un grave accidente, que le retiró de aquella especialidad. Esta ha sido su primera regata de altura, a los mandos de un catamarán Abbate, propulsado por dos poderosos motores Lamborghini de 8.2 litros cada uno y 1.600 caballos de potencia total.

Pironi no ha tenido demasiada suer-

te en este su comienzo. En una modalidad difícil, que requiere muy buen material, puesta a punto, sangre fría y resistencia. Tuvo que abandonar, con importantes vías de agua en su barco y uno de los motores averiado. Tampoco aquí tuvo suerte, pues se pasó varias horas a la deriva, en la mar, hasta que fue remolcado a tierra. Mala suerte para el piloto fracasé de treinta y tres años, que confirmó a MOTOR16 su intención de volver a coger un volante de Fórmula 1, si consigue recuperarse definitivamente.

Los italianos son los actuales maestros de esta especialidad en Europa, gracias tanto a sus astilleros —capaces de realizar magníficos barcos en aluminio, madera y fibras exóticas, muy ligeros, rígidos y resistentes— como a las importantes marcas de motores, que han escogido este deporte para campo de pruebas y desarrollo de sus mecánicas. Así, los Lamborghini, que en la pasada temporada sólo montaba Renato Della Valle, ya en este año son los más populares y eficaces entre los de gasolina. Se muestran más elásticos, poderosos y fiables que los tradicionales V8 americanos de la misma cilindrada.

Entre las mecánicas diesel (en la Clase I de Off Shore se pueden montar un número libre de motores, tanto en gasolina como en diesel, siempre y cuando el cubaje total no supere los 16,4 litros para los primeros y los 32,8 litros para los segundos), Issota Fraschini, una de las marcas pioneras del automo-

vilismo, también empieza a recoger los frutos de un año de trabajo: Bruno Abbate, diseñador y constructor de barcos, monta en su Pinot di Pinot tres motores de 10 litros cada uno, que le proporcionan algo más de 2.000 caballos de potencia.

De todas formas, el barco más potente es el sueco «Rolly Go», dotado de

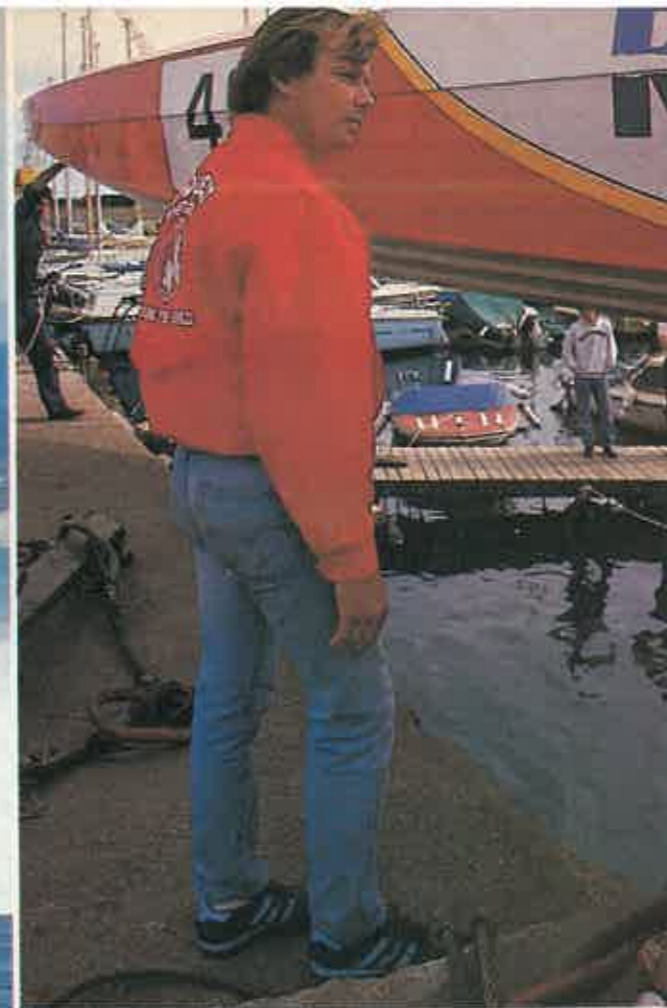
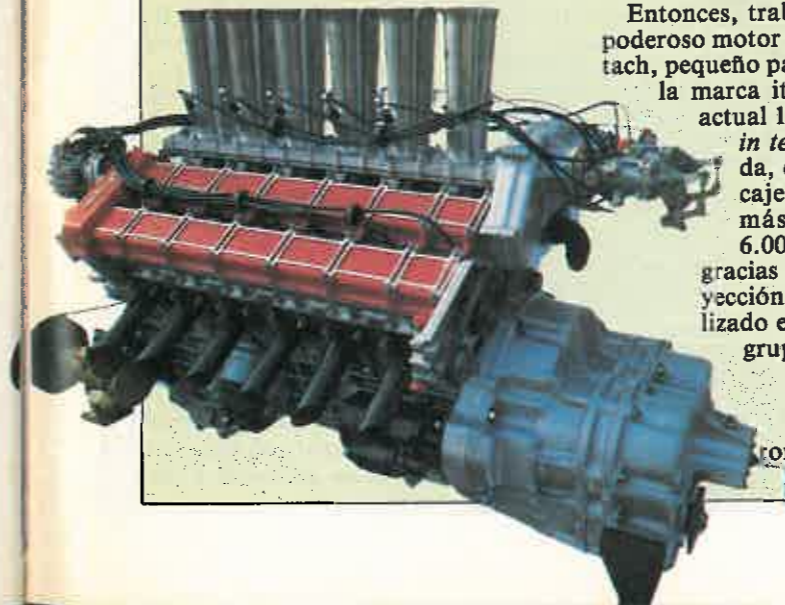
cuatro motores diesel Aifo Iveco, de 5,6 litros cada uno y 2.400 caballos de potencia total. Sin embargo, estos equipos motores diesel, por ahora, resultan menos eficaces que los de gasolina, debido a su superior peso y a las complicaciones mecánicas que proporcionan las transmisiones y las hélices; en todo caso, una por motor.

ELEGANCIA ITALIANA

LOS elitistas pilotos italianos de Off Shore no podían aguantar por mucho tiempo la falta de finura y clase de los motores americanos

con sus enormes bloques de fundición, sus *perolos* de a litro cumplido y sus primitivas distribuciones con un solo árbol de levas central. Esto tenía que terminarse; el prestigio de Italia estaba en peligro.

Entonces, trabajando a partir del poderoso motor Lamborghini Countach, pequeño para estos propósitos, la marca italiana desarrolló el actual 12 cilindros, *biálbero in testa* por cada bancada, de 8.2 litros de cubaje, y que proporciona más de 770 caballos a 6.000 giros por minuto, gracias a un sistema de inyección mecánico. Está realizado en aluminio, y con el grupo reductor pesa 360 kilogramos. Es el motor elegido, entre otros, por Didier Pironi.



Didier Pironi, a la izquierda, prefiere el mar. Sobre estas líneas Estefano Casiraghi



Hay que trabajar duro para recoger éxitos. Más de 2.000 caballos para esta Abbate

Renato Della Valle, después de quedar subcampeón del mundo el año pasado, sigue siendo el gran favorito, y esto lo demostró en Vilanova con motivo de la primera prueba del europeo, donde ganó desahogadamente ante 13 rivales. Casi diez minutos detrás de él entraron, en un apretado duelo, Bruno Abbate y Lenart Bylock, este último, a los mandos del «Rolly Go», que perdió el segundo puesto casi en la línea de meta. El barco sueco había alcanzado la primera boya del recorrido (cerca de 200 millas en total) en primer lugar, pero problemas mecánicos, que lograron solventar sobre la marcha, les privaron de la victoria.

El cuarto clasificado fue el «Moxy», de Angelo Spelta, más descolgado y dotado de dos motores Issota Fraschini de 10 litros cada uno. Los demás participantes, entre los que se encontraban Pironi y Estefano Casiraghi, no consiguieron completar el recorrido, que fue bastante duro a causa de la mar cortada y picada que levantó el viento.

Lamentar, por último, que no hubiera participación en la clase reina (solamente cuatro barcos en forma testimonial en la pequeña clase 3D, de los que solamente terminó el «Marche II», de Cosme Salomó). En España hay muchas motoras de gran potencia, capaces de medirse con estos monstruos; pero, generalmente, se dedican al contrabando y ni sus tripulantes ni las empresas propietarias parecen tener motivaciones deportivas...

Texto y fotos:
José Luis de la Viña

El Off Shore está despertando de nuevo esta temporada. Interesa a los constructores de motores como campo de pruebas



EL «ESCARABAJO» PUEDE CAMINAR

EN su número 130, de 19 de los corrientes, comentan en «Segunda mano» sobre el tan apreciado Volkswagen Escarabajo la dificultad de encontrar los recambios necesarios, convirtiendo el coche más fabricado del mundo y muy apreciado por determinado público, en una pieza de museo, o como citan en su artículo, en más nostálgico que práctico.

Generalmente estamos de acuerdo en los comentarios de nuestra revista (y decimos nuestra, pues al ser suscriptores, así lo entendemos); sin embargo, en este caso que comentamos no es así, pues existe una empresa, la nuestra, que tiene todo lo necesario en recambios para hacer caminar con su característica alegría, no sólo el Escarabajo tan apre-

ciado, sino todos los Volkswagen fabricados de tan especial donaire.

Cla. Alemana de Recambios, S. A.
C/ Martínez Izquierdo, 9
28028-MADRID

VOLAR BAJO

LEO con estupor en uno de sus últimos números que la Policía suiza acaba de presentar a la prensa, cual si de una prometida se tratase, su última gama de radares rutereros garantizados —¡santo cielo!— hasta 251 km/h. Quisiera saber si es posible fijar con cierta exactitud la velocidad a que debemos circular los españoles para estar a salvo de nuestros radares nacionales, aparte, claro, de por debajo de los límites máximos permitidos.

Y, si no es abusar de su confianza, quisiera aprovechar el sello para que me

Agenda

Del 27 de mayo al 2 de junio

AUTOMOVILISMO

- Entre otras retransmisiones deportivas el sábado día 31 el programa **Estadio 2**, de 16 a 19 horas, por la Segunda Cadena, ofrecerá imágenes del desarrollo de las **24 Horas de Le Mans**. También el domingo, **Estudio Estadio**, de 13 a 14 horas, por la Primera Cadena, conectará con el circuito francés.

AUTOMOVILISMO

- El día 31 a las 17 horas comenzará el **X Rallye Internacional Villa de Llanes**, con salida y llegada en esta ciudad asturiana. La llegada del primer participante a la meta está prevista para las 8,54 horas, el domingo día 1 de junio.

MOTOCICLISMO

- En el pueblo leridano de **Mongay** tendrá lugar el próximo día 1 de junio el **Gran Premio de España de Motocross 125 c.c.**, puntuable para el **Campeonato del Mundo**. La primera manga de esta prueba que organiza el Moto Club Segre será a las 11,30 y la segunda manga se iniciará a las 14 horas.
- En el **Circuito de Jerez** el Moto Club jerezano organiza el domingo día 1 la prueba correspondiente al **Campeonato de España Junior 75 y 250 c.c.** y la primera carrera de la recién creada **Copa Yamaha RD**.

AUTOMAR MÁLAGA

RENAULT EN LA COSTA

DESDE que fue inaugurado en el año 1976, Automar Málaga, S. A., concesionario oficial de Renault, se ha ido consolidando como uno de los servicios oficiales que más automóviles nuevos vende en la zona. Estas ventas alcanzaron el año pasado la cifra de 1.232 unidades.

El disponer de unas magníficas instalaciones en la carretera de Cartama, kilómetro 4 (teléfono 952-33 07 00), contribuye a que estas ventas vayan en constante aumento. Dispone de otro punto de exposición y venta que se encuentra situado en la calle de Duquesa de Parcent, número 2.

La superficie total de las instalaciones es de 24.000 metros cuadrados, de los cuales 6.500 están dedicados a servicio técnico, destacan-

do los talleres mecánicos y la sección destinada a electricidad y electrónica del automóvil. Cuenta también con una amplia zona destinada a atender las reparaciones de chapa y pintura.

En un edificio situado dentro de estas mismas instalaciones, tiene cabida la exposición de vehículos nuevos y la de automóviles de ocasión. Ambas exposiciones tienen una superficie conjunta que se aproxima a los 2.000 metros cuadrados. La decoración de ambas se ha realizado siguiendo las normas que Renault ha establecido para todos sus concesionarios.

Se presta una atención especial al mercado del vehículo de ocasión, disponiendo permanentemente de un stock que alcanza las treinta y cinco unidades, las cuales reciben una garantía de tres

meses, que abarca piezas y mano de obra.

La entrega de casi todos los vehículos que componen la gama Renault se realiza de manera casi inmediata, existiendo únicamente un ligero retraso en la entrega del R-11, debido principalmente a la demanda que ha experimentado este modelo.

Automar Málaga a la hora de financiar alguno de sus vehículos recurre a la financiera de Fasa-Renault, denominada Renault Financiación, pero también ofrece la posibilidad de realizar dicha operación mediante Bancos, Cajas de Ahorro y financieras.

La plantilla de este concesionario está compuesta por setenta personas, las cuales se encuentran distribuidas entre los talleres, la administración, el equipo de ventas y el almacén.

aclararan una duda sobre Fórmula 1. Tengo entendido que se consiguen aceleraciones del orden de 0,5 g y deceleraciones del orden de 3 g, todo ello con un solo eje motriz y sin ABS. ¿Hay algo reglamentado sobre estos adelantos o es que sencillamente no pueden mejorar tan brutales prestaciones?

Ignacio Lobo
Madrid

Respuesta.—Que nosotros sepamos, las cifras de velocidad máxima a que los radares utilizados en España pueden funcionar, están por debajo de los 210 kilómetros por hora; pero es una información que no hemos podido constatar, por la que la damos con todas las reservas. Además, son de dos tipos los modelos utilizados por Tráfico, por lo que esta cifra debe lógicamente ser diferente en uno y otro modelo.

En cuanto a la Fórmula 1, las cifras que nos cuenta son incluso superadas por los monoplazas de hoy, que en aceleración superan los 0,7 g (7 m/s²) y en frenada llegan a los 4 g (frenan a 100 km/h. en menos de 10 metros).



Puntuaciones: Exposición, 8,5; vendedores, 7; talleres, 8,5; financiación, 7; entregas, 7; stock, 7.

EUROPARTS-ESPAÑA, S. A.

EDIF. EL VERDADER, 1.º-4. PASEO MARITIMO - ALTEA (ALICANTE) - ☎ (965) 84 09 67 - 68407 ALTEA E

CONDUCTOR STOP!!!

EVITE LOS OLORES, LOS HUMOS, LAS TURBULENCIAS, LOS VIAJES CANSADOS VENTILE SU COCHE, HAGALO MAS AMPLIO Y AGRADABLE. REVALORICELO INSTALANDO UN TECHO SOLAR EUROPARTS T x 2

AMPLIA GAMA

- T x 2 PEQUEÑO REFLECTANTE
- T x 2 PEQUEÑO NEGRO
- T x 2 PEQUEÑO BLANCO
- T x 2 UNIVERSAL REFLECTANTE
- T x 2 UNIVERSAL NEGRO
- T x 2 UNIVERSAL BLANCO
- TV x 4 DE LUXE

ACCESORIOS

- DEFLECTOR DE VIENTO
- BOLSA DE ALMACENAMIENTO
- CORTINA INTERIOR QUITASOL

NO CUALQUIERA PUEDE HACER UN TECHO SOLARI!!!

AL ESCOGER SU TECHO UD. DEBE CONSIDERAR ALGUNOS FACTORES QUE NO LE HAGAN ARREPENTIRSE DE SU ELECCION:

- HERMETICIDAD ABSOLUTA
- ACABADO PERFECTO DE PIEZA ORIGINAL. EXIJALO
- GARANTIA DE DOS AÑOS
- RECONOCIMIENTO DE LAS ASOCIACIONES DE MAS SOLERA EN EL MUNDO DEL AUTOMOVIL EUROPEO: TUV ALEMANA Y AA BRITANICA
- UN PRECIO VERDADERAMENTE ASEQUIBLE DADA SU ALTA CALIDAD



Un Recorte Preciso Para Este Acabado Perfecto

Bisagras de Tipo Inserción

Manecilla Trasera Diseñada con Precisión

MADRID Tasa Ing. Coslada, 4. 28028 Madrid Telf. (91) 255 41 35	CATALUNYA Plaza Tetuán, 10. 08010 Barcelona Telf. (93) 246 11 73	MÁLAGA Auto-Hifi Los Patios, 138. 29004 Málaga Telf. (952) 31 19 46
---	---	--

Detalles técnicos:
Marco y bisagras de extrusión de aluminio. Cristal XXX con un 80 % de reflectancia. Sello hermetizante de butilo

MONTAMOS elevallas eléctricas diseñadas para gran variedad de vehículos, cerraduras centralizadas, alarmas electrónicas, rejillas para faros integrados, limpiaparabrisas traseros, autotacómetro, Andrés Mellado, 85. Tel. (91) 441 80 70.

TECHO panorámico, instalado, 24.000 pesetas. Autotacómetro, Andrés Mellado, 85. Tel. (91) 441 80 70.

COMPRO Mini 1275 GT en buen estado. Tel. (988) 52 71 43. Noches.

BX 19 TRD Diesel, año 1983.

CITROEN-Simca Matra Bagheera, año 1976.

ALFA Romeo Giulietta 2.0, año 1981.

SUPERCLASICO
MORRIS COOPER «S»
AÑO 1964
SUPERORIGINAL
550.000 Ptas.
(91) 754 40 66
730 06 34
J. L. LEIRADO

SEAT Ronda Diesel, año 1982.

SEAT Fura, año 1983. General Yagüe, 52. Tel. (91) 270 15 15.

PARTICULAR, Volkswagen Escarabajo 1500, año 1975. Perfecto estado, motor rectificado, techo deslizante, autorradio, guardado en garaje, 94.000 kms., 480.000 pesetas contado, llamar al Tel. (91) 222 61 74 y 450 37 53.

COMPRO Lamborghini o similar, no importa estado, barato. Tel. (981) 23 81 72, de 16 a 23 horas.

JEEP Volkswagen K-181. Todo terreno, descapotable, perfecto estado, 795.000 ptas. Tel. (91) 242 50 20. Comercio.

SUZUKI SJ 410, techo metálico, lujo, 6 meses, impecable, 795.000. Tel. (91) 242 50 20. Comercio.

PARTICULAR Golf GTI, año 83, 55.000 kms., llantas aleación y muchos extras más, perfecto estado, 1.400.000 ptas. Llamar al tel. (91) 253 32 26.



¡ALTO!

NO DE MAS VUELTAS

CONFIE EN PROFESIONALES

A la hora de comprar un coche de OCASION...
Visítenos. 20 AÑOS DE EXPERIENCIA NOS AVALAN

200 automóviles
en STOCK

AUTOMOVILES ALHAMBRA, S. A.

PASEO DE LAS DELICIAS,
65 BIS Y 100 BIS
Tel. 468 46 08 MADRID

AUTOMOVILES
CANALCAR

COMPRAMOS A TODO AQUEL QUE QUIERA VENDER UN AUTOMOVIL QUE ESTÉ EN MUY BUEN ESTADO. OPERACION RAPIDA E INMEDIATO PAGO AL CONTADO DE SU VEHICULO. TASAMOS A DOMICILIO.

Nota: La presentación de este anuncio aumenta el valor de su coche en 3.000 ptas. más.
UNA VEZ FIJADO EL PRECIO

EMPRESA RECOMENDADA

Martin de los Heros. 63. Tels.: 248 62 60 - 248 58 60
MADRID

AUSTIN ROVER

SECORSA

SIN ENTRADA · SIN LETRAS



METRO: 24.639 pts./mes



ROVER 216: 41.595 pts./mes



MONTEGO: 46.629 pts./mes



RANGE ROVER: 67.175 pts./mes

Padre Damián, 7

RANGE Rover. M-DY, verde, aire, como nuevo, extras, 1.600.000. Tel. (91) 250 07 94.

RENAULT 11 Turbo. M-8000-GS, 6.000 kms. Tel. (91) 252 84 81.

PARTICULAR vende Golf GLD. M-EL. Extras, 950.000 ptas. Llamar al tel. (91) 682 73 44 de 8 a 15 horas.

MERCEDES 250 automático, nuevo, aire acondicionado, importación, aire acondicionado. Tel. (91) 889 27 15.

VENDO Alfa Romeo GTV-6 2.5 exclusivo. Completo extras, particular. Tel. (91) 467 54 24. Sr. Nieto. Tardes.

Haga llegar su voz a todos los puntos de su empresa

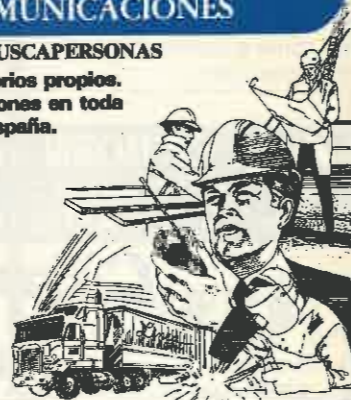
MARVILSA
RADIOCOMUNICACIONES

EMISORAS-BUSCAPERSONAS

Laboratorios propios.
Instalaciones en toda España.

FORCE
COMMUNICATIONS

Castrogeriz, núm. 1
28025 Madrid
(91) 461 84 77
465 54 17



PEUGEOT 205 MOTORLANDIA, S.A.



EXPOSICIONES: PASEO DE LA CASTELLANA, 268. Tel. 773 96 98-64
PLAZA REPUBLICA DOMINICANA, 6. Tel. 457 65 65-30
AVENIDA DE MANOTERAS, 4-2.

SERVICIO Y RECAMBIOS: AVENIDA DE MANOTERAS, 4-2. (Esquina a carretera de Burgos, km 5.) Tels. 202 81 40-41

CONTIGO AL FIN DEL MUNDO.

FINANCIACION ESPECIAL

SU CONCESIONARIO
PEUGEOT TALBOT



Juan Carlos Oñoro tuvo sustos para todos los gustos. El nuevo reparto de pesos del Manta 400 experimentado en Lugo no funcionó.

RALLYE DE TIERRA DE LUGO

OÑORO POR LOS PELOS

DE nuevo, al igual que en Cardona, el rallye de Tierra de Lugo contó con una numerosa inscripción que sin duda se repetirá en el resto de las pruebas de este Campeonato de España Camel Off-Road que está desbordando todas las previsiones. Setenta coches, de los ochenta inscritos, tomaron la salida y tan sólo cuarenta y nueve lograron terminar, ya que esta segunda prueba del campeonato se caracterizó por las numerosas roturas y salidas de pista de los que no se libraron ni siquiera los hombres de cabeza, entre ellos Serviá, Pich, Aldecoa y Verdú, que se quedaron en el difícil tramo de Los Lagos.

El BMW 324 turbo diesel conducido por Arnella fue tercero. En la próxima carrera el coche ya tendrá autoblocante y relación cerrada.

En la próxima carrera el coche ya tendrá autoblocante y relación cerrada.



Sólo trece segundos

Juan Carlos Oñoro, con Opel Manta 400, que durante todo el rallye tuvo numerosos problemas, logró vencer por una mínima diferencia. Trece segundos le distanciaron al final del Visa 1.000 Pistas de Villanueva, ya que el piloto gallego sufrió una penalización de veinte segundos. Magnífica la actuación de Arnella con BMW 324 turbo diesel que quedó a cincuenta y un segundos del vencedor. Por su parte, José María Serviá, que marcó los dos primeros scrach mientras se mantuvo en carrera, tuvo que abandonar en el cuarto tramo al romper de nuevo, al igual

Autosatisfacción. Opel Manta.



Conducir el Opel Manta es sentirse satisfecho. Por su motor 2.0 inyección, impulsado por 125 CV, que le permite alcanzar una velocidad de más de 190 km/h.

Por su resistencia, demostrada en numerosas pruebas automovilísticas, que garantiza un buen comportamiento y fiabilidad.

Siéntase satisfecho.

El Opel Manta le espera en cualquiera de los 350 Puntos de Venta y Servicio Opel.

Con especiales condiciones de financiación Opel Credit.

Y con otras muchas ventajas Opel: un año de garantía total, mantenimiento cada 15.000 kms. y el seguro Opel Euroservice Assis-

tance, que le garantiza asistencia gratuita durante un año en España y otros 25 países.

Conozca el Opel Manta. Viva autosatisfecho.

Desde sólo 1.909.086 ptas., incluido I.V.A.



OPEL
INNOVACIONES EN MARCHA.

PARQUE CERRADO

- Mucho público en Lugo para ver este rallye que no brilló precisamente por una buena organización. Pilotos y público se quejaban de la mala localización de los tramos.

- De los cuatro tramos que se corrieron, el más bonito y también el más difícil fue el de los lagos. A lo largo de los 10,49 kilómetros de esta prueba especial fueron numerosos los golpes. Serviá, Pich, Aldecoa y Verdú fueron los abandonos más significativos en la primera pasada.

- La posición de Juanjo Lacalle en la parte posterior del Manta 400 de Oñoro para propiciar una mayor capacidad motriz, dio numerosos problemas al equipo. El coche falto de peso delante se demostró inconducible y ésta fue la causa de los numerosos golpes con que llegó a la meta.

- En la salida de Lugo no estaba Antonio Zanini. Al parecer el piloto catalán, que alegó falta de puesta a punto de su coche, está más preocupado por el Villa de Llanes que por el certamen de tierra.

- Por fin, parece que el programa del mayor de los Serviá, Salvador, puede llevarse a cabo, gracias al inestimable apoyo de Fiat-Lancia y a la llegada de un nuevo sponsor, 7-Up.



El gallego Pereira —arriba— se llevó la Challenge Suzuki entre 23 participantes Villanueva con Visa 1.000 Pistas —abajo—, primero en tracción total y segundo de la general

que en Cardona el soporte del motor trasero del Seat Ibiza con doble motor y 246 caballos que puede llegar a ser muy competitivo si logran hacerlo fiable. Otro de los grandes derrotados en Lugo fue Guillermo Barreras, vencedor en las dos ediciones anteriores, cuyo Renault 5 turbo padeció desde el principio problemas de motor. Además, el piloto de Philips Autorradio tuvo dos salidas de carretera, la segunda de ellas en el penúltimo tramo muy aparatosa, y llegó a la meta con el coche casi destrozado, teniéndose que conformar con el puesto cuarenta y uno, muy lejos de las posibilidades del equipo.

Entre los 23 Suzukis que tomaron la salida el gallego Pereira, veinte de la general, fue el vencedor, seguido del ca-



talán Sole, vencedor en Cardona y del madrileño Onis.

M.ª Jesus Beneit
Fotos: Alex Puyol

REESTRENO EN CALAFAT

DESPUES de los múltiples problemas y diversas sentencias que pesaron sobre el circuito de Calafat, el Real Automóvil Club de Cataluña conseguía los permisos oportunos del Ayuntamiento de la Ametlla de Mar, así como del Departamento de Gobernación de la Generalitat, recuperándose un circuito permanente inaugurado el 29 de septiembre de 1974 y que tras diversos cierres esporádicos quedó clausurado para el deporte del automóvil en octubre de 1984. Para su reapertura se habían programado cuatro carreras: Copa Renault 5 Turbo, Copa Renault 5 Iniciación, Volante RACC y Clásicos Deportivos, en tanto que la Copa Polo debía posponer su debut ante el retraso sufrido en la llegada de ciertas piezas procedentes de Alemania.

La Copa Iniciación abre la jornada del domingo, disputándose igualmente la primera carrera de esta fórmula de promoción. En ella el piloto de MOTOR16, el jerezano Cosme Domecq, subcampeón del pasado año no, tenía ninguna dificultad en adjudicarse el triunfo final tras obtener la primera posición de la parrilla

En carrera, Domecq tan sólo pudo ser seguido por José Luis Puras, quedando más descolgados Enrique Marqués y Tomás Saldaña. A destacar el duelo protagonizado por David Arias y Javier Moltó durante gran parte de la carrera, resuelto a favor del primero. Entre las féminas María José Revaldería se imponía a Adelina Vizcaíno.

En la copa «grande» Antonio Castro De nuevo hubo carreras en Calafat Cosme Domecq venció en la Copa Iniciación



Jograba el mejor tiempo en los entrenamientos seguido de Ramón Rodríguez e Iñigo Maguregui, separados ambos por tan sólo una centésima. El piloto de Marlboro sería en carrera el principal protagonista y perjudicado en una auténtica melé en la misma línea de salida que alteraba las posiciones conseguidas. Alberto González y Enrique Gluckman quedarían también notablemente retrasados, siendo el más beneficiado Santiago Moya, que se alzaba inicialmente en segunda posición tras Antonio Castro hasta verse superado por Ramón Rodríguez en la tercera vuelta, manteniéndose las posiciones de honor sin variaciones hasta el banderazo final. Tras ellos Manuel Vidal y Carlos Palau configurarían otro punto de atención seguidos por Ignacio de Palacio y Manuel Ayuso.

En el Volante RACC, triunfo de Soló, destacando las remontadas de Maseras y Lloberas, aunque el triunfo de Jordi Grinyó, Talbot Samba Rallye, en su división le permite seguir conservando la primera posición. En Clásicos Deportivos, escasa participación y victoria sin problemas para el BMW 2002 de Mitus Palau-Ribes seguido de Millanés con idéntica montura.

Texto y foto: Esteban Delgado



G.P. DE BELGICA

LA REVANCHA DE MANSSELL

PARA el piloto británico Nigel Mansell, esta victoria en el Gran Premio de Bélgica de Fórmula 1 habrá sido, sobre todo, una revancha sobre Ayrton Senna, que le sacó de la pista en Jacarepaguá y le ganó por un metro en Jerez. Esta vez Senna se conformó con un segundo puesto, que le coloca de líder

provisional en el Mundial. Este ha sido el segundo triunfo de Williams-Honda en lo que va de temporada. En realidad, los coches británicos han sido los grandes dominadores en este circuito, donde se precisa un motor que desarrolle mucha potencia y además con un consumo contenido de gasolina. La superioridad de Williams se puso de ma-

nifiesto desde los entrenamientos, donde Nelson Piquet, sin muchos esfuerzo, se adjudicó la decimonovena *pole position* de su carrera, registrando el tiempo de 1-54-311, arrebatándosela a Gerard Berger, que el día anterior había conseguido milagrosamente parar los cronómetros en 1-54-468. De todos modos, se debe precisar que en el tiempo

de 1-54 se habían clasificado también Prost, Senna, Mansell y Fabi, que demostró la competitividad de su Benetton.

Para el equipo McLaren, los sueños de victoria se desvanecieron cuando, en la salida, Prost fue a chocar contra Berger que se retrasaba en arrancar, y de rebote se vio afectado Patric Tambay.

TURBULENCIAS

● **Bernie Ecclestone** ha hecho un comunicado escrito anunciando que **Derek Warwick** ha aceptado la oferta de la escudería **Brabham** para sustituir a **Elio de Angelis**. A raíz de esto, **Warwick** volverá a la F-1 como segundo piloto del equipo inglés, junto a **Riccardo Patrese**.

● **Ferrari** ha ensayado con turbos **Garrett** en el coche de **Johansson** primero y luego en el de **Alboreto**. Los resultados han sido poco brillantes respecto a las turbinas **KKK** que siempre han usado. **Michele Alboreto** ha dicho que el motor equipado con turbinas **Garrett** tarda más en responder a bajo régimen y tiende a ahogarse cuando se pisa a fondo.

● Dicen las lenguas de doble filo que la conversación mantenida en Mónaco entre **Giovanni Agnelli** y **Gerard Ducarouge** ha sido como el abrazo del padrino. Al parecer, el técnico francés (en la foto con **Marco Piccini**, de

rios problemas a los neumáticos **Good Year** de clasificación. Concretamente, **Senna**, **Piquet** y **Prost** se quejaron de no poder conseguir mejores tiempos, debido a que los neumáticos se degradaban sin llegar a cumplir una vuelta entera a pleno régimen.

● **Gerard Ducarouge** ha sustituido los bujes de rueda por otros de nuevo diseño, más sólidos y que permiten montar nuevas suspensiones también más robustas. Pero debido a un error de medida, no se han podido emplear.

● Los **Benetton** han estrenado un nuevo chasis. Desde las primeras vueltas se ha mostrado muy competitivo, permitiendo a **Gerard Berger** lograr la pole position momentánea del viernes y el segundo lugar para la parrilla de salida. La modificación más importante estriba en la aerodinámica posterior, una nueva toma de aire para la turbina y una sensible mejora de la refrigeración, tanto del motor como del conjunto de las turbinas.

● El señor **René Bodinet**, presidente de **Ricard International**, ha comunicado que el circuito de **Paul Ricard** será reducido a 3,8 kilómetros. Para esto se está modificando la zona **Brette** de **L'Ecola**. El señor **Bodinet** ha comentado también que estas medidas han sido imprescindibles para mejorar la seguridad del circuito y espera sirva de ejemplo para otros.

● La **FOCA** ha firmado con la dirección del circuito de **Silverstone** un contrato para celebrar el **Gran Premio de Inglaterra** en los próximos cinco años.

● A consecuencia de los percances ocurridos este año en **Jacarepaguá**, el presidente de la **Federación Brasileña de Automovilismo**, señor **João Melo**, ha garantizado a la **FISA** que el Gobierno de su país se responsabilizará del orden y de la organización en el próximo **Gran Premio de Brasil**.

● **Jesús Pareja** tuvo que abandonar otra vez en la carrera de la **Copa Renault Europa**, a causa de la rotura de un radiador. La prueba fue ganada por **Sigala**.



Ferrari) pasará la próxima temporada a **Ferrari**, junto con **Ayrton Senna**. Mientras, **Harvey Postlethwaite**, artífice de los actuales **Ferrari**, está desempolvando las maletas rumbo a **Inglaterra**. Por otra parte, **Enzo Ferrari** ha confirmado a **Alboreto** como piloto para 1987.

● **Christian Danner** ha estrenado el nuevo **Osella**, todavía equipado con motor **Alfa Romeo**. Desde las primeras vueltas, el coche acusó problemas eléctricos, excesiva refrigeración en los intercambiadores y, por último, sobrecalentamiento en los frenos. **Osella** decidió usar el viejo coche para la carrera.

● El equipo **Tyrrel** ha estrenado doble disco posterior en cada rueda para **Martin Brundle**. Los resultados han sido satisfactorios desde el primer momento, con lo cual **Ken Tyrrel** decidió emplearlo también en la carrera.

● Los 6.947 metros de longitud que mide el circuito de **Spa** han creado se-



Senna se tuvo que conformar con el segundo puesto. No pudo resistir el ataque de Mansell a media carrera.

Desde la primera vuelta, **Piquet**, no sólo tomó la primera posición sino que rodaba a un ritmo insostenible, distanciándose de **Senna** a más de un segundo por vuelta. La sorpresa fue ver cómo **Johansson** consiguió situarse en cuarta posición y enseguida empezó la caza a **Mansell**, que le precedía.

Ya mucho más lejos, en la novena posición, rodaba el **Ferrari** de **Alboreto**, que al parecer se había inclinado hacia una conducción metódica, sin brío, para poder terminar la carrera.

Otra sorpresa fue la salida de **Dumfries**, que durante ocho vueltas mantuvo la quinta posición. Posteriormente, estuvo en boxes por avería de una turbina y abandonó.

Remontada de Prost

Una vez reparados los daños del coche de **Prost**, éste emprendió una remontada sorprendente, cosa que dejaba ver el alto nivel competitivo del **McLaren** y también la capacidad del motor **TAG** en cuanto al consumo. Para **Rosberg**, el **Gran Premio de Spa** no fue muy afortunado. Después de rodar en duodécima posición durante siete vueltas, abandonó por problemas mecánicos en los frenos. Mientras tanto, **Piquet** seguía aumentando su ventaja sobre **Senna**, que rodaba muy lejos de **Mansell** situado en tercer lugar, después de haber mantenido un pique por esta posición con **Johansson**.

La fiabilidad de los **Ferrari** se demostró también por la remontada de **Alboreto** hasta el quinto lugar, adelantando a los **Ligier** de **Arnoux** y **Laffite**.

Sin embargo, al cumplirse la vuelta decimosexta, el motor **Honda** traicionó a **Piquet** obligándole al abandono, cuando todo parecía estar a punto para una victoria incontestada como en **Jacarepaguá**. A consecuencia de esto, **Senna** vio clara su posibilidad de victoria y empezó a rodar al máximo que le permitía su indicador de combustible para distanciarse de **Mansell**. Ambos



Johansson ha vuelto a subirse al podio. Hacía tiempo que un piloto de Ferrari no terminaba tan alto. Michele Alboreto (derecha) confirmó con el cuarto puesto la recuperación del equipo italiano, propiciada también por los abandonos

pararon a cambiar neumáticos en la vuelta veinte. Para **Senna**, el tiempo empleado en la operación fue de 9,6 segundos, casi dos segundos más lento que **Mansell**, cosa que le permitió a éste salir de boxes con ventaja, y empezar la caza a **Johansson**, que rodaba primero a siete segundos de diferencia. Cuando éste paró también a cambiar neumáticos, **Mansell** se situó primero, seguido de **Senna** a un segundo. Durante algunas vueltas, el brasileño intentó mantener el ritmo de **Mansell**, pero el consumo del motor **Renault** le indicaba que así no era posible seguir. También los

Ferrari rodaban de forma regular, y tanto **Alboreto** como **Johansson** recibían órdenes desde boxes de no forzar, con el fin de mantener la tercera y cuarta posición que a todos parecían milagrosas.

Siempre en su remontada, **Prost** consiguió marcar el tiempo más rápido, cuando en la vuelta vigésima octava se situaba séptimo adelantando a **Fabi**.

A diez vueltas del final, sólo quedaban catorce coches en pista y **Mansell** empezaba a despegarse de **Senna**, que se veía obligado a aminorar su marcha, sin que hubiese la posibilidad de pre-

senciar un final tan emocionante como el de **Jerez de la Frontera**.

En el momento de la llegada, fueron catorce segundos los que separaban a **Senna** de **Mansell**. Pero esto no ha sido lo peor, sino la clara superioridad del motor **Honda** respecto al **Renault** en cuanto a la relación prestaciones-consumo.

Una vez más, los **Benetton**, que gozan de un buen chasis, se encuentran limitados por el motor **BMW** que en este caso ha vuelto a tener problemas de temperatura con la consecuente bajada de rendimiento. Por tercera vez, la ac-

POTENCIA LIMITADA

EL presidente de la **FISA**, **Jean Marie Balestre**, después de haber mantenido una reunión de cuatro horas con todos los constructores de F-1 y una comisión de pilotos formada por **Piquet**, **Prost**, **Alboreto**, **Senna**, **Tambay**, **Boutsen**, **Patrese**, **Brundle** y **Danner**, ha comunicado lo que sigue: el desenfrenado desarrollo tecnológico en los motores de rallye y F-1 ha puesto en serio peligro la seguridad de los pilotos y de los espectadores. Por tanto, de común acuerdo todos los pilotos y los constructores aceptan la nueva normativa de reducir a seiscientos caballos la potencia para la F1 y a trescientos para los rallyes. Como medidas orientativas para estas restricciones, se piensa limitar la cilindrada a mil centímetros cúbicos, colocar un estrangulador en la toma de aire del turbo o bien colocar una válvula que limite el escape. Estas soluciones se empezaron a discutir el pasado lunes, día 26 de mayo, y entrarán en vigor a partir de febrero de 1987.

Al respecto de estas nuevas normas hemos recabado la opinión de algunos protagonistas:

Gerard Ducarouge - Director técnico

de **Lotus**: «No es importante la reducción de la potencia a seiscientos caballos. Lo difícil será encontrar unas soluciones aerodinámicas que permitan mantener el nivel de un F-1.»

Carlo Chiti - Director técnico de Motori Moderni: «Nosotros hemos trabajado en un motor de seis cilindros en uve a la busca de lograr mil caballos. Ahora todo cambia hasta el límite de revolucionar la F-1 en los próximos años. A mi parecer, empieza la época de los motores con cuatro cilindros, cualquiera que sea la cilindrada. El seis cilindros ha muerto.»

Bernard Cassin y Jean Sage - Renault Sport: «Sin saber cuál será la cilindrada definitiva, no se pueden hacer suposiciones a cerca de motores con cuatro o más cilindros. Tan im-

portante como esto será saber los litros de combustible y a la normativa que afecte el peso y la aerodinámica.»

Gottfried Asami - Director técnico de Honda F-1 en los circuitos: «En un principio, **Honda** se había opuesto a estas medidas. Tenemos los motores más potentes del momento, y todavía con muchas posibilidades de desarrollo. Sobre el futuro no puedo opinar.»

Marco Piccini - Director deportivo de Ferrari: «En **Maranello** tenemos experiencias suficientes para hacer frente a cualquier normativa. Opinar en este momento no tiene sentido. Sólo queda esperar para ver cómo se aplicará el nuevo reglamento.»

Mezzanotte - Director técnico de Pirelli F-1: «Todas nuestras experiencias se han desarrollado en un sentido, transmitir al suelo la tracción de un motor con mil caballos. Después de estas medidas, será preciso empezar de nuevo.»

Keith Duckworth - Director técnico de Cosworth: «Me temo que esta normativa paralizará el desarrollo del motor **Ford Turbo**. Su estructura está pensada para mil caballos.»



tuación de los Lola, equipados con motor Ford Turbo, ha sido más que modesta. En los entrenamientos, lograron la décima y la decimosexta posición, mientras que en la carrera Jones no pudo terminar por falta de combustible.

El próximo Gran Premio será en Montreal, un circuito donde los Williams podrán volver a demostrar la superioridad que los distingue, a la espera de que Lotus ponga remedio al problema del consumo de combustible y que la suerte acompañe a McLaren.

Gigi Corbetta
(Enviado especial)

F-3000 PEREZ SALA COMO LA ESPUMA

La carrera de Fórmula 3000 disputada en el circuito de SPA ha sido tan emocionante o más que muchas de la F-1. P. Alliot se adjudicó la victoria después de mantener la primera posición veinte vueltas y aguantar el acoso de J. Nielsen, que se había propuesto demostrar su talento a toda costa y llevar a la victoria, por segunda vez, al motor Honda que equipa su Ralt-RT20.

Al contrario que en la carrera anterior en Pau, las bajas no fueron muchas y cruzaron la meta veintidós coches. El gran ausente, Thackwell, se encontraba en Japón para correr la F-2 y dejó su puesto a Weaver, que en la primera vuelta fue a chocar contra el guardarrail, afortunadamente sin graves consecuencias. En esta carrera, Pirro y Alliot han sido los dominadores abso-

lutos; Pirro, que tomó la primera posición desde el banderazo de salida, se mantuvo en cabeza durante las primeras diez vueltas, aguantando el acoso de Alliot. Esta situación llegó a poner nervioso al italiano, que hizo un trompo en la chicane. Tal error benefició a Alliot y a sus seguidores directos, Capelli y Nielsen, pero no a Luis Pérez-Sala, que después de remontar desde el octavo hasta el quinto puesto tuvo que frenar al encontrarse al italiano cruzado en la pista mientras intentaba volver a arrancar. Este retraso distanció a nuestro piloto del grupo de cabeza. Durante algunas vueltas, Pirro, ya doblado, intentó mantenerse por delante de Pérez-Sala; sin embargo, el ritmo del español era superior y no tuvo más remedio que ceder.

A partir de ese momento, P. Alliot

PARRILLA DE SALIDA

6 N. Piquet Williams-Honda 1-54-331	[1]	20 G. Berger Benetton-BMW 1-54-468
1 A. Prost McLaren-TAG 1-54-501	[2]	12 A. Senna Lotus-Renault 1-54-576
5 N. Mansell Williams-Honda 1-54-582	[3]	19 T. Fabi Benetton-BMW 1-54-765
25 R. Arnoux Ligier-Renault 1-55-576	[4]	2 K. Rosberg McLaren TAG 1-55-662
27 M. Alboreto Ferrari 1-56-242	[5]	16 P. Tambay Lola-Ford 1-56-309
28 S. Johansson Ferrari 1-56-496	[6]	3 M. Brundell Tyrrell-Renault 1-56-537
11 J. Dumfries Lotus-Renault 1-57-462	[7]	18 T. Boutsen Arrows-BMW 1-57-612
7 R. Patrese Brabham-BMW 1-57-612	[8]	15 A. Jones Lola-Ford 1-57-815
26 J. Laffite Ligier-Renault 1-58-238	[9]	4 P. Streiff Tyrrell-Renault 1-58-603
23 A. de Cesaris Minardi-MM 1-59-960	[10]	14 J. Palmer Zakspeed 2-00-148
17 M. Surer Arrows-BMW 2-01-320	[11]	24 A. Nannini Minardi-MM 2-01-354
9 H. Rothengatter Zakspeed 2-03-842	[12]	21 P. Ghinzani Osella-A. Romeo 2-05-092
22 C. Danner Osella-A. Romeo 2-06-219	[13]	

CLASIFICACION

1. Nigel Mansell (Williams-Honda), 1 hora 22 minutos 57 segundos; 2. Ayrton Senna (Lotus-Renault), a 19 s; 3. Stefan Johansson (Ferrari), a 26 s; 4. Michele Alboreto (Ferrari), a 29 s; 5. Jacques Laffite (Ligier-Renault), a 1 m 10 s; 6. Alain Prost (McLaren-TAG), a 2 m 17 s; 7. Teo Fabi (Benetton-BMW), a 1 vuelta; 8. Riccardo Patrese (Brabham-BMW), a 1 vuelta; 9. Mark Surer (Arrows-BMW), a 2 vueltas; 10. Bernhard Berger (Benetton-BMW), a 2 vueltas; 11. Alan Jones (Lola-Ford), a 3 vueltas; 12. Philippe Streiff (Tyrrell-Renault), a 3 vueltas

ASI VA EL MUNDIAL Pilotos

1. Ayrton Senna (Bra.), 25 puntos; 2. Alain Prost (Fra.), 23; 3. Nigel Mansell (GBR.), 18; 4. Nelson Piquet (Bra.), 15; 5. Keke Rosberg (Fin.), 11; 6. Jacques Laffite (Fra.) y Stefan Johansson (Sue.), 7; 8. Gerhard Berger (Aus.), 6; 9. René Arnoux (Fra.), 5; 10. Michele Alboreto (Ita.), 3

Marcas

1. McLaren, 34 puntos; 2. Williams, 33; 3. Lotus, 25; 4. Ligier, 12



Luis Pérez Sala le está tomando el gusto a la Fórmula 3.000. Después de Pau, en Spa ha vuelto a puntuar en una magnífica carrera



Philippe Alliot fue el ganador de una movida carrera.

LINEA DIRECTA

● Sobre el desarrollo del motor Lamborghini-Motori Moderni para la F 3000 Carlo Chiti ha confirmado que el propulsor está ya desarrollado y que puede alcanzar los 450 caballos, igual que el Cosworth. Pero no estará disponible hasta finales de verano por falta de tiempo para su fabricación.

● Después del éxito logrado por Gaston Rahier en Pau, donde se situó primero en la parrilla de salida en la Fórmula Ford, ha comentado que muy pronto tomará contacto con un coche de F 3000. Además, ha formado un equipo capitaneado por Beinhauer para atender a los pilotos privados que tomarán parte en el Rallye París-Dakar con motos BMW.

● El piloto español Adrián Campos

no ha podido clasificarse para la parrilla de salida por un problema de neumáticos. Los dos posteriores patinaron sobre la llanta, lo que le impidió rodar con normalidad. El problema no se pudo resolver en el tiempo disponible, y nuestro piloto se tuvo que conformar con ver la carrera por televisión.

● Se ha confirmado que Mickie Thackwell tomará parte en la carrera de Birmingham, donde hace días estuvo examinando el circuito.

● A la vista de los éxitos conseguidos en Pau y el segundo puesto en Spa, Honda ha dado a entender que prestará especial interés en la preparación de los propulsores que equipan los Ralt de J. Nielsen y M. Thackwell, este último sustituido en esta carrera por J. Weaver.

y J. Nielsen rodaron en las primeras posiciones en una lucha constante, que se mantuvo hasta la meta. Concretamente, a dos vueltas del final, Nielsen, en un intento desesperado de adelantar a su rival, marcó la vuelta más rápida en 2-11-139, y estuvo a punto de chocar con Alliot, lo que hubiera dado paso a Capelli, que rodaba tercero, a mucha distancia, y a Pérez Sala, que había optado por una conducción metódica y segura, con el fin de conservar su bien merecido cuarto lugar. Concretamente, P. L. Martini, su compañero de equipo, y con experiencias en F-1, se vio rezagado a la undécima posición, muy lejos del piloto español.

Después de cuatro carreras disputadas, con un quinto puesto en Pau y un cuarto en Spa, no cabe duda de que L. Pérez Sala es un claro candidato a la élite de este campeonato. Por delante de él sólo hay otros pilotos con mucha más experiencia en F 3000 o en la Fórmula Reina.

Gigi Corbetta (Enviado especial)

Restaurante espectáculo



PRESENTA

SU GRUPO FLAMENCO "COMPAS"
Y EL BALLET ESPAÑOL "LOS GOYESCOS"
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

El americano Eddie Lawson no tuvo rival en Quinientos. La ausencia de Spencer le facilitó las cosas.



G.P. DE ALEMANIA

HERREROS SALVA A DERBI

De la nutrida representación española en el circuito del Nurburgring, dieciséis pilotos, tan sólo Manuel Herreros, al que cariñosamente se le conoce por *El Champi*, ha salido contento, pues ha conseguido, ¡y cómo!, su primera victoria en un Gran Premio. El resto ha sido diezmado por las caídas y los inconvenientes técnicos.

LA categoría de 80 c.c. está resultando este año una de las más espectaculares gracias a la lucha que mantienen los hombres de Derbi entre sí y contra el suizo Dorflinger. Este había sido el más veloz en los entrenos, seguido a dos décimas por As-

par y a seis por Nieto. En carrera, tras un efímero liderato de Bianchi, pronto Aspar, Herreros, Dorflinger y Nieto se destacaban del resto. Otro hombre hacía vibrar a los españoles: Bolart, quien antes de caerse en el quinto giro lograba incluso adelantar a Nieto, lo que de-

muestra los progresos de su Autisa. Poco a poco Aspar se fue escapando, mientras Herreros se las entendía con Dorflinger, aunque las esperanzas del de Alcira se vinieron abajo cuando en la vuelta doce se quedaba con la moto muda: problemas de encendido. Con ello,

las miradas del entendido y entusiasta público alemán convergían en el mano a mano que mantenían Herreros y Dorflinger. Normalmente era el valenciano quien llevaba la mejor parte, permitiéndose además el lujo de frenar a Dorflinger en su intento de que Nieto los cazara para cumplir así con su misión de tercer hombre de la escudería. Sin embargo, Angel no llegaba. Su motor no parecía el más rápido, pero sobre todo la degradación de su neumático delantero le impedía acercarse al dúo de cabeza. Entonces fue cuando *El Champi* vio que podía ganar, no sólo en el sentido literal, sino en el *legal*. Ahora su victoria restaba puntos a Dorflinger y se le necesitaba. Y nuestro hombre no lo dudó. Luchó por ella y la consiguió. «A poco del final cogimos a un grupo de rezagados y pensé que ésa era mi oportunidad para escaparme. Tiré fuerte para pasarlos y Dorflinger quedó atrás.» Así de fácil nos lo contaba un exultante Herreros tras la carrera, un Herreros que ganaba su primer Gran Premio, que se coloca-

La hombrada de la jornada corrió a cargo de El Champi, que ya fue el mejor en la arrancada. Luego cumplió con su obligación de esperar a Nieto, y cuando el trece veces campeón del mundo no llegaba, derrotó a Dorflinger. El valenciano estaba exultante de alegría.





La lucha entre Gardner, Sarron y Baldwin fue lo mejor de la máxima categoría.



La actuación de Carlos Cardús fue excepcional. Última de caída, que arruinó su esfuerzo. El de Tiana estaba abatidísimo.



El venezolano Lavado y su Yamaha no tuvieron rival en el Nurburgring.



Cadalora le perdió el respeto a Gresini. Las Garelli siempre sin rival.



Los progresos de las Autisa son evidentes. Juan Ramón Bolart iba cuarto cuando cayó.

ba líder del Mundial, que le hacía un favor a su marca, y que al propio tiempo los pone en un aprieto, pues en Derbi, según lo anunciado, van a tener que tomar partido por alguien, y ese alguien, a pesar de todo, parece que deba ser Aspar, pues aventaja ahora a Nieto en siete puntos, que terminó cuarto. Veremos... Otros dos españoles entraban en los puntos: Félix Rodríguez y Luis Miguel Reyes, con sendas Autisa, mientras que Torrontegui, casi sin entrenos y con un motor falto de desarrollo, terminaba vigesimoprimeros.

En 125 se esperaba que Nieto volviera a los primeros lugares. Sin embargo, su moto todavía no está muy a punto y un cúmulo de pequeños problemas, entre ellos una caída en entrenos a causa de una mancha de aceite, le dejaban con el quinto tiempo, tras Cadalora, Gresi-

ni, Brigaglia y Gianola. En carrera arrancó mal, mientras que Gresini y Cadalora se destacaban enzarzados en un duelo particular que terminaría con victoria del segundo, tras tomar una ligera ventaja a media carrera. Nieto debía abandonar cuando había remontado hasta el sexto puesto.

El duelo que enfrenta a los dos gigantes japoneses fue favorable a Yamaha, tanto en 250 como en 500. En la primera de ambas categorías Lavado fue superior desde el primer momento, ya que obtenía la *pole-position*, aunque por el escaso margen de una décima sobre Mang y cerca de dos sobre Wimmer. En carrera, los dos germanos sólo verían el colín de la amarilla Yamaha del venezolano y del duelo particular entre ambas saldría vencedor el piloto de la Honda: Mang. En cuanto a

nuestros representantes hay que destacar la soberbia carrera de Cardús, que saliendo decimosegundo arrancaba como un cohete, se colocaba cuarto y tras ser adelantado por pilotos con monturas muy superiores a la suya podía haber terminado perfectamente en el séptimo lugar de no ser por una caída en la última curva, cuando al jugarse el todo por el todo adelantado a Cornu, daba con sus huesos en el suelo. Pese a ello se levantaba y entraba en el decimotercer lugar. Sin embargo, esa última vuelta también era fatal a su jefe de filas, Sito Pons. Este, que partía en el séptimo puesto, arrancaba en medio del pelotón, pero veía su remontada frenada cuando su moto se gripaba en la segunda vuelta, aunque le permitía seguir. En los últimos giros, cuando rodaba tras Cardús, el motor todavía ba-

EN DIRECTO DESDE NURBURGRING

● En el equipo Cagiva faltaban algunos de los técnicos. Estos se habían quedado en Italia para preparar las motos que Garriga va a ir a probar a Yugoslavia, entre el Gran Premio de Alemania y el de Austria. Al piloto catalán le robaron durante la noche anterior a la carrera todo su equipo personal: dos monos de cuero, tres pares de botas, un casco, guantes, etcétera. Incluso se llevaron dos monos de mecánico. Tal vez aparezca un equipo réplica... Para la carrera estrenó un mono en el que con rotulador y haciendo gala de grandes dotes de dibujante, Garriga había dibujado los escudos de sus patrocinadores.

● Como ya habían hecho Prost y Lauda, esta vez Mang, Agostini y Nieto plantaron el sábado anterior a la carrera sendos árboles en la avenida de Los Campeones del paddock del circuito.

● El piloto de JJ-Cobas, Alan Carter, que hizo una carrera y terminó décimo hizo gala de un gran sentido profesional. Durante la semana anterior al Gran Premio, su hermano y su esposa aparecieron muertos a tiros, al parecer disparados por el propio hermano. Hasta esta semana no ha ido a ver a su familia.

● Respecto a la rivalidad entre Aspar y Nieto, el primero nos comentó: «Fuera de la moto nos llevamos de p... madre, encima de la moto ya es otra cosa...»

● Por fin Herri Torrontegui podía tomar la salida en un Gran Premio. Lo hacía con el chasis que Cobas diseñó el pasado año para el motor Autisa y al que ahora han puesto un Huvo-Casal que todavía necesita una seria inyección de caballos. Para colmo de males, no tuvo neumáticos para las primeras tandas de entrenos.

● Sánchez Marín rompió el varillaje del cambio cuando podía aspirar a terminar en los puntos.

● Fernando González de Nicolás fue de los que también probaron el asfalto germano. Eso le ocurrió en 250. En 125 no pudo clasificarse para la carrera.

● Toni García estrenaba para esta carrera una JJ-Cobas de la escudería Parra. En carretera se tuvo que retirar.

● Reparación en el Mundial de Virgilio Ferrari, que lo hacía con la Honda destinada a Fukuda del equipo de Katayama. Estuvo discreto y terminó 24.º

jaba más de rendimiento, y al ver que sus perseguidores le daban alcance, decidió forzar, con el resultado de irse al suelo dañando seriamente la moto y quedándole algo *tocada* la espalda. Para los pilotos de Honda España, a la carrera le sobraba una vuelta.

En la categoría máxima, Freddie Spencer sí hizo acto de presencia, aunque no se montó en la moto. La razón de su venida radicaba en acallar los persistentes rumores de divergencias creativas con su marca y apostechaba para explicar que esperaba estar presente en Austria, dentro de quince días. Entre tanto, existe la posibilidad de que Willy Dugl, el médico particular de Lauda, le trate la tendinitis...

Así las cosas, para Lawson no hubo mayor problema en dominar entrenos y carrera. La emoción estuvo en la lu-

cha por el segundo puesto, por el que lucharon denodadamente Gardner, Baldwin y Sarron, hasta que este último tuvo una espectacular caída. A la postre, Gardner se imponía a su rival, al que seguían en la meta McElnea, de Radigues, y un desconocido Mamola, que tras arrancar mal se veía incapaz de dar caza a los hombres de cabeza. En cuanto a Garriga, éste estuvo magnífico en los entrenos, obteniendo el noveno puesto, aunque en carrera duró muy poco, ya que caía en la segunda vuelta, al derraparle de atrás la moto. Iba en décimo puesto.

En sidos la victoria era para la pareja holandesa de Streder-Schnieder, que se imponían a Biland-Waltisberg, quienes empezaron mandando la carrera.

Texto y fotos: J. L. Aznar



ACCESORIOS DEPORTIVOS PARA COCHES



352 PAGINAS EN COLOR

MAS DE 5000 SUPER ARTICULOS

Para Audi, BMW, Ford, Jaguar, Mercedes, Opel, Porsche, VW, y demás modelos.



Dieter Soucek Design
Pechuán, 14 - 28002 MADRID - Tel. 4167986

CUPON DE PEDIDO

Desearé recibir contra reembolso de 900pts. + gastos de envío el Catálogo 86 de Accesorios Deportivos para Coches D&W.

Nombre _____

Dirección _____

Población _____ Prov. _____ DP. _____

Boxes



DEFINITIVAMENTE, la Copa Polo tendrá su primera carrera en el circuito de Puerto Banús, el día 14 (entrenamientos) de junio.

CARLOS SAINZ participará en el Rallye de Madeira, la primera semana de agosto. Si todo sale bien, los pilotos españoles van a ser serios contendientes en el título continental. En Madeira también podría estar presente Guillermo Barreras.

DESPUES de la Subida a Falperra, en Portugal, Andrés Vilariño se encuentra el cuarto, con 18 puntos, del Campeonato de Europa de Montaña. Mauro Nesti, con 40 puntos, encabeza la clasificación.

EL avance del reglamento del IV Premio Ciudad de Toledo ya está visto. El día 8 de junio, en la ciudad del Tajo, habrá Campeonato de España de Producción, Copas Renault y Trofeo Castellano-Manchego.

DE momento, cuatro pilotos españoles han confirmado su participación en el Rallye de Cerdeña, que tendrá lugar del 30 de mayo al 8 de junio. Agustín Fernández y Juan Hernández lo harán a bordo de un Suzuki, Pepe López participará con una Gilera y José Antonio Va-

rela intentará la hazaña con un scooter Vespa.

LOS cuatro fabricantes integrados en el BPI-CA, que se mostraron favorables a la decisión de Balestre de suprimir los Grupo B y S, fueron Fiat-Lancia, Ford, Alfa y Nissan. Ferrari y Mazda se abstuvieron, en tanto que los diecinueve restantes, entre los que se encuentra Renault, que en principio parecía favorable a la idea del Mundial con el Grupo A, votaron en contra de la supresión de los citados grupos. En Peugeot dicen, incluso, que recurrirían a los tribunales, pues consideran que el punto del reglamento en el que se basa Balestre no contempla la prohibición de estos coches, sino su evolución o la introducción de modificaciones que puedan mejorar sus condiciones de seguridad.

INDIANAPOLIS
A 350 KM/H

LA carrera de las 500 millas de Indianápolis es la estrella de Estados Unidos, la carrera que reparte los mejores premios, ya que el ganador se lleva más de 30 millones de pesetas sólo por cruzar la meta. Las sesiones de clasificación de este año han estado muy caldeadas. El primero en línea de salida ha sido Rick Mears, el antiguo conductor de escavadoras, que ha dado las cuatro vueltas al circuito oval a un promedio superior a los 348 kilómetros por ho-



ra, con una vuelta excepcional a más de 350 por hora. El segundo es Danny Sullivan, y el tercero, Michael Andretti; Mario Andretti se ha situado en la mitad de la segunda línea, y en la tercera línea, Fittipaldi, con el March de Patrick Racing pintado con los colores Marlboro.

EUORALLYES
BENY Y
SERVIA, ENTRE
LOS PRIMEROS

CON la victoria de Darío Cerrato en el Rallye Isla de Elba y el segundo puesto de Fabrizio Tabaton, los pilotos de Lancia copan las primeras posiciones en el Campeonato de Europa. Sólo el piloto español Benigno Fernández rompe el dominio de los seis Lancia en los primeros puestos.

Al margen de la prueba italiana, en los últimos días se han celebrado rallyes puntuables para el Europeo en Bélgica, con triunfo del local Droogmans, sobre Ford RS 200, y en Escocia, donde Stig Blomqvist logra la segunda victoria de la semana para Ford. Tras las 17 pruebas celebradas hasta la fecha, la clasificación queda como sigue: 1, Tabaton (Italia, Lancia S4), 145 puntos; 2, Fernández (España, Opel Manta), 119; 3, Serviá (España, Lancia 037), 116; 4, Cerrato (Italia, Lancia S4), 108; 5, Pregliasco (Italia, Lancia 037), 107; 6, Snijers (Bélgica, Lancia 037) y Zanussi (Italia, Peugeot 206 T 16), 96; 8, Charriot (Francia, Renault Maxiturbo) y Toivonen (Finlandia, Lancia S4), 80; 10, Panontin (Italia, Lancia) y Ferjanz (Hungría, Audi), 60; 12, Oreille (Francia, Renault 11) y Kuzmicin (Bulgaria, Renault 5 Turbo), 49; 14, Sainz (España, Renault Maxiturbo).

El éxito de Beni Fernández en Bulgaria ha animado al equipo Opel a participar en otras dos pruebas europeas: Hunsruck Rallye (Coeficiente 3), a finales de julio en Alemania, y Halkidiki (coeficiente 4), a finales de agosto en Grecia.

MOTOS
LA FEDERACION
SE MOJA

UNOS treinta millones de pesetas es el presupuesto que la Federación Motociclista Española ha destinado a sus equipos nacionales de este año. Esta suma se verá desembolsada en un 70-80 por 100 por la propia Federación, mientras que el resto provendrá de distintos sponsors, como Dry Sack, Philishave, Hércules-Hispano, Garibaldi o Motul. En principio son tres los distin-

tos equipos formados. El de velocidad, bajo la dirección de Ricardo Tormo y con motos Autisa por él desarrolladas, llevará a los dos primeros clasificados en el Critérium Solo-Moto del pasado año; Joaquín Fábrega y Jorge Moñux, al Campeonato de Europa de 80 c. c. El de Trial, éste bajo la dirección de Manuel Soler e Ignacio Verneda, llevará a Juan Freixas, Jordi Tarrés, Andrés Codina, Ronald García y Gabino Renales al Campeonato del Mundo de Pilotos y al Trofeo de las Naciones.

El equipo de Enduro, bajo la batuta de Narciso Ca-

sas, afrontará el Campeonato de Europa y los Seis Días. Los pilotos son: en 80, Rubio y Vila; en 125, Girona, Vall y González; en 250, Mas, López, Gallardo y Sotelo; en 500, Gil, Moreno de Carlos y Riero, y, por fin, en cuatro tiempos, Fargas.



LE MANS
JAPONESES,
AL ATAQUE

EL próximo fin de semana se celebran las 24 Horas de Le Mans. En esta edición va a debutar el nuevo producto nacido de la colaboración de March y Nissan. El coche, con un chasis desarrollado por March y carrocería diseñada por computadora, va

provisto con el motor de tres litros V-6 turbo que Nissan Motor Sport ha desarrollado para este proyecto, que tiene una potencia de 1.000 caballos y alcanza una velocidad punta de 400 kilómetros por hora. Dentro del programa de las dos marcas se encuentra el Campeonato Japonés de Resistencia, y de forma prioritaria, las 24

Horas, donde alinearán dos equipos. El británico James Weaver, segundo clasificado en Le Mans el pasado año, compartirá el volante del March-Nissan R8 6V con los japoneses Kazuyoshi Hoshino y Masahiro Hasemi, mientras que la otra unidad la conducirán los también pilotos nipones Keiji Matsumoto y Takao Wada.



Por primera vez, Nissan va a participar en las 24 Horas de Le Mans. Dos coches fruto del trabajo en conjunto del fabricante japonés y March estarán en la salida.

Gallinero con dos gallos



J. M. CASANOVAS

A veces, el corazón le puede al cerebro. A veces, los buenos deseos se convierten en pesadillas. A veces, la amistad y las buenas palabras no bastan.

Derbi, esta temporada ha echado la casa por la ventana con el objetivo de volver a proclamarse campeona del mundo. Seis máquinas, tres pilotos y una escudería de primerísima línea. Sobre el papel, el esfuerzo valía la pena y tras el éxito fantástico del Jarama parecía que se estaba en el buen camino. Pero llegó **Monza**, Nieto fue por los suelos, **Dorflinger** volvió a ganar y **Aspar** se tuvo que conformar con la segunda plaza.

Dos gallos en un mismo gallinero es un riesgo enorme que está llevando a Derbi por el camino de la amargura. La experiencia y amor propio de Angel Nieto choca con el empuje y los cronos de Aspar. Y el problema radica en que Dorflinger puede ser el ganador de esta guerra interna, que deseamos fervientemente termine en **Nurburgring**.

El quid de la cuestión, sentimentalismos al margen, sólo tiene una explicación. Nieto baja y Aspar sube. La edad no perdona. Angel, rozando la frontera de los cuarenta, ve cómo su discípulo se la juega en cada curva en busca de una gloria que sólo sonríe a los más audaces. Es ley de vida, cuanto menos tienes más arriesgas. Cuanto más alto has llegado, más frío y conservador te vuelves.

De las dos de las cuatro ruedas. Del asfalto a la tierra. Vamos a vivir esta temporada un campeonato de rallyes

«off road» novedoso y disputado. De momento, en **Lugo**, ya ha debutado un **Ibiza bimotor**, un «aparato» que en manos de **José María Serviá**, cuando esté a punto, puede hacer mucho daño. El invento no es nuevo, con anterioridad **Volkswagen** ya había experimentado automóviles con dos motores. En este Ibiza se ha acoplado un segundo motor en el lugar del maletero y, por tanto, el menor de los Serviá tendrá a sus órdenes dos motores **System Porsche** de 1.500 c.c. y 120 CV. Lo que significa una potencia total de 240 CV fraccionados por cuatro ruedas motrices. El mayor problema parece ser la sincronización de los dos motores y la adaptación de la potencia al mismo cambio de marchas.

Siguiendo con las novedades, destacar, junto a la presencia del **Lancia Delta S-4** de **Sunsundegui**, un prototipo **BMW** llegado de Alemania para **Joan Arnella**. Se trata de un 324 TD con el sistema de cuatro ruedas motrices del 325 y un motor que da ¡170 caballos! Atención al dato, se trata del motor diesel más potente jamás preparado por BMW. Es tan sofisticado, que las órdenes de Alemania son tajantes, si el motor no se estropea, no tocarlo, cambiarlo por el de repuesto y mandar el original a **Munich**. Joan Arnella está muy esperanzado por la confianza de BMW, por cuando tras la experiencia con el 524 TD le han preparado un coche con el que de verdad puede estar delante.

El día que el Campeonato de España de Ralles de Tierra consiga la atención de **TVE** habrá dado el gran paso de su vida. No en vano es una competición mucho más espectacular que los ralles nocturnos sobre asfalto.



BALLESTA



Tarjetas Postales



Xavier Domingo

LA autopista Bilbao-San Sebastián, y viceversa, es, me parece, una de las más bellas rutas automovilísticas de España y tal vez una de las más hermosas de Europa.

Parece haberla concebido un genial arquitecto paisajista. Si la pillamos en un día primaveral, lleno de sol y de azul de cielo, y si sabemos alejar la tentación del demonio de la velocidad, gozaremos de un maravilloso paseo.

En dirección a Donosti desde Bilbao, a diestra, nos acompaña todo el rato el abrupto sistema montañoso, rocoso y puntiagudo, de las serranías vascas. Al lado mismo de la pista cuelgan caseríos en la punta de barrancos y desfiladeros. Los bosques son densos y umbríos y la densidad del verde jugoso de los prados llegan a quebrar la vista.

A la izquierda, de vez en cuando, el monte se abre en brechas profundas y deja ver las arenas doradas y el azul espeso del mar en las playas de Orio y de Zarauz. Desde un alto de

la ruta se descubre y se abre de repente todo el esplendor de San Sebastián, desde uno de sus mejores ángulos. Iguelo precipitándose hacia la rompiente y la preciosa y verde isla de San Clara, cerrando la bahía de la Concha, la parte vieja y el Urgull.

Durante todo el camino —son apenas algo más de 100 kilómetros— ob-

servaremos a diestra y siniestra un variado muestrario de la nítida y acogedora arquitectura campesina vasca: el caserío, morada funcional por excelencia, perfectamente adaptada al paisaje y a lo que da de sí en sus aspectos de producción y de vida cotidiana. Con un sentido, además, de la majestuosidad, del señorío, de la hidalguía. Son casonas barrojanas, escenario de historias barrojanas con personajes barrojanos. Hay una impresión ambiente de antigüedad y clasicismo, de ensimismamiento y de autarquía. Eso se basta a sí mismo, en cuanto a personalidad y carácter.

Suele aparecer, como atada a prados de impresionante verticalidad, la mancha redonda y blanca de las lanudas ovejas locales. La tierra es pastoril y da extraordinarios quesos que degustaremos con sidra en las sidrerías o con vino riojano, después de comer en donde Arzak o en donde Kintana o Idiakez o Subijana o Recondo o en donde sea, porque lo difícil no es encontrar, sino elegir.

Una bella ruta

SERIE PRODUCCION

25



FERRARI 412

FUE presentado en el Salón de Ginebra de 1985 como el sucesor del 400i. Sus innovaciones con respecto a éste se reducen a pequeños retoques en el motor, así como algunos detalles diferenciadores en carrocería e interior. El nuevo 412 es un Ferrari un tanto atípico; su concepción clásica de gran turismo con espacio para cuatro personas le aleja bastante de los

coupés, más deportivos, que estamos acostumbrados a ver con el sello de la marca de Maranello. El motor es un 12 cilindros en V que, con sus 340 caballos de potencia, hace que el coche no renuncie a la brillantez de prestaciones dignas de esta firma, a pesar de su tamaño. El equipamiento es completísimo y no falta un solo detalle para aumentar el lujo y confort.



Motor 16

FIESTA



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 Studio 54, Quartier, Pachá, Joy Eslava, Password, Tiffany's.



CABALLO SALVAJE



MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. **Número de cilindros:** 12, en V. **Cilindrada:** 4.943 c.c. (82 x 78 mm.). **Cigüeñal:** De 7 apoyos. **Distribución:** Dos árboles de levas en cabeza por cada fila de cilindros, accionados por cadena. **Alimentación:** Inyección mecánica. **Compresión:** 9,6 a 1. **Tipo de carburante:** Gasolina de 97 octanos. **Capacidad del depósito:** 116 litros. **Potencia máxima:** 340 CV a 6.000 rpm. **Par máximo:** 46 mkg. a 4.200 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras, con autobloqueante al 40 por 100. **Caja de cambio:** Manual, de 5 marchas. **Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha:** 1.ª, 10,5 km/h.; 2.ª, 17,4 km/h.; 3.ª, 23,7 km/h.; 4.ª, 26,6 km/h.; 5.ª, 39,2 km/h. **Embrague:** Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De tornillo, asistida. **Diámetro de giro:** 12,2 metros.

FRENOS Sistema: Discos ventilados en las cuatro ruedas, con servo y ABS.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente en las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 7,5 x 16 pulgadas. **Neumáticos:** 240/55 VR 16.

PESO En orden de marcha: 1.805 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
412	4.942	340	250	25,0	24,90	—

Motor 16

Tarjetas Postales



Xavier Domingo

La autopista Bilbao-San Sebastián, y viceversa, es, me parece, una de las más bellas rutas automovilísticas de España y tal vez una de las más hermosas de Europa.

Parece haberla concebido un genial arquitecto paisajista. Si la pillamos en un día primaveral, lleno de sol y de azul de cielo, y si sabemos alejar la tentación del demonio de la velocidad, gozaremos de un maravilloso paseo.

En dirección a Donosti desde Bilbao, a diestra, nos acompaña todo el rato el abrupto sistema montañoso, rocoso y puntiagudo, de las serranías vascas. Al lado mismo de la pista cuelgan caseríos en la punta de barrancos y desfiladeros. Los bosques son densos y umbríos y la densidad del verde jugoso de los prados llegan a quebrar la vista.

A la izquierda, de vez en cuando, el monte se abre en brechas profundas y deja ver las arenas doradas y el azul espeso del mar en las playas de Orió y de Zarauz. Desde un alto de

Una bella ruta

la ruta se descubre y se abre de repente todo el esplendor de San Sebastián, desde uno de sus mejores ángulos. Igueldo precipitándose hacia la rompiente y la preciosa y verde isla de San Clara, cerrando la bahía de la Concha, la parte vieja y el Urgull.

Durante todo el camino —son apenas algo más de 100 kilómetros— ob-

servaremos a diestra y siniestra un variado muestrario de la nítida y acogedora arquitectura campesina vasca: el caserío, morada funcional por excelencia, perfectamente adaptada al paisaje y a lo que da de sí en sus aspectos de producción y de vida cotidiana. Con un sentido, además, de la majestuosidad, del señorío, de la hidalguía. Son casonas barrojanas, escenario de historias barrojanas con personajes barrojanos. Hay una impresión ambiente de antigüedad y clasicismo, de ensimismamiento y de autarquía. Eso se basta a sí mismo, en cuanto a personalidad y carácter.

Suele aparecer, como atada a prados de impresionante verticalidad, la mancha redonda y blanca de las lanudas ovejas locales. La tierra es pastoril y da extraordinarios quesos que degustaremos con sidra en las sidrerías o con vino riojano, después de comer en donde Arzak o en donde Kintana o Idiákez o Subijana o Recondo o en donde sea, porque lo difícil no es encontrar, sino elegir.

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.

MARCA TE LO

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



GARIBALDI



GARIBALDI Y NOLAN

APUESTAN POR LA PROMOCION DE LA COPA RD



MODELO N-19E



MODELO N-33



MODELO N-24

GARIBALDI

SICILIA, 174-176. TEL. (93) 245 63 05. BARCELONA 08013

OPEL OMEGA FAMILIAR

A FONDO: MERCEDES 190 D 2.5

MOTOR 16

31 de mayo 1986

Núm. 136 • 200 ptas.

EL CAMPEON

PRUEBA
DEL 205
TURBO
16



ESCORT 85 CONTRA ESCORT 86 FRENOS MANDAN