



EL PEUGEOT 309 YA ESTA A LA VENTA

MOTOR 16

SEMANAL

GRUPO

PRUEBA

8 de noviembre 1986 • Núm. 159 • 220 ptas.

R-21 DIESEL

- VELOCIDAD:
156 KILOMETROS POR HORA
- CONSUMO:
6,7 LITROS A LOS 100 KM.



FOTOS ESPIA

**NUEVO
FERRARI
408
PARA
EL 87**



COMPARATIVA

ALFA 90 SUPER CONTRA OPEL OMEGA

Para *Vivir* el presente



Este es el símbolo de un gran Grupo Asegurador, que hace posible hoy, para usted, un mañana sin sorpresas.

Protege su hogar y sus bienes de todos los riesgos, te asegura una confortable jubilación y ampara el futuro de sus seres más queridos.

Disfrute el presente con la seguridad que le ofrecen los seguros familiares del GRUPO VITALICIO. Un Grupo de Compañías de seguros que unen su experiencia y profesionalidad para poner cerca de usted un servicio basado en la solvencia, la agilidad y un trato muy personal.

Póngase en contacto con nosotros, en cualquiera de las oficinas de las compañías del grupo y sus agentes. Le informaremos de nuestros servicios y pondremos a su disposición una amplia red conectada por teleproceso para atender la gestión de sus seguros.

GRUPO VITALICIO
Seguros Vivos

SEGUROS BANCO VITALICIO · NACIONAL HISPANICA · VITALICIO PENSIONES

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.
Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); José María Cornuda (Mercado); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (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 Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lía Levit (Argentina); Michel Meilleray (París); Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel, Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente.

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

Director de Publicidad: Julio José Benito. Subdirectora de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaria de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calina Ruc. Plaza Gaià Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael María 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. Impresión: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: SGEL Polígono Industrial. Avda. Valdeparra, s/n. 28000 ALCOBENDAS (Madrid).

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: 230 ptas. sin IVA. Costes de transporte incluidos.

ESTA SEMANA

PAG. 14: ACTUALIDAD
LUCHA CONTRA EL CAOS

El automovilismo puede ser olímpico

¿Sabes que a Samaranch le gustaría que los coches también estuvieran presentes en las Olimpiadas?

—¿Cómo...?
—El presidente del Comité Olímpico Internacional, que es un tremendo enamorado de los coches, está estudiando la posibilidad de introducir la modalidad automovilística entre los deportes olímpicos.

Esta breve y textual conversación la mantuve hace tan sólo unos días con nuestro entrañable Xavier Domingo, que acaba de regresar de Lausana, donde había seguido, desde el primer momento, todos los pormenores de la designación de Barcelona como sede para 1992. Xavier Domingo, uno de los periodistas que mejor conocen la historia contemporánea del olimpismo, que trabaja este «género» desde sus ya lejanos tiempos en la France Presse, goza de la confianza de Samaranch y con él ha mantenido innumerables encuentros en los últimos meses. Y ha sido precisamente a X. D. a quien el presidente del COI le ha confiado uno de los secretos olímpicos mejor guardados, que MOTOR16 desvela hoy en primera mundial (ver pág. 82). La noticia, que en términos periodísticos es incompleta, porque desconocemos el dónde, el cuándo y el cómo, es, sin embargo, un apunte de tal envergadura que no podemos silenciarlo. El mundo del automóvil, estoy convencido, recibirá con alegría esta intención olímpica, de la que necesariamente tendremos que ocuparnos durante largo tiempo. Es muy probable que aún sea necesario que pasen muchos años antes de ver cómo los



Juan Antonio Samaranch.

bólidos ruedan por un circuito olímpico, pero la simple «declaración de intenciones» del máximo mandatario del Comité Olímpico Internacional es más que suficiente para acariciar la idea de que los coches entren también por los aros olímpicos. En este sentido, la portada de la semana pasada, con motivo de nuestro extra III Aniversario, fue toda una premonición.

El automovilismo es deporte y arte al mismo tiempo. Deporte porque sus calendarios están repletos de acontecimientos de primera magnitud, que acaparan la atención de millones de aficionados. Arte, porque son innumerables las expresiones que, en este sentido, podemos observar continuamente, desde las filigranas de los diseñadores, abiertos siempre a la creatividad, hasta el apoyo de los fabricantes al mundo de la cultura. Ahí está, sin ir más lejos, la iniciativa de BMW Ibérica, patrocinando un concurso de pintura, que en su primera convocatoria ha alcanzado cotas elogiadas de calidad y brillantez.

Ha sido una muestra que se ha ganado, por méritos propios, la obligación de repetir en su empeño en años sucesivos. BMW Ibérica ha protagonizado un mecenazgo que ha tenido una respuesta espléndida. Automóvil y Arte, con mayúsculas, se han abrazado esta vez fuera de la misma página del diccionario, y lo han hecho con la grandeza que merecía tal acontecimiento. Es algo de lo que tenemos que alegrarnos todos.

Félix Lázaro

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA	
6 AL VOLANTE	Puegot 309
10 LO ULTIMO	Toyota y Ferrari 408
18 ESTADISTICA	Sigue la fiesta
19 MERCADO	Ecos de la semana
20	Precios de coches
26	Precios de motos
28 FRENTE A FRENTE	Alfa 90 Super/Opel Omega
37 A FONDO	Renault 21 Diesel
48 FUERA DE SERIE	Matra P-29

52 MOTOS	Las MV Augusta se van
54	Yamaha Cross 87
60 COMPRAR Y VENDER	
66 CUENTENOS SU CASO	
68 FORMULA 1	Retrato de familia
70	Resaca de Australia
71	Ayrton Senna
72 GENTE SOBRE RUEDAS	Andrés Vilariño
75 DEPORTE	Rallye de Tierra en Cataluña
82 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO	





En voz baja

- La ofensiva comercial de los próximos meses va a tener un campo de batalla inusual: el aire acondicionado. Según una encuesta que manejan los constructores, hay un 45 por 100 de potenciales clientes de automóviles de tipo medio que desearían este elemento en su próximo coche. Así lo han entendido Renault y Peugeot, que anuncian ya el aire acondicionado en el R-5 y Peugeot 309.
- La fabricación en Portugal de los Toyota Land Cruiser podría posibilitar la impor-

tación del vecino país de estos todo terreno con aranceles comunitarios. Falta tan sólo certificar el grado de contenido mínimo europeo, que por ahora no se alcanza. La operación podría realizarse en 1988.

- La inoperancia, ineficacia, falta de profesionalidad y excesiva burocracia del INTA en el tema de las homologaciones está exasperando a los constructores, que están dispuestos a llevar el tema al ANFAC, aunque la mayoría de los miembros de la asociación son conscientes de la poca presión que puede hacerse en este sentido.

- La legalización de la zona ORA ha abierto posibilidades a la importación e instalación de parquímetros, aunque preocupa seriamente a los responsables municipales el alto grado de deterioro de los pocos parquímetros instalados en nuestras ciudades, a causa de palillos y otros objetos introducidos voluntariamente.



TRAFICO

ATERRIJAJE EN LA DGT

El relevo al frente de la Dirección General de Tráfico ya se ha consumado. José Luis Martín Palacín, tras cuatro años al frente de este organismo, ocupa ya su nuevo puesto como subsecretario del Ministerio de Interior, mientras su sucesor en la DGT, David León Blanco, aterriza estos días en su despacho de Josefa Valcárcel. David León va a tener que pelear duro por sacar adelante en breve plazo la ley de Seguridad Vial, con el nuevo Código de Circulación tan demandado, y concluir los acuerdos con los fabricantes de automóviles si es que se quiere que sea operativo el plan de achatarramiento de vehículos y su sustitución por otros nuevos, abordado en el periodo anterior.



JAGUAR

REMONTANDO EL VUELO

El fabricante británico de automóviles Jaguar ha iniciado una nueva era, en la que su nuevo modelo XJ-6

va a jugar el papel de rampa de lanzamiento. Así al menos lo piensa John Egan, director ejecutivo de la marca. Después de que esta empresa rozara la quiebra, a comienzos de la actual década, su privatización en 1981 ha comenzado a dar resultados positivos. En el pasado ejercicio obtuvo unos bene-

ficios, antes de impuestos, cercanos a los 120 millones de libras esterlinas, con un aumento del 32 por 100. Para el próximo año en Jaguar piensan vender 48.000 vehículos (14.000 en 1980) y los beneficios pueden rondar los 130 millones de libras (unos veintiséis mil millones de pesetas).

ROBOS

SEÑALIZACION DE ACERO

El robo sistemático de las señales indicadoras de carretera para su venta como chatarra a los peristas, hecho denunciado hace ya tiempo por esta revista, ha llevado al MOPU a cambiar

el material utilizado hasta el momento de largueros de aluminio por chapas de acero de una sola pieza, así como a invertir un buen montón de dinero para su reposición.

La gota que parece haber colmado el vaso es que hace dos meses los «cacos» se llevaron en una sola noche del madrileño nudo Eisenhower los 35 carteles informativos, originando un brutal caos circulatorio.



FIAT

POR EL CONTROL DE ALFA ROMEO

Se ha hecho pública la oferta de Fiat al IRI-Finmeccanica para hacerse con el control de Alfa Romeo. Pasa por la creación de una nueva empresa, en la que Fiat tendría el 51 por



100, por la aportación de los patrimonios de Lancia y Autobianchi, y el 49 por 100 seguiría en poder del grupo estatal. En un periodo de cinco años, Fiat terminaría por hacerse con el total del capital. Una vez absorbida Alfa Romeo, mantendría su propia línea de modelos, aunque se iría a una unificación de las mecánicas.

Ahora la decisión la tiene el Gobierno italiano, que deberá escoger entre la oferta Ford y esta de Fiat.

MADRID

UN PLAN DE COMUNIDAD

El Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma de Madrid ha aprobado un plan de carreteras cuyo programa de actuaciones, hasta 1993, supondrá una inversión de 70.000 millones de pesetas, más 25.000 millones que aportará el Ministerio de Obras Públicas, para la conversión en autovías de todas las carreteras radiales situadas en el área geográfica madrileña. Este programa de actuaciones prevé la construcción de una especie de «cuarto cinturón» alrededor de Madrid y una nueva nomenclatura unificada para las carreteras.



ARTE

PREMIO BMW DE PINTURA

La Infanta Doña Cristina, acompañada de la princesa Irene de Grecia, presidió la entrega del

I Premio BMW de pintura, dotado con dos millones de pesetas, que recayó en el pintor José Vega Osorio. Asimismo, el jurado, presidido por el director de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, Luis Blanco Soler, otorgó diez medallas de honor entre los 64 finalis-

tas del casi millar de obras presentadas. Una selección de estas obras, junto con las premiadas, se expone hasta el 23 de noviembre en la Facultad de Bellas Artes de la Universidad Complutense. Este acto se celebró en el Salón Goya del Teatro Real de Madrid.

BARCELONA

COMUNICACIONES OLIMPICAS

Una de las primeras consecuencias de la nominación olímpica es la voluntad de Maragall y de las autoridades francesas de mejorar las comunicaciones del sur de ese país con Barcelona. Para ello, uno de los primeros proyectos es el de impulsar el eje Barcelona-La

Seo de Urgel-Toulouse. El alcalde barcelonés trató este tema en la citada ciudad gala con ocasión de una sesión plenaria del Comité Interpirenaico de Poderes Locales. Si en Cataluña ya se han construido varias obras para mejorar ese eje, en Francia no se han dado tanta prisa. Pero, ahora, la nominación ha hecho que nuestros vecinos se planteen acelerar el proyecto del túnel de Puy-morens para enlazar con el del Cadi.

Por su parte, los andorranos también van a hacer lo propio con su proyecto del



túnel de Envalira. Las Olimpiadas empiezan a dar ya sus primeros frutos.

MERCADO

CITROËN SUBE SUS PRECIOS



A partir del 29 de octubre ha entrado en vigor la nueva lista de precios de los vehículos Citroën. En ella destaca la subida entre un 2 y un 3 por 100 de todos los modelos, excepto los BX 14, 16 TRS y 19 TRS, que no varían. La gama de furgonetas tampoco sufre variación en sus precios. Estos cambios serán publicados en la sección de Mercado de nuestro próximo número.

Verde y Rojo

● El concesionario de Renault en la barcelonesa calle Balmes, EACASA, que tiene la molesta costumbre de entregar los coches con gasolina insuficiente para llegar al surtidor (a menos de medio kilómetro). Al menos tienen la humorada de recomendar salir del establecimiento dirección cuesta abajo para llegar más lejos. Un poco más de seriedad no estaría mal.

● El dimitido jeque Yamani, coautor de la crisis petrole-

ra del 73, pero elemento moderador de la OPEP, que ha permitido el estancamiento de los precios y la recuperación económica.

● Al funcionario de la Delegación de Hacienda de Jaén Jesús Rojo, presuntamente implicado en un sucio negocio de importación fraudulenta de automóviles, llevada a cabo entre 1980 y 1983 y puesta ahora al descubierto.

● A los responsables de Schweppes, que en su último anuncio incluyen un preciosísimo Bugatti Royale que da gusto verlo. Estos chicos publicitarios sí que saben lo que mola.

PEUGEOT 309 QUE VIVA ESPAÑA

El día 5 de noviembre, el día 309 del año, comenzarán las entregas del Peugeot 309 español, fabricado en Villaverde. El coche aparece en el mercado justo un año más tarde que en Francia y con unos meses de retraso con respecto a otros mercados europeos, debido al esfuerzo industrial que ha supuesto el producir el coche.

En principio, en España se lanzan tres variantes, todas con motor de gasolina.

Con respecto a las que supusieron la oferta inicial en Francia, se ha desestimado la equipada con el motor de 1.118 centímetros cúbicos de 55 caballos, potencia que se ha considerado escasa incluso para una versión básica, habida cuenta sus posi-

bilidades de carga y las condiciones de tráfico en España. Así pues, la oferta española se reduce al GL Profil, con motor de 1.294 centímetros cúbicos de 64 caballos; el SR, con motor 1.592 centímetros cúbicos de 94 caballos, y el GT, con el motor

1.905 de 105 caballos. De estas tres versiones, sólo una, la GT, es completamente igual a la francesa. El resto han sido cuidadosamente adaptadas a las necesidades de tráfico de nuestro país. Para empezar, el GL Profil dispone de unas relaciones

de cambio más cortas que en el modelo francés. Este coche, equipado con embellecedores de rueda planos, neumáticos estrechos, bajos de coche carenados, es el que tiene mejor aerodinámica de los tres. En Francia, un país donde hay ya una buena red de autopistas, se escogieron desarrollos largos que permitieron mantener velocidades crucero relativamente elevadas con regímenes de motor bajos y, por

tanto, consumos moderados. En España, el segundo país más montañoso de Europa, sin autopistas y con una red principal de carreteras sobrecargada de tráfico de camiones, lo que hace inevitables los adelantamientos, los desarrollos más cortos permiten no sólo una mejor respuesta del coche a las solicitudes del conductor, sino también mejores consumos en esas circunstancias porque permiten en



GL Profil,
1.245.000 ptas.

SR, 1.480.000 ptas.

GT, 1.740.000 ptas.





ras de piso abombado e irregular.

En cuanto a la versión GT, ésta sí es rigurosamente exacta a la francesa, como decíamos más arriba. El motor es el XV del BX TRX 19, el antiguo GT. Da 105 caballos, pero lo cierto es que la primera impresión es que no anda mucho más que el SR. Los 11 caballos de potencia se emplean sobre todo en el arrastre del aire acondicionado que lleva de serie y en aguantar unos de-

muchas ocasiones poder utilizar una marcha superior a la que sería necesaria en el francés.

El segundo modelo, el SR, es exclusivo de nuestro mercado. Lleva el motor 1,6 de los Solara, Horizon GT y 205 GTX, de origen Simca, mientras que la versión SR francesa lleva el 1,6 tipo XU de los Citroën BX 16. Es un motor de concepción más antigua, pero con una mayor potencia que el francés—da 94 caballos, contra 80 del francés— y, sobre todo, tiene una mejor posibilidad de recuperación de velocidades bajas. Una capacidad que se ha mantenido intacta gracias a que los desarrollos de cambio están muy ajustados a las posibilidades del

motor, a fin de sacar de él el mejor partido. En su contra, además de tener un diseño más antiguo, está el que pesa más que el motor francés, lo que ha obligado a los hombres de Villaverde a buscar unos reglajes completamente nuevos de suspensión, a fin de equilibrar el coche con este diferente reparto de pesos. Debemos señalar que en esta búsqueda de nuevos reglajes han ido a suspensiones ligeramente más duras de comportamiento que las que lleva el SR francés, lo que mejora el comportamiento del coche sin que el confort se haya visto afectado. Por cierto, que el Profil también aparece con una suspensión algo más dura, pero ésta ya

El cambio corto del GL Profil y el motor de origen Simca en el SR son las cosas que distinguen a la gama española del Peugeot 309 de su hermana la francesa.



no es exclusiva de España; puesto que en Francia también ha sido endurecida para hacer que el coche perdiera una cierta tendencia a bambolearse sobre carrete-

sarrollos más largos que permiten en teoría unos consumos prácticamente semejantes a los del SR, pese a ser un motor más grande y el poder mantener una velo-

SR, las llantas de aleación y los faros antiniebla, además de la pintura metalizada, y en el GT, tan sólo las llantas de aleación y la pintura metalizada. Para más adelante se espera poder ofrecer también, para el SR, la opción de dirección asistida y aire acondicionado, que forma parte del equipo de serie del 309 en su versión GT.

● Se podrá elegir entre diez colores, cuatro lisos y seis metalizados. Los lisos son blanco, negro, rojo y granate, y los metalizados, gris plata, gris oscuro, azul claro, azul noche, verde y burdeos.

● De momento, los GT que se vendan en España serán de importación, puesto que la factoría de Villaverde no podrá co-

menzar a producir esta versión hasta diciembre. Esta ayuda de la factoría francesa de Poissy se devolverá el año que viene, en que Villaverde exportará algunas unidades del 309 que en principio deberían corresponder a esta versión.

● Aunque en diciembre comience la producción del GT, el motor será siempre de importación. En las instalaciones de Villaverde sólo se pueden fabricar los motores de origen Simca para el Profil y el SR.

● El lanzamiento de la versión SR en exclusiva para el mercado nacional se debe a la necesidad de cumplir con un cierto grado de nacionalización, según lo pactado con el Ministerio de Industria. Si el

SR llevara también el motor del tipo XU como en Francia, que habría que importarlo, no se lograría alcanzar ese grado de componentes españoles. En fábrica se espera que el SR sea la versión más vendida.

● Estos tres 309 son el principio de una gran familia que debería tener su prolongación en una versión diesel—ya probada por MOTOR 16— que aparecería hacia el próximo verano. Después deben seguir una versión GTI, con el motor 1,9 de inyección, con 125 caballos, y una carrocería de tres puertas.

● El 309 se fabrica en tres países: Francia, España y Gran Bretaña. Entre los tres suman un total de 1.650 unidades por día.

AL VOLANTE

Cuadro de instrumentos del 309, muy completo en el SR y el GT, y más simplificado en el GL. El salpicadero es muy funcional. El coche tiene una buena habitabilidad y maletero.

cidad a menor régimen y, por tanto, con menos ruido del motor.

Realmente es el aire acondicionado la principal diferencia entre el SR y el GT, porque en el resto la presentación de ambos es prácticamente igual. Sólo los faros antiniebla, que son de serie en el GT, son opcionales en el SR. En GL Profil, en cambio, supone un equipamiento claramente inferior al carecer de elevalunas eléctricas, cerraduras centralizadas, etcétera. Sin embargo, lleva un mínimo de equipo aceptable. Lo que resulta más difícil de entender es que no disponga de algo que supone una mejora tan importante en la versatilidad del automóvil como el asiento posterior divisible, que en cambio sí llevan los SR y GT. Es restarle funcionalidad a una versión en la que lo que prima fundamentalmente es eso, la funcionalidad.

Sergio Piccione

Fotos: Ramón Rodríguez



las doce y sereno.

VICHY CATALAN

el mejor tente en pie.



TOYOTA A LA VISTA

COMO ya anunciábamos hace dos semanas, la firma Nipauto acomete en toda regla la venta en España de los automóviles japoneses Toyota. Hasta la fecha, el importador se contentaba con vender con placa turística. Un cupo de al-

rededor de 80 coches, de los cuales la mitad corresponden al Land Cruiser y la otra mitad a cuatro modelos de carácter eminentemente deportivos: Corolla GTi, Celica 2000, MR/2 y Supra 3.0. Ya que los altos aranceles obligatorios para los coches procedentes de Japón no

permiten librar la batalla de los precios, los responsables de Nipauto han elegido coches de indudable atractivo y personalidad, que, aunque caros, al menos siempre se venderán bien a quienes deseen un coche distinto y de indudable calidad, al margen de que tampoco se en-

cuentran distanciados de precio respecto a sus teóricos rivales.

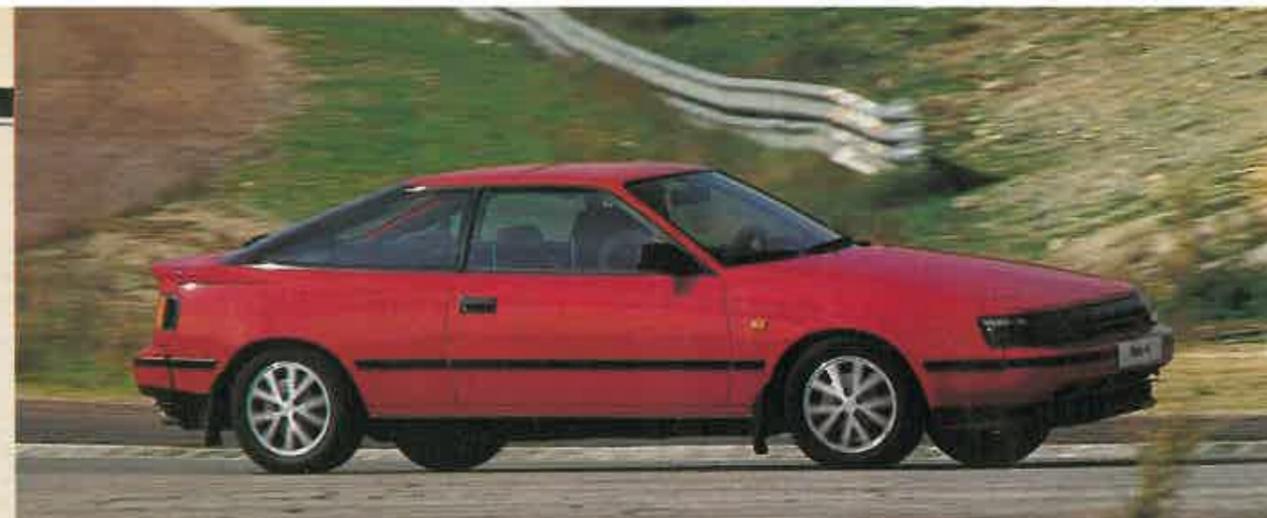
El Corolla GTi es un pequeño polivalente de cuatro metros, directamente competidor del Golf GTi, con motor 1.600 de cuatro válvulas, que desarrolla 116 CV SAE (menos potencia que si fueran caballos medidos con la norma DIN). Su precio final es de 2.700.000 pesetas, algo más que el Golf de dos válvulas (2,2 millones y 112 CV) o el Kadett GSi (dos millones y 115 caballos).

El Celica 2000 es un semi-coupé de 4,3 metros de longitud y cuatro plazas auténticas, en el estilo de lo que podría ser un Opel Manta. Con tracción delantera incorpora un motor de cuatro cilindros y dos litros, con cuatro válvulas por cilindro de 149 caballos de potencia, capaz de hacerle superar los 200 kilómetros por hora. Su precio final es de casi 3.000.000 de pesetas, con aire acondicionado, llantas de aleación, cierres centralizados y un equipamiento muy completo. Un Alfa GTV V6 cuesta 2,9 millones, y el Manta 2,0, 2,4 millones, con menor potencia y equipo. El coche más alto de la gama importada es el Supra 3.0, con motor de seis cilindros y 24 válvulas, que desarrolla una potencia de 203 caballos. Es un Porsche a la japonesa, el único de tracción trasera de cuantos llegan a nuestro país, con un equipamiento completísimo, entre el que destaca el aire acondicionado, tapicería de cuero, ABS, asientos con siete reglajes, control de velocidad y equipo radio-cassette. Su precio final es de 5.500.000 pesetas, relativamente competitivo frente a los 6,3 millones del Porsche 944 S o los 8,4 millones del Audi Quattro.

Por último, Nipauto trae a España un vehículo peculiar, el MR/2. Un coupé dos plazas descapotable, de presencia muy atractiva, movido por un motor de 119 caballos de potencia y 1.600



El Supra (fotografía superior) es un rival de los deportivos de muchos caballos europeos, como el Porsche, pero por tres millones de pesetas menos. En cuanto al MR/2, es coupé de dos plazas y muy atractivo de líneas, que va a cautivar a muchos posibles compradores.



El Celica, con una carrocería totalmente nueva, tipo coupé, es uno de los coches de más éxito en los mercados occidentales. Junto a estas líneas, el pequeño Corolla GTi, que, con 116 caballos de potencia, será un competidor de los deportivos europeos.

centímetros cúbicos, con cuatro válvulas por cilindro. Su precio es de 2,4 millones de pesetas, en el que se incluye el doble techo practicable, llantas de aleación, computadora de viaje y un largo etcétera. Un coche de capricho que anda muy bien y que se agarra a la carretera de modo admirable, como tuvimos ocasión de comprobar muy brevemente en el circuito del Jarama.

J. M. C.

Fotos: Alex Puyol

SAMYANG

NEUMATICOS COREANOS CON GARRA



Neumáticos radiales con:
EXCELENTE ADHESION
MUY BUEN PASEMETRAJE
SEGURIDAD SOBRE MOJADO

SAMYANG
MAS KILOMETROS SEGURO

Distribuido por: CIA. GENERAL DE TABACOS DE FILIPINAS, S.A.

Rambias 109 08002 Barcelona Tel (93) 317 19 00

EL FUTURO FERRARI 408 NO ES ROJO TODO LO QUE RELUCE



En el número 123 ya publicamos un dibujo interpretativo de lo que será el nuevo Ferrari, cuyas fotos permiten desvelar con más exactitud el modelo que lanzará la firma el próximo otoño.

DESDE hace ya más de dos años, en Maranello se trabaja en la sustitución del Spyder 308/328, cuyas líneas maestras se deben al genial Pininfarina, pese a lo cual acusan el paso del tiempo. El futuro Ferrari podría presentarse en el próximo Salón de Frankfurt, en septiembre próximo.

En lo que a motores se refiere, el nuevo Ferrari no va a abandonar el ya veterano V8 de 4 válvulas por cilindro, si bien su cilindrada podría pasar a 3,8 o a 4 litros, razón por la cual la denominación debería ser 388 o 408, si bien esta última cifra está registrada por Peugeot, por lo que Ferrari tendría en esta ocasión que cambiar la denominación de sus modelos, en la que los dos primeros dígitos corresponden a la cilindrada y el último al número de cilindros. Cualquiera que fuese el motor finalmente elegido, lo cierto

es que la potencia se elevará hasta cifras superiores a los 350 caballos, llegando posiblemente a los 380 caballos para el motor de cuatro li-

tros, cifra muy próxima a los 390 caballos del Testa Rossa y sus doce cilindros, con lo que se asegura una velocidad máxima del orden



Carrocería estudiada en el modernísimo túnel de viento de Ferrari. Se espera un coeficiente de penetración aerodinámica cercano al 0,28.

de los 300 kilómetros por hora.

Pero no será en el motor donde se oculten las mayores innovaciones del futuro

Ferrari, porque, por lo que ha podido conocerse en medios próximos al constructor (que mantiene una lógica reserva sobre las caracte-

rísticas técnicas del coche) y a alguno de sus escasos suministradores, habrá una versión de cuatro ruedas motrices, desarrollada por el ingeniero Mauro Forghieri, ex responsable técnico de la Fórmula 1; elementos tales como servodirección, hasta ahora maldichos por Ferrari, podrían ser montados al menos como opción para determinados mercados como el americano. En definitiva, Ferrari quiere poner de manifiesto en su nuevo coche que la tecnología de que hacen gala en la Fórmula 1 no es ajena al mundo de la serie y que otros fabricantes están utilizando lo que Ferrari no utiliza porque considera que no es adecuado y nunca porque no disponga de la tecnología necesaria. El tiempo nos desvelará si los clientes de los Ferrari desean esta puesta al día.



Mecánica excepcional con 380 caballos de potencia y tracción a las cuatro ruedas. En su configuración más potente, el futuro Ferrari alcanzará los 300 kilómetros por hora.

Texto y fotos:
Giancarlo Perini

JUAN BARRANCO

LUCHA CONTRA EL CAOS

Tiene treinta y nueve años, y sobre sus espaldas el peso de gobernar la capital de España. Es muy delgado, pero soporta el aluvión de tensiones a fuerza de nervio. Nunca soñó con ser alcalde de Madrid, pero lo es. Y también se muestra, a quien le quiere oír, abiertamente realista: «Para qué nos vamos a engañar —dice Juan Barranco—, la circulación en Madrid tiene mal arreglo.» Unas palabras muy duras para cualquier automovilista, pero que no están exentas de una cruda lógica.

HA pasado ya tiempo desde que Madrid perdiera a su Tierno Galván, y Juan Barranco no ha tenido más remedio que aceptar —condiciones del cargo— el despacho del «viejo profesor», su coche y su escolta. Nervudo y pequeño, acepta con filosofía, pero no sin cierta rabia, el cúmulo de responsabilidades que le caen, una tras otra, sobre la mesa de trabajo, sin solución de continuidad. Y retomando el hilo de una entrevista publicada en el ya lejano primer número de MOTOR16 al anterior alcalde, el periodista espeta al edil: «Señor Barranco, el profesor Tierno decía en aquella ocasión: "Los coches son para correr." ¿Qué son para usted?» Juan Barranco mira nervioso el retrato de su antecesor, situado en una esquina de su mesa, sonríe con un guiño de vieja complicidad y con un cierto quebranto —aún— en su tono de voz comienza diciendo, muy comedido, con evidente timidez que «los coches también sirven para otras cosas».

No es un hombre Barranco al que el automóvil le seduzca de una forma especial y, siguiendo el hilo de su discurso, afirma que «para mí, eso de correr, cada vez me va haciendo menos gracia, sobre todo con el paso de los años. Los

coches, en mi opinión, sirven para desplazarse, para tener todo más cerca, más cómodo. Pero también son una herramienta de trabajo para muchas personas, y quizá valga, asimismo, como un marcador de niveles sociales, de un statu. Lo que es evidente es que aproxima a las personas y nos comunica mejor. Un coche no sirve para una sola definición».

De su paso por las viejas luchas sindicales y políticas, el automóvil le ha dejado un saborcillo agradable a la hora de conducir. Poseyó primero un Simca 1000, luego un Seat 127 y ahora un Renault 12, «por cierto, ya un poco viejo —tiene siete años—, pero que me ha dado un resultado magnífico».

Tras catorce o quince años de conducción, se ha salvado de accidentes graves, «excepto el típico rozón a la hora de aparcar. En cambio, sí he visto un accidente, que me creó un pequeño trauma, sufrido por uno de mis hijos». Veranea hasta el momento en el pueblo abulente de La Adrada. Allí se dirigía con su mujer y su hijo mayor, seguido por otro vehículo en el que viajaban su hermana, su cuñado y su hijo pequeño, «un trasto que siempre quiere irse con los demás». Pasado San Martín de Valdeiglesias, en plena granizada, el segundo coche volcó. «Y yo iba viendo toda la escena por el espejo retrovisor.» Afortunadamente no pasó nada. «Mi hermana y mi cuñado estaban asustadísimos. El chaval estaba sentado en el techo del coche, en plan indio, sin un rasguño. Me dije, verás qué miedo va a coger ahora a los coches. Pues no, todo lo contrario. Cuando fuimos a recoger el automóvil a un taller de Sotillo, él se volvió a montar en el mismo vehículo sin ninguna aprensión.»

Echa de menos el conducir, aunque no se sabe si tanto por el placer de hacerlo como por la libertad que encuentra lejos de coches oficiales y escoltas más o menos farragosas. En alguna ocasión coge el Volkswagen Santana oficial, pero no parece estar el mundo para semejantes devaneos. «¿Multas? —dice Juan Barranco—. Claro que sí, pero de tráfico en Madrid, de la ORA, de la grúa. En carretera, nada. En dos ocasiones me ha parado la Guardia Civil y en ambas ellos tenían razón. Reconocí las faltas y me dejaron seguir, no sé por qué, sin sanción. En Madrid, ya es otra cosa. De grúa y ORA han caído unas cuantas.»

Sigue intentando acercarse al segmento medio de conductor y procura estar al tanto de las novedades. No sería capaz de gastar lo que tiene y lo que no tiene en un supermagnífico vehículo, pues su visión del coche es meramente utilitarista. Incluso a la hora de soñar con un coche, siempre lo hace autolimitado por lo que puede adquirir. Piensa en un familiar de tres volúmenes, para él, su mujer y sus hijos, y en un coche «pequeñito, pero potente, que pueda aparcar bien», para uso particular. El lujo, el alto standing, queda lejos de su imaginación.

Madrid sí que le quita el sueño. Ha-

hecho con unas calles tan estrechas como las hacía Carlos III, eso tiene difícil solución, porque no se puede tirar medio Madrid de los Austrias para hacer una autopista. Ni se puede ni se debe hacer.»

La contradicción es evidente: el parque automovilístico va a aumentar y las calles de Madrid no van a ensanchar. La salida a este jeroglífico pasa por dos vías, «no para solucionarlo a corto plazo, sino para aliviar la actual situación. Una de ellas pasa por la mejora del transporte público, construyendo aparcamientos disuasorios en la periferia de Madrid, conectando después con medios de transporte rápidos, eficaces y cómodos.

La otra vía, aunque no nos guste, tiene que ser la de la disuasión, en términos eufemísticos. Y cuando digo disuasión me refiero a multas, grúas, ORA, porque algún tipo de control hay que poner, algún tipo de coacción es imprescindible ante la utilización masiva e indiscriminada del automóvil. Madrid estuvo en tiempos al borde del colapso circulatorio, y no queremos que se nos presente de nuevo semejante situación».

Hace Juan Barranco comparaciones con otras ciudades europeas que tampoco se salvan de la quema. Cita a París, Londres, Roma, ciudades complejas cuya situación se conoce al dedillo. Ciudades unas que están peor, otras mejor; un quebradero de cabeza difícil y complejo que comparten las grandes ciudades de Europa occidental.

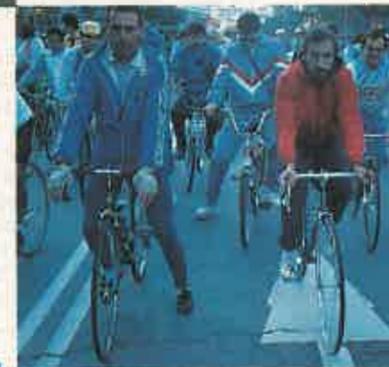
«La tendencia de los países más civilizados, con mayor nivel de vida, es a peatonalizar los cascos urbanos históricos para preservarlos», dice Barranco. «Todo el mundo habla maravillas de las zonas peatonales de Viena, o de Londres, o de otras ciudades. Pero aquí hablas de cerrar al tráfico la Puerta del Sol y se monta un lío de mucho cuidado. Lo nuestro, de verdad, es que es muy complicado.»

Se extiende el alcalde en temas tan polémicos como la ORA y la difícil circulación, que vienen a complicarse con temas concretos como la doble fila, la mala regulación semafórica o el conjunto de obras que han empequeñecido esta ciudad. «Las discrepancias sobre la legalidad o ilegalidad de la ORA van a quedar zanjadas con el proyecto de ley aprobado por el Gobierno. Las lagunas jurídicas desde el punto de vista hacendístico quedan disipadas y las



Un aumento de la represión no sería aceptado. Hay que poner menos multas, que sean más selectivas y que se cobren

No se puede tirar medio Madrid de los Austrias para hacer una autopista. Ni se puede ni se debe hacer



blar de sus problemas circulatorios es poner el dedo en la llaga tal vez más lacerante. Probablemente porque es la cuestión cotidiana que más canta. Y Madrid, dice su alcalde, «tiene mal arreglo, para qué nos vamos a engañar». Barranco echa sus cuentas: «Ahora tenemos un parque automovilístico de un millón y medio de coches, y ese parque va a seguir aumentando, cosa que por un lado es buena, porque es un índice claro de una mejora de los madrileños. Esos coches, además, van a ser más modernos, más seguros, con un menor consumo y contaminación. También correrán más. Pero las calles que diseñó Carlos III, el Madrid de los Austrias o el Madrid de los Banús, que está a la vuelta de la esquina, o el Madrid de la especulación del Area Metropolitana, donde yo vivo —tiene montada casa en Alcorcón—, que lo han levantado hace poquitos años y lo han

sanciones se van a tener que pagar. Otra cuestión es la de la doble fila, que no me parece un mensaje para el Ayuntamiento, sino para los ciudadanos.» En este punto, Juan Barranco analiza la falta de responsabilidad, la insolidaridad de aquellos que «al volante se transforman, avasallan, apabullan y se creen los amos del mundo. Los coches colocados en doble fila o en el carril-bus no los pone el Ayuntamiento, sino personas con poca conciencia. Y esto hay que decirlo también».

Sistemas para atajar el problema hay muchos. «En la Unión Soviética, a la tercera vez que cometes una infracción de este tipo te retiran el carné. En el Reino Unido, al día siguiente de ser multado vas ante el juez y, o pagas una considerable sanción en libras o vas a la cárcel.»

«En Madrid es donde menos rigor se aplica, respecto a Europa, en el cumplimiento de las normas y me temo que aquí se aceptaría muy mal un aumento de la represión al conductor. Lo que deberíamos hacer probablemente —añade Barranco— es ser más selectivos. Que la grúa, por ejemplo, quitara durante quince días todos los coches en doble fila o en carril-bus para que la gente sepa lo peligroso que es actuar así. En nuestra ciudad se ponen al día unas 2.500 multas, y a mí eso me parece una barbaridad. Hay que poner menos multas, hacerlas más selectivas y ser más eficaces en el cobro. Por ahí va a ir otra línea de nuestra actuación.»

Esa eficacia es una obsesión permanente en Juan Barranco. Recuerda que cuando se implantó la ORA el tráfico rodado mejoró, ya que tuvo en la gente un efecto coercitivo importante. «Probablemente, por las dudas jurídicas, las sentencias dispares y por la falta de eficacia nuestra en la aplicación, ha habido un relax en hacer cumplir las

normas. Ahora estamos estudiando ampliar el área de la ORA. Pues bien, no tomaremos una decisión hasta que no seamos conscientes de que se va a respetar.»

Después de alabar las cualidades de la ORA, «el mejor sistema según todos los expertos, y que vamos a mantener», el alcalde madrileño reconoce, no sin disgusto, la mala imagen que la Policía Municipal tiene entre los conductores.



Juan Barranco y el recuerdo del «VP»: «Los coches sirven para algo más que para correr».

A la vista de los resultados de la encuesta publicada por MOTOR16 la pasada semana reflexiona en voz alta apuntando que «las sanciones de la Guardia Civil de Tráfico son más tangibles, más evidentes y comportan un mayor peligro. En la ciudad, sin embargo, no te juegas la vida como en la carretera. Son cosas más de *chapa*. Y cuando la grúa se lleva tu coche, que no está subido en la acera, ni en doble fila, ni molesta, sino que simplemente estaba aparcado en un sitio prohibido, la verdad, eso sienta muy mal. ¿Por qué me quitan a mí el coche, si seguro que en este momento hay otros doscientos coches obstaculizando la circu-

lación? Esto, a la hora de juzgar las multas y las actitudes de unos agentes y de otros, juega bastante».

La discrecionalidad del agente que está en la calle, su objetividad, también preocupa, y en el caso de la grúa se ha aprobado hace poco una norma, según la cual, para que un coche pueda ser retirado, debe ser fotografiado en flagrante delito, «para demostrar al ciudadano que no es cosa de capricho, que estaba molestando a otros ciudadanos. Pues bien, ha habido gente que ha criticado el gasto realizado en material fotográfico», dice, no sin cierta decepción.

Si la *almendra*, como es conocida en el argot municipal el núcleo central de Madrid, presenta soluciones más bien complicadas, es a su entorno donde se dirigen ahora las intenciones de la actual Corporación. Existe un plan cuatrienal de carreteras (ver núm. 122 de esta revista), que va a aliviar bastante la dichosa M-30 y con el que se consigue una especie de *cuarto cinturón* (aunque no les gusta llamarlo así) que se llevará fuera el tráfico pesado. En breve funcionará también junto a Mercamadrid una estación de transportes. Los camiones que vengan por las distintas radiales no tendrán por qué acercarse al contorno de la *almendra*, y los barrios estarán comunicados por vías transversales. Hay obras ya iniciadas, y de aquí a tres años el plan puede quedar concluido. «Madrid —concluye su alcalde— es la ciudad española peor comunicada en sus accesos, y entre otras demagogias que se han hecho al acusarla de centralismo, han ocultado este problema. Y ya iba siendo hora de que la Administración central se diera cuenta.»

Raúl R. Sáez

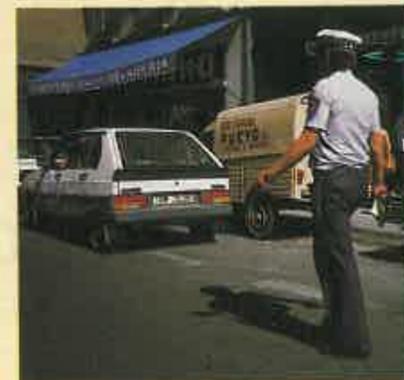
Fotos: Alfonso J. Nieto

MULTAS: DE AMNISTIA, NANAY

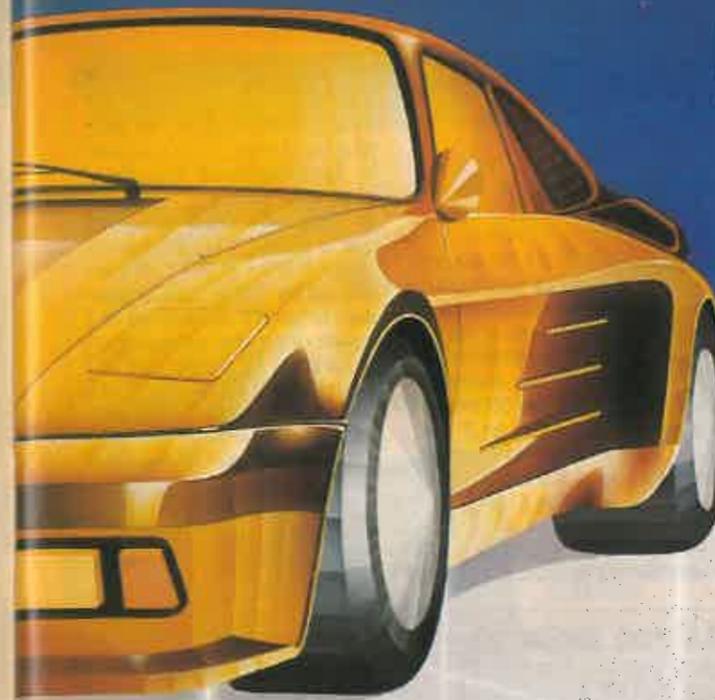
EN Madrid se ponen al año un total de medio millón de multas. De ellas, la mitad son denuncias efectuadas por retenciones, paradas, estacionamientos en lugares prohibidos e infracciones a la ORA, y el 10 por 100 por aparcar en doble o triple fila. La polémica abierta con la ORA y su presunta ilegalidad, que ahora va a quedar resuelta, abrió la esperanza entre un buen número de conductores de la posibilidad de una amnistía, de un borrón y cuenta nueva. No en vano, en Madrid, ahora mismo, pesa orden de busca, captura y embargo sobre cinco mil coches; que hay diez automovilistas contumaces que han acumulado 2.500 multas no abonadas; que hay automóviles sobre cuya matrícula pesan

más de 400 multas, y que hay algún conductor que acumula hasta dos millones de pesetas —sí, dos millones— en sanciones impagadas, lo que representa una cifra más que considerable.

«Es cierto —dice Juan Barran-



co— que lo de la amnistía lo pensé en una ocasión. Se lo comenté a don Enrique y él lo soltó en público. Y se montó un buen lío. Lo cierto es que no va a haber amnistía. Yo puedo quedar muy bien con cientos de miles de personas de Madrid que van a decir “qué alcalde más c..... tenemos” Pero habrá otras tantas personas, bastante menos quizá, que me digan “oiga, yo soy un ciudadano responsable y serio, que ha pagado religiosamente todas sus multas. Y ahora, ¿qué pasa?”. Si lo hiciéramos, primaríamos el incivismo, la insolidaridad. Y los que cumplen se dirían a sí mismos que dejan de cumplir porque otro alcalde más guapo que Barranco vendrá detrás y me perdonará las multas y los impuestos. Esto sería demagógico e irresponsable y con estas cosas es mejor no jugar.» Más claro, agua.



**Nuevo Pirelli P600.
Tecnología elevada a la
potencia máxima.**

Pirelli ha creado un nuevo concepto en neumáticos: el P600, un salto tecnológico destinado a los conductores de automóviles de alta potencia.
El P600 es un neumático de carácter deportivo que combina a la perfección la seguridad y la eficacia, mejorando las prestaciones de todos los neumáticos de serie ancha existentes en el mercado.
El dibujo helicoidal de su banda de rodaje —diseñado por ordenador— crea en el neumático el efecto de turbo-acción, el cual incrementa la adherencia y la maniobrabilidad en todo tipo de condiciones.
Con el neumático P600 disfrutará plenamente del placer de conducir, porque sólo yendo por delante en investigación se puede crear un neumático así. Sólo Pirelli.

Pirelli P600



SIGUE LA FIESTA

CON la misma tendencia al alza de los últimos meses, septiembre se ha cerrado con un esperanzador incremento del 47 por 100 sobre el mismo mes del año anterior, lo que supone un crecimiento de las ventas del 7,5 por 100 en los nueve primeros meses del año. En esta página ofrecemos los datos del mes, haciendo hincapié en algunos aspectos:

● Opel ha logrado por se-

gundo mes en este año superar a Ford en ventas totales, gracias a sus importaciones (1.002 unidades frente a 673 de Ford). Su penetración roza el 17 por 100, cuando el año pasado en el mismo periodo, no llegaba al 12.

● Citroën es la única marca nacional que no alcanza los volúmenes de venta del año pasado. Es curioso comprobar como los responsables de la firma han importado 80

unidades del 2 CV, ahora que ha dejado de fabricarse.

● Sigue impertérrito el Renault 11 avasallando a sus rivales, pero en septiembre, el Peugeot 205 se ha acercado bastante. Entre los 10 primeros (que suman el 64,2 por 100 de las ventas totales), se colocan tres Renault (R-11, R-5 y R-21), dos Opel (Corsa y Kadett), dos Ford (Escort y Orion) y uno de cada una de las marcas Peugeot,

Seat y Volkswagen. No hay ningún Citroën (el BX ocupa la decimoprimer posición), ni ningún Talbot.

● Hay que tener presente que el Escort y el Orion son, como el R-9 y el R-11, el mismo coche (igual que el Kadett se ofrece en dos versiones de dos y tres volúmenes). Si tenemos en cuenta este aspecto estadístico, el R-9/R-11 suman 5.798 unidades, por delante del 205, Corsa, Escort/Orion, con 3.678, R-21, R-5, Kadett, Ibiza, Polo y BX.

Fuentes: ANIACAM, GANVAM, JML & Asociados y elaboración propia.

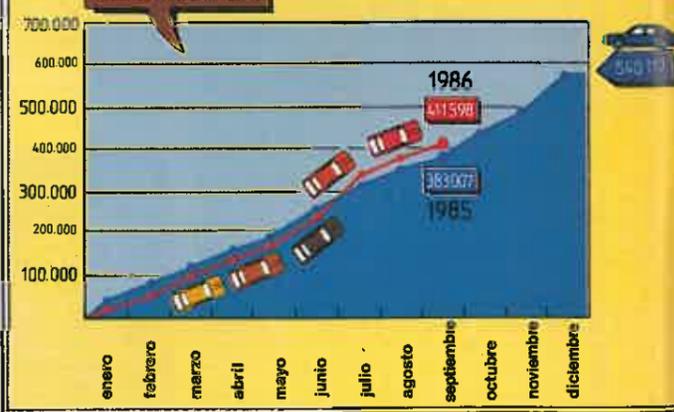
PORCENTAJE VENTAS POR MODELOS

Modelo	Sept.-86	%	Enero Sept.-86	%	Modelo	Sept.-86	%	Enero Sept.-86	%
1. Renault 11	4.650	10,67	52.947	12,13	28. BMW Serie 3	251	0,58	2.599	0,60
2. Peugeot 205	4.303	9,88	38.043	8,72	29. Volks. Golf	250	0,57	3.084	0,71
3. Opel Corsa	3.731	8,56	33.501	7,68	30. Austin Montego	202	0,46	1.914	0,44
4. Renault 21	2.633	6,04	9.548	2,19	31. Fiat Regata	163	0,37	1.481	0,34
5. Renault 5	2.496	5,73	31.206	7,15	32. Autobianchi y 10	161	0,37	1.194	0,27
6. Opel Kadett	2.485	5,70	18.232	4,18	33. Ford Scorpio	160	0,37	2.220	0,51
7. Seat Ibiza	2.103	4,83	19.292	4,42	34. Austin Metro	157	0,36	1.106	0,25
8. Ford Escort	2.050	4,71	22.071	5,06	35. Citroën CX	144	0,33	1.491	0,34
9. Volks. Polo	1.893	4,35	16.744	3,84	36. Skoda todos	142	0,33	671	0,15
10. Ford Orion	1.628	3,74	17.346	3,98	37. Renault 18	141	0,32	4.440	1,02
11. Citroën BX	1.529	3,51	13.571	3,11	38. Volvo 300	138	0,32	1.147	0,26
12. Seat Panda	1.507	3,46	13.359	3,06	39. Mercedes 190	131	0,30	1.018	0,23
13. Ford Fiesta	1.292	2,97	16.367	3,75	40. Seat Ronda	110	0,25	4.667	1,07
14. Seat Málaga	1.257	2,89	17.181	3,94	41. Mercedes W-124	107	0,25	1.073	0,25
15. Renault 9	1.148	2,64	12.953	2,97	42. Wartburg	92	0,21	663	0,15
16. Volks. Passat	813	1,87	8.329	1,91	43. Lada 2104/05/06	90	0,21	499	0,11
17. Citroën Visa	803	1,84	6.590	1,51	44. Citroën 2 CV	80	0,18	80	0,02
18. Fiat Uno	622	1,43	7.068	1,62	45. Fiat Croma	76	0,17	168	0,04
19. Ford Sierra	479	1,10	6.071	1,39	46. Lancia Prisma	65	0,15	473	0,11
20. Peugeot 505	440	1,01	6.203	1,42	47. Lada 2107	60	0,14	496	0,11
21. Renault 4	436	1,00	5.259	1,21	48. BMW Serie 5	58	0,13	540	0,13
22. Opel Ascona	405	0,93	4.050	0,93	49. Audi 90	56	0,13	663	0,15
23. Talbot Horizon	356	0,82	4.617	1,06	50. Opel Rekord	55	0,13	1.908	0,44
24. Renault 25	349	0,80	3.804	0,87	51. Mercedes Serie S	51	0,12	267	0,06
25. Volks. Santana	290	0,67	3.619	0,83	52. Lancia Thema	46	0,11	748	0,17
26. Rover 216	267	0,61	2.890	0,66	53. Audi 100	33	0,08	501	0,11
27. Talbot Solara	261	0,60	4.045	0,93	54. Volvo 700	32	0,07	369	0,08
55. Renault 6	30	0,07	1.924	0,44	56. Lancia Delta	27	0,06	136	0,03
57. Autob. A 112	25	0,06	391	0,09	58. Jaguar	17	0,04	164	0,04
59. Opel Manta	17	0,04	189	0,04	60. Mercedes Coupé	16	0,04	50	0,01
61. Volvo 200	16	0,04	225	0,05	62. Citroën LNA	13	0,03	401	0,09
63. Seat Fura	13	0,03	106	0,02	64. Opel Monza	11	0,03	65	0,01
65. BMW Serie 7	10	0,02	90	0,02	66. Citroën GSA	9	0,02	79	0,02
67. Saab 900	8	0,02	121	0,03	68. Audi C./Quattro	7	0,02	102	0,02
69. VW Scirocco	6	0,01	107	0,02	70. Austin Maestro	6	0,01	163	0,04
71. Opel Senator	6	0,01	109	0,02	72. Porsche 944	6	0,01	100	0,02
73. Audi 80	5	0,01	72	0,02	74. Rover 2400/2600	5	0,01	449	0,10
75. Mercedes Fam.	5	0,01	35	0,01	76. Porsche 911	5	0,01	42	0,01
77. Volkswagen Jetta	4	0,01	64	0,01	78. Porsche 924	4	0,01	36	0,01
79. Mercedes SL	3	0,01	34	0,01	80. Otros	14	0,00	699	0,16

VENTAS SEPTIEMBRE 86

Marca	Sept. 86	Sept. 85	Acumulado 86	Acumulado 85	Diferencia %	Acumulado 86
1. Renault	11.884	8.758	122.688	121.339	38,06 %	31,27 %
2. Opel	6.786	3.629	58.051	44.361	16,96 %	14,87 %
3. Ford	5.609	4.060	64.687	53.911	14,19 %	16,42 %
4. Seat	4.992	3.619	54.809	43.390	11,21 %	12,31 %
5. Peugeot	4.744	3.531	44.262	33.956	12,80 %	11,34 %
6. Volkswagen-Audi	4.459	2.687	33.347	31.498	8,99 %	8,54 %
7. Citroën	2.578	1.484	22.212	23.880	6,52 %	5,69 %
8. Fiat-Lancia	1.188	353	11.745	3.484	3,00 %	3,01 %
9. Alfa Romeo	966	76	8.877	1.113	2,44 %	2,27 %
10. Austin-Rover	637	344	6.522	2.600	1,61 %	1,67 %
11. Talbot	617	1.066	8.685	17.713	1,56 %	2,22 %
12. BMW	321	209	3.268	2.555	0,81 %	0,84 %
13. Mercedes	313	188	2.477	1.513	0,79 %	0,63 %
14. Volvo	186	68	1.731	1.118	0,47 %	0,44 %
15. Lada	150	58	990	347	0,38 %	0,25 %
16. Skoda	142	53	671	420	0,36 %	0,17 %
17. Wartburg-Tribat	92	38	670	323	0,23 %	0,17 %
18. Jaguar	17	6	165	53	—	—
19. Porsche	15	6	189	79	—	—
20. Saab	9	23	300	138	—	—
21. Masera	2	2	20	21	—	—
22. Daihatsu	1	—	1	—	—	—
23. Nissan	—	10	10	347	—	0,79 %
24. Ferrari	—	3	3	15	—	—
25. Morgan	—	3	3	5	—	—
26. Lotus	—	1	1	—	—	—
Grupo Seat-VAG	9.451	6.386	88.156	74.888	19,71 %	20,85 %
Grupo Peugeot-Talbot	5.361	4.597	52.947	51.669	13,56 %	12,55 %
Total	44.528	30.271	411.598	383.007	18,00 %	100,00 %
Diferencia 85/86	—	47,99 %	—	7,5 %	—	—

EVOLUCION DE LAS VENTAS MES A MES



EVOLUCION DE LAS VENTAS

En este gráfico puede apreciarse como hasta el mes de junio, las ventas de automóviles (nacionales e importados), no alcanzaban los valores del 85, que con la llegada del verano, se han superado ya claramente. En lo que llevamos de año se han vendido 411.598 coches, frente a los 383.007 alcanzados el año anterior.

Mercado

ECOS DE LA SEMANA



● Ford, para celebrar su décimo aniversario, sortea diariamente entre los compradores de vehículos que se matriculen entre el 16 de octubre y el 15 de noviembre un Fiesta Hit de 957 centímetros cúbicos o su valor en dinero: 905.800 pesetas.

● Se acaba de inaugurar en Madrid un nuevo concesionario Fiat, su nombre, Motor Urbano, y se encuentra situa-

do en la calle Zurbano, número 68. Su teléfono es (91) 410 52 00. Desde estas líneas les deseamos suerte en su nueva andadura.

● Aunque el Citroën 2 CV ya no se fabrica en España, se han importado 80 unidades para cubrir la demanda de este popular modelo en nuestro país.

Ya está en los concesionarios la versión Turbo del Alfa 75, que con 156 caballos de potencia, es el más potente Alfa Romeo de venta en nuestro país, colmando las necesidades del público más deportivo. Aunque el precio aún no ha sido comunicado, se espera no alcance los tres millones de pesetas, con lo que entrará en directa competencia con los más prestigiosos deportivos.



SEGUNDA MANO QUE MIRAR (y IV)

PARA este último capítulo hemos dejado la prueba del vehículo que debe ser realizada por todo posible comprador antes de decidirse por el automóvil que se ha elegido.

Esta prueba normalmente no plantea problemas para su realización, y que cualquier compra-venta accederá a ella, aunque eso sí, en la mayoría de los casos el automóvil será conducido por un empleado de la casa, pero hay que intentar conseguir que el interesado sea el que conduzca el vehículo, ya que así

tendrá una impresión más directa del mismo.

En primer lugar, ha de comprobarse el perfecto funcionamiento de la caja de cambio, no se deben de escuchar ruidos extraños al meter las velocidades, la palanca debe moverse con suavidad, sin observar en ella ni vibraciones ni holguras.

Una vez que el vehículo se encuentra en marcha hay que prestar una atención primordial al comportamiento de la dirección, si se soltase el volante, el automóvil ha de seguir una línea recta, si esto no sucediese y el automóvil se fuese hacia cualquier lado, habrá que revisar tanto el equilibrado de las ruedas como el paralelo de la dirección. Si esta desviación se produjese al frenar, habría que pensar en deficiencias en el

sistema de frenado e incluso en una suspensión en mal estado.

Pero quizá el dato que más interés de esta prueba del vehículo elegido sea la respuesta del automóvil en cualquier velocidad, sus recuperaciones han de efectuarse de manera correcta, produciéndose el llamado tirón. Este dato nos indicará tanto el estado real del automóvil como el tipo de conducción que se ha realizado con él.

Todos los aspectos que hemos venido comentando a lo largo de estas cuatro semanas han de servir de una manera siempre aproximada al comprador para realizar una adquisición acertada y que luego con posterioridad no se produzcan en el coche problemas que con una observación más detallada se podrían haber evitado.

PRECIOS

Mercado

MOTOS En estos precios está incluido el IVA, no se incluye seguro de ningún tipo. Puede haber variaciones según el lugar de matriculación o por gastos de transporte.

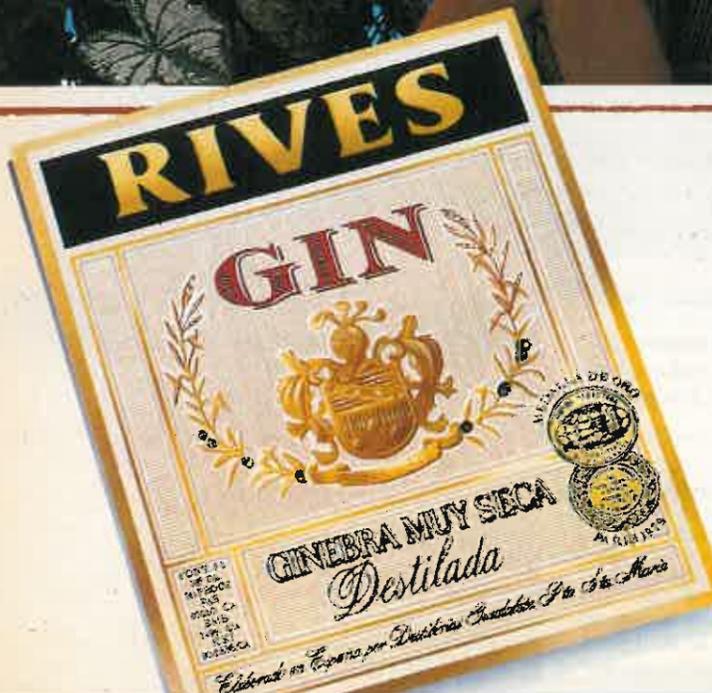
Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
BENELLI				
250	—	—	—	290.840
554 Sport	603	84	130	526.550
900 SEI	906	80	215	761.675
BIMOTA				
504*	1.074	112	257	2.972.420
504-S	1.074	112	257	2.993.163
505-S	1.100	112	—	3.064.544
505-S*	1.106	119	265	3.229.650
BMW				
R 65	650	50	175	926.594
R 80 GS	797	75	174	948.564
R 75 C	750	75	—	1.443.500
R 100*	887	80	216	1.317.374
R 100 RS*	967	90	220	1.581.738
R 100 RT*	973	90	210	1.617.907
CAGIVA				
Eurolet 125*	124,6	15	105	436.704
Ala Verde 250	242,6	25	—	400.090
Ala Roosa 350*	343,1	32	—	617.015
Assurante 550	649	65	—	1.006.040
DERBI				
Valent Cal.	48,7	—	—	98.970
Valent Sport	49,9	—	—	556.976
DE 50*	49,9	—	—	144.970
Scott 74	74,1	8,5	70	170.970
Scott 74 (am. al.)*	74,1	8,5	70	169.950
RC-125 Cross	123,6	31	—	237.950
RC-250 Cross	246,1	42	—	399.950
GILERA				
50 GR-2	49,8	—	—	122.000
75 GR-1*	74,6	—	—	156.324
RV 200*	183,4	25	137	481.826
RX 200	183,4	24	—	467.858
GUZZI				
V-45	643,4	52	—	707.786
V-65 SP	643,4	52	—	741.574
V-65 Custom*	643,4	52	104	788.706
V-65 Lark	643,4	58	—	855.421
V-65 TT	643,4	—	—	767.821

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
HONDA				
850 T-5*	844	67	188	788.671
850 La Mota III	844	76	—	857.037
1000 SP	948,8	67	—	899.256
1000 California II	948,8	71	—	1.118.283
La Mota 1000*	949	82	225	1.151.140
HUSQVARNA				
PXZ-60	45	—	—	103.900
PX-50R (Ar. elec.)	48	—	—	154.900
MBX 75	74,5	12	—	257.000
Sonyax SH-90*	79,6	8	—	219.900
CS-125	124	17	—	226.485
XL-200 R	196	18	—	329.920
XL-200 Prio-D	196	18	—	450.000
VF-1000 R*	996	130	253	1.752.986
JAWA				
350	343,4	25	—	220.000
J.J. COBAS				
TR-2C Rexas	250	75	160	1.860.000
JC-2 (mot. KTM)	250	42	205	1.130.500
JC-3 (mot. KTM)	200	42	205	1.862.500
JY-3 (mot. Yamaha)	350	60	215	1.785.500
YA-2 (mot. HUVOH)	80	26	210	2.327.500
TA-2 (v. Miraval)	80	21	180	1.136.500
KAWASAKI				
KZ 550*	553	52	178	640.000
KZ 550 B	553	53	—	738.997
KLR 600 S	594	46	—	803.750
GPZ 600 R	580	75	—	886.750
GPZ 900 R	896	119	—	1.149.750
KTM				
GS 125 End.	123,6	17,8	—	406.500

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
LAMBRETTA				
125 Electro	123	8	—	198.800
200 Linea	199	8,7	—	181.853
200 Electro	199	8,7	—	188.572
LAVERDA				
1000 RGS	991	94	—	1.027.000
MERLIN				
DG 7 125	124,6	—	—	267.209
DG 7 212	212	—	—	296.800
DG 9 R	—	—	—	360.000
CRESTA	349,8	—	—	340.000
DG 11 4 Tiempos	348,8	—	—	350.000
MZ				
ETZ 250*	243	21	130	265.000
MONTESA				
Cota 342	242	—	—	216.700
Cota 330	327,8	—	—	277.400
Cota 330 Trial	327,8	—	—	289.600
Enduro 80 H7	74,8	—	72	175.300
Enduro 250 H7	249,3	—	110	245.500
Enduro 360 H7	349,8	—	130	367.500
Impala 125	124,9	10	100	229.600
Impala 175	174,7	13	100	271.800
MORINI				
125 Moto	123,6	12	—	268.000
250 2 C	229,6	25	138	309.000
350 K-2	344,1	30	160	500.000
MZ				
ETZ 250*	243	21	130	260.000

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
PUCH				
X-10	48,8	—	—	73.400
Mini	48,8	—	—	89.400
Mini PA	48,8	—	—	100.300
Mini Pa Negro	48,8	—	—	103.400
Motus L	48,8	—	—	130.400
Lito Varis	32	6,5	—	208.000
74 MBZ FD	71,8	8,8	—	239.210
RIEJU				
Brade	34	8,5	—	193.000
Maretron MR-80	75	14	—	204.500
Maretron Enduro	80	20	—	307.000
Maretron Case	80	20	—	307.500
SUZUKI				
GSX 400 E	396	—	—	826.000
GSX 550 ES*	549	56	182	896.000
GSX 750 ES*	747	84	210	1.546.000
GSX 750 R*	748	105	230	1.350.000
VESPA				
Vale	49,7	—	—	85.120
Vespa	49,7	—	—	99.466
Vespa ALX	49,7	—	—	108.884
PK 75 S Junior*	74,0	6,0	76	163.520
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	80	179.760
PK 75 S	74,0	4,4	80	187.040
125 NC	121,1	6,6	100	158.709
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	183.792
PK 125 S	121,1	6,6	100	196.000
Ma 150	149,5	8,2	100	219.848
200 DN	197,9	10,5	110	243.390
Ma 200	197,9	10,2	110	243.390
YAMAHA				
DT 80*	72,9	9,7	83	217.560
SR 250*	249	20	117	358.300
SR 250 Special	249	20	115	379.000
RD 350 LC*	347	59	180	598.000
XB 400	399	45,5	175	686.200
XT 600*	595	44	165	631.000
XJ 600*	598	72	202	839.000
FZ 760*	749	105	233	1.400.000
XJ 900*	891	97	219	1.188.000
FJ 1.100*	1.097	125	243	1.537.315

Disfrútala en libertad.



GIN RIVES

GRAU, A YAMAHA

ANTONIO Grau Vilella se ha incorporado recientemente al departamento de ventas de Yamaha. El señor Grau ya formaba parte del equipo comercial de la marca desde primeros de julio y tiene una gran experiencia en el mundo de la motocicleta, en especial del todo-terreno, en donde trabaja como técnico al mismo tiempo que como piloto.



NOTICIAS DE EMPRESA



CANON, EN LA MAR

CANON ha presentado a toda su organización española los nuevos modelos que su división de productos reprográficos va a lanzar al mercado nacional. Entre estos nuevos productos destaca la nueva gama de copiadoras portátiles, la serie 4.000 y 8.000 de copiadoras, el Fax 220 y el lector-impresor de microfiliación PC-80. Esta presen-

tación se realizó durante un crucero por el Mediterráneo al que asistieron altos cargos de la empresa y representantes de todas las sucursales y distribuidores de Canon España.

CAMBIOS EN LA NUEVA MUTUA

LA Nueva Mutua, entidad dedicada al seguro del automóvil, ha nombrado presidente a José Elías Gallego y director general a Manuel Rodríguez Villarejo. Durante 1985, esta entidad ha tenido una recaudación de primas de 3.292 millones de pesetas, de los que ha pagado más de 2.000 millones de pesetas en siniestros, por lo que el superávit del ejercicio ha sido de 336 millones de pesetas.

MEJORAR EL RENDIMIENTO

S LICK 50 es un nuevo producto que ha desarrollado Petrolon y cuyo importador en España es Safetrade. Según la empresa que lo comercializa, este nuevo producto mejora y alarga la vida de los motores con un tratamiento muy sencillo. Uno de sus componentes, el PTFE, el material con más bajo coeficiente de fricción conocido, forma una película permanente en todas las partes móviles, con lo que disminuye el desgaste por rozamiento, aumentando la potencia y ahorrando combustible. El tratamiento se aplica una sola vez y es válido para cualquier tipo de motor, ya sea de gasolina o diesel, y se comercializa para todos los turismos nacionales y de importancia.

**COMPARADOS
MOTOR 16**



FRENTE A FRENTE

**ALFA 90 2.0iS CONTRA
OPEL OMEGA 2.0i**
**CUESTION DE
ESTILO**



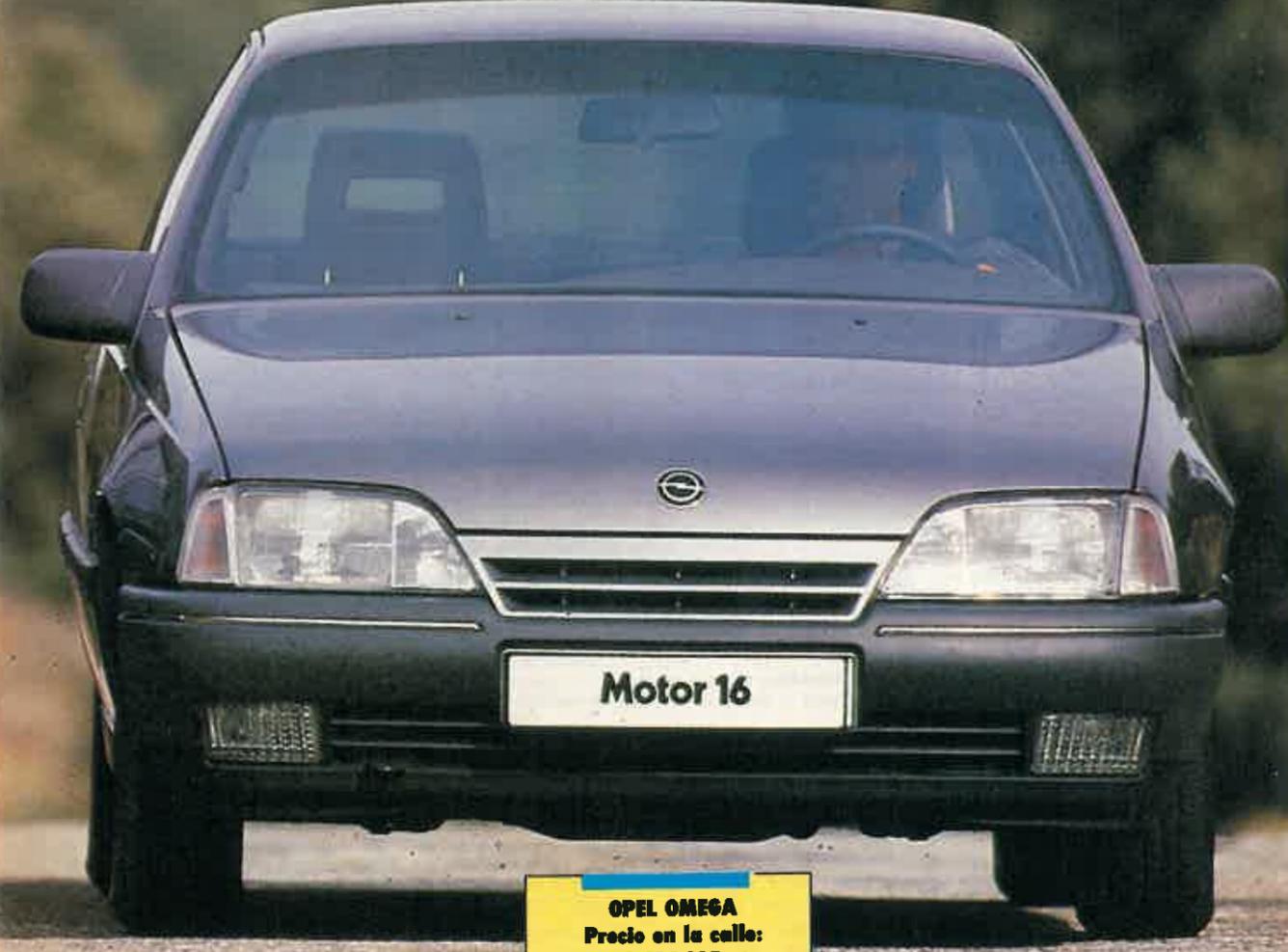
ALFA ROMEO 2.0i
Precio en la calle:
2.295.150 ptas.

VIRTUDES

- Comportamiento.
- Prestaciones.
- Equipamiento.

DEFECTOS

- Ausencia de ABS.
- Balanceo de la carrocería.
- Rebotes del eje trasero.



OPEL OMEGA
Precio en la calle:
2.0i: 2.414.295 ptas.
2.0i CD: 2.970.361 ptas.

VIRTUDES

- Amplitud y confort.
- Velocidad máxima.
- Consumos.

DEFECTOS

- Dirección demasiado asistida.
- Desarrollos largos.
- Balanceo de la carrocería.

Los dos son novedad del mes de octubre. El Alfa ha sufrido una serie de mejoras en su mecánica y en su presentación para convertirse en Super. El Omega es una novedad absoluta, que viene a reemplazar el Rekord y que se acaba de comercializar en España, justo en los últimos días del mes de octubre. Los dos son berlinas de tres volúmenes, con motor de dos litros alimentado con inyección. Sin embargo, son dos coches completamente diferentes. El Alfa, en cuyo diseño ha participado Bertone, tiene unas líneas muy personales, bastante clásicas y que denotan su origen italiano. El Opel sigue la tendencia alemana de realizar coches muy aerodinámicos y amplios, que hace que se parezcan todos

un poco entre sí. De todas formas, los diseñadores de la marca han conseguido darle un aire de familia con otros modelos de la gama, pero lo cierto es que estas líneas redondeadas carecen de esa personalidad que sí tiene el Alfa. En definitiva, es el enfrentamiento del espíritu latino y mediterráneo con el sajón y nórdico. Estas diferencias se traducen en su comportamiento. El Alfa, particularmente en esta nueva versión, es un coche de aceleraciones brillantes y recuperaciones bastante buenas. El Opel es capaz, en cambio, de una velocidad máxima superior y de rodar a velocidades crucero relativamente elevadas con un menor consumo, a costa de recuperaciones mucho más lentas.

También en la presentación hay diferencias. En el Alfa se ha ido a un estilo más deportivo, mientras que Opel, una vez más, opta por la funcionalidad y la sobriedad. En lo que ambos coches andan parejos es en el confort y el nivel de equipamiento. Muy bueno en ambos, siempre que la versión Opel que se haya escogido sea la CD. En caso contrario, el Alfa Romeo ofrece mucho más, esto sin contar con sus más brillantes prestaciones. En definitiva, el Alfa tiene un carácter más agresivo que el de su rival, el Opel, más tranquilo y más amplio. Los dos son coches confortables, pero el modelo italiano complacerá más a quienes disfruten conduciendo.

AL VOLANTE

LOS dos motores son de cuatro cilindros. El del Alfa, más antiguo de concepción, es más de carreras, con dos árboles de levas en cabeza, mientras que el del Opel, nuevo, es prácticamente tan eficaz, con un solo árbol de levas en cabeza. Al motor del Alfa Romeo, alimentado por una inyección Bosch Motronic, da más potencia —seis caballos más— que el del Opel, que tiene también un sistema de inyección del mismo tipo. Sin embargo, el motor del Opel tiene mayor potencia a bajo régimen, aunque su rival italiano no esté mal servido en ese aspecto. Pero lo mejor del motor alemán es la sobriedad de sus consumos, realmente espectaculares por lo bajos. En principio, por lo que a motores se refiere, habría que darle una cierta ventaja al del Opel sobre el del Alfa, pese a los seis caballos de menos en cuanto a potencia se refiere, pero en cuanto se contempla el conjunto motor caja de



El Alfa Romeo tiene un buen comportamiento, pese a que balancea acusadamente en las curvas.



El Opel Omega resulta todavía más blando de suspensión que su rival italiano.



El eje trasero produce algunos rebotes. En curva cerrada se producen pérdidas de tracción.



En el Omega también hay pérdidas de tracción. Su suspensión trasera se comporta mejor.

cambio, la balanza se inclina hacia el lado opuesto. Y no es precisamente por cuestiones de manejo, puesto que, en ese sentido, el Omega tiene un cambio sensiblemente más suave y preciso como mando que el Alfa, sino por relaciones de cambio. En el Opel, los largos desarrollos matan las posibilidades del motor, haciendo que sea claramente inferior a su rival en aceleraciones y, sobre todo, en repises. Incluso también afecta en consumo, pues en recorridos de trazado tortuo-

so, con mucho tráfico, o incluso en ciudad, impide que se puedan mantener marchas largas y al final se acaba gastando más carburante. El Alfa Romeo, en cambio, ha mejorado sensiblemente, sobre todo en recuperaciones, que son sensiblemente mejores que las que tenía antes. Realmente, Alfa ha trabajado bastante en el tema de la transmisión. No ha ido simplemente a cambiar el grupo reductor por uno más corto, sino que ha cambiado incluso los desarrollos de la misma caja

de cambio. Ha dejado invariados los de cuarta y quinta, y ha establecido unos nuevos para la primera, segunda y tercera, buscando que no haya huecos importantes en el escalonamiento de las marchas. A ninguno de los dos coches se le puede tachar de duro de suspensión, el Omega es blando en exceso, lo que le hace transmitir al conductor una sensación de flotación que no crea seguridad. Y, sin embargo, el coche es estable. Una suspensión más dura —como la

que llevará el futuro Omega 3.000— le haría ganar muchos enteros. Daría al conductor más sensación de seguridad al negociar virajes a alta velocidad y evitaría las excesivas inclinaciones de carrocería y las pérdidas de tracción en curvas muy cerradas.

Esto último también ocurre en el Alfa, que, si bien no transmite esa sensación de que flota un poco a alta velocidad y entra de una forma más franca en los virajes, en cambio también balancea exageradamente la carrocería en las curvas.

La dirección es asistida en ambos coches. Correcta en el Alfa y excesivamente asistida en el Omega. Este exceso de suavidad se traduce en una falta de tacto, que también tiene su influencia en esa sensación de falta de obediencia en los primeros instantes cuando se toma un viraje.

En el capítulo frenos hay que darle ventaja al Omega, que en su versión CD ofrece un sistema ABS de serie y en la básica es una opción de poco más de 210.000 pesetas. Algo que Alfa, de momento, sólo ofrece en el 90 V-6 2,5 litros.

Esto no quiere decir que el Alfa frene mal, porque no sería verdad, sino que carece de un elemento de seguridad que hace que el coche conserve todas sus cualidades de buena frenada en piso deslizante.

Queda hablar del confort de marcha. En lo que a trabajo de suspensión se refiere, es mejor el que realiza la del Omega, con su eje trasero independiente. En el Alfa, sobre mal pavimento, se dejan sentir algunos rebotes del eje trasero si se camina ligero. Por otro lado, aunque el Omega nos ha parecido ruidoso, el Alfa 90 paga el acortamiento de los desarrollos con un importante incremento del nivel sonoro del motor, que es más importante que en el coche alemán. Lo que si es cierto es que si en este último prácticamente lo único que se oye son los ruidos de la mecánica y de la rodadura, la más angulosa carrocería del Alfa genera, además, ruidos aerodinámicos que, al final, hacen un total más elevado.

CONSUMO



	Alfa	Omega
Litros/100 km.		
CIUDAD		
A 27,4 km/h. de promedio	11,9	11,0
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo	7,1	6,1
En conducción rápida	12,7	11,7
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	8,4	7,6
A 140 km/h. de cruceo	9,5	8,7
A 180 km/h. de cruceo	13,8	11,9
CONSUMO MEDIO		
Ponderado	9,8	9,2
Litros/100 km.		
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	480	760

FRENOS



	Alfa	Omega*
DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)		
A 60 km/h.	13,2	7,9
A 100 km/h.	37,6	25,6
A 120 km/h.	59,8	36,8

* Con ABS

PRESTACIONES



	Alfa	Omega
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)		
	192	202,8
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	17,5	17,9
1.000 m. salida parada	31,9	33,9
De 0 a 100 km/h.	10,1	10,7
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	18,4	20,2
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	20,4	22,8
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	33,5	38,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	36,1	41,8
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	10,0	14,3
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	13,8	18,6

SONORIDAD



	Alfa	Omega
Al ralentí	58,6	52,6
A 60 km/h	68,4	65,6
A 90 km/h	69,8	68,9
A 120 km/h	74,9	73
A 140 km/h	79,4	75,8
A tope	82,2	80,4

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

FICHA TECNICA



	ALFA 90	OMEGA
MOTOR		
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.962	1.998
Cigüeñal	De 5 apoyos	De 5 apoyos
Distribución	Dos árb. levas en cabeza	Arb. de levas en cabeza
Alimentación	Iny. electrónica	Iny. electrónica
Compresión	10 a 1	10 a 1
Tipo de carburante	97 octanos	97 octanos
Capacidad del depósito	49 litros	75 litros
Potencia máxima	128 CV a 5.400	122 CV a 5.400 rpm.
Par máximo	17,9 mkg. a 4.000	17,8 mkg. a 2.600 rpm.
TRANSMISION		
Tracción	A las ruedas traseras	A las ruedas traseras
Caja de cambio	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas
Vel. a 1.000 rpm. en 1.ª	8,5 km/h.	8,3 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 2.ª	15,2 km/h.	14,8 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 3.ª	23,7 km/h.	23,5 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª	31,4 km/h.	33,7 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 5.ª	38,1 km/h.	40,0 km/h.
DIRECCION		
Tipo	Asistida	De cir. de bolas, asis.
Vueltas de volante entre topes		
	3,5	3,5
Diámetro de giro		
	10,1	10,8
FRENOS		
Sistema	Disco/disco	Disco/disco
SUSPENSIONES		
Tipo	Independiente a las 4 ruedas	Independiente a las 4 ruedas
RUEDAS		
Llanta	De chapa 5 1/2 x 14	De chapa 5 1/2 x 14
Neumáticos	185/70 HR 14	185/70 HR 14
Peso en orden de marcha	1.090 kg.	1.144 kg.

INTERIORES

DECIAMOS al principio que el Opel Omega se trataba de un coche completamente nuevo, siguiendo las actuales tendencias de la industria alemana, que busca coches amplios y aerodinámicos. En cambio, el Alfa 90, que no es tan antiguo, puesto que apareció hace un par de años, deriva del viejo Alfetta, del que ha recibido la plataforma. Es, por tanto, un coche mucho más estrecho. El Omega es casi 30 centímetros más largo y 13 centímetros más ancho, y esto se deja sentir en su habitáculo. No en la parte delantera, en donde, más o menos, los ocupantes de uno y otro coche disfrutan de una misma amplitud, sino en la trasera. En ella no sólo se pueden acoplar bastante bien en el Omega tres personas adultas, sino que el espacio para las piernas de quienes viajan en esta parte trasera es sensiblemente mayor. Hay incluso más altura del asiento al techo, pero lo cierto es que esto lo han

El cuadro de instrumentos del Alfa tiene también manómetro de presión de aceite. El volante es de tipo deportivo, de tres radios, excesivamente grande y guarnecido en un símil piel poco notable.

El Omega ha mejorado la presentación de su instrumentación con respecto a la del Rekord, pero sin perder la habitual sobriedad de la marca.



Buena accesibilidad y maletero suficiente en el Alfa 90.



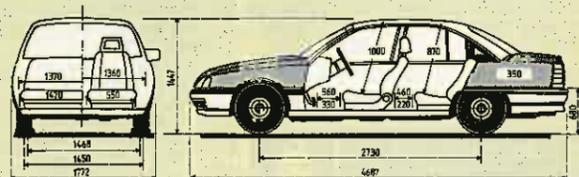
En el Omega la capacidad de maletero puede ampliarse.



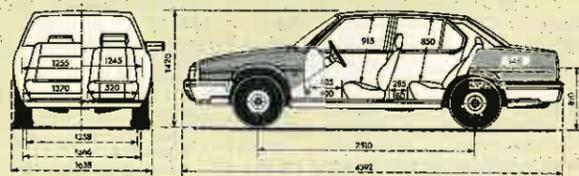
conseguido los hombres de Opel a base de bajar el asiento posterior. Los asientos delanteros son también cómodos en ambos coches.

A lo sumo se podría criticar un poco el exceso de blandura del Alfa, que se deja notar al comenzar a hundirse un poco en viajes largos.

ALFA ROMEO 2.0i S



OPEL OMEGA 2.0i CD



FRENTE A FRENTE



Buena forma de asientos delanteros en el Alfa.



Muy confortables también los asientos delanteros del Omega.



Detrás se ha pensado en el confort de dos pasajeros.



En la parte trasera podrían viajar hasta tres personas.

Ambos tienen amplias posibilidades de regulación, eléctricamente uno y manualmente el otro.

El interior resulta más atractivo el del Alfa Romeo, sin que sea nada del otro mundo. Sin embargo, tiene una mayor apariencia. El del Omega queda excesivamente funcional y sobrio. La instrumentación es semejante en ambos coches. La principal diferencia reside en que el coche italiano lleva manómetro de presión de aceite y el alemán, no. Frente al pasajero, el Alfa ofrece la posibilidad de llevar acoplado en el salpicadero un pequeño portafolios que puede ser muy útil.

Buena ventilación la del Omega. En cambio, la del Alfa es sólo media. Ambos ofrecen aire acondicionado como un elemento aparte. El Opel, como opción, por un precio de 191.354 pesetas; el Alfa, como accesorio, a un precio inferior. En el capítulo de las ruedas, Alfa lleva llantas de aleación de

EQUIPAMIENTO

	Alfa 90	Omega
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Manómetro presión de aceite ..	SI	NO
Reloj	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	SI
Testigo reserva carburante	SI	SI
Testigo de freno de mano	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno ..	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros antiniebla	NO	SI
Piloto antiniebla trasero	SI	SI
Aire acondicionado	OP	OP
Volante regulable	SI	SI
Asiento regulable en altura	NO	SI
Retrovisor regulable	SI	SI
Apoyacabezas delanteros	SI	SI
Elevallas elect. (del./tras.)	SI/NO	SI/OP
Cerraduras centralizadas	SI	SI
Luz lectura mapas	SI	SI
Tapón carburante con llave	SI	SI
Llantas aleación	OP	OP
Preequipo de radio	NO	SI
Asiento posterior divisible	NO	SI

Los amigos acostumbran a dar malos consejos con buena intención. En cambio, las farmacias siempre dan consejo profesional. O sea, un buen consejo. Si la caída del cabello se debe a desnutrición capilar, desórdenes del cuero cabelludo, inflamación de la raíz del cabello o a agresiones externas, su farmacéutico le aconsejará un tratamiento serio contra la caída del cabello. O tal vez le recomendará que consulte a su dermatólogo.

NERIL: UN TRATAMIENTO SERIO CONTRA LA CAIDA DEL CABELLO
El tratamiento Neril ha sido desarrollado por los Laboratorios Dralle de Hamburgo, especialistas en el cuidado del cabello desde hace más de 130 años. Y tiene la garantía Ciba-Geigy. Neril es un champú. Y es un tónico capilar. Un tratamiento completo.

NERIL: UN CHAMPU QUE HACE MAS QUE LIMPIAR
El champú Neril limpia el cabello y cuero cabelludo de caspa a la vez que elimina la grasa sobrante. Ejerce, además, una acción reparadora. Y mejora el aspecto del cabello. Lo nutre, suaviza y le da elasticidad.

NERIL: UN TONICO QUE REFUERZA LA ACCION DEL CHAMPU
El tónico Neril actúa directamente sobre la raíz del cabello, regulando la actividad glandular. Disminuye la flora bacteriana, evitando así la irritación y la inflamación del cuero cabelludo. Aplicado mediante un suave masaje, activa el riego sanguíneo y estimula la actividad de las raíces. Favorece también la regeneración capilar, a la vez que refuerza y complementa la acción del champú Neril.

¿QUE TIENE NERIL QUE NO TENGAN LOS DEMAS?

- Champú Neril:**
ZN OMADINE. Reduce la formación de caspa.
PROTEINAS Y EXTRACTOS VEGETALES. Refuerzan y nutren el cabello. Lo revitalizan.
BIOAZUFRE. Disuelve la acumulación de caspa y suaviza la piel.
COMPLEJO DE ACIDOS GRASOS. Restaura el equilibrio glandular y proporciona suavidad a la piel y elasticidad al cuero cabelludo.
- Tónico Neril:**
MG OMADINE. Reduce la formación de caspa y favorece además su desprendimiento.
PROTEINAS Y EXTRACTOS VEGETALES. Refuerzan y nutren el cabello. Mejoran su estética.
BIOAZUFRE. Elimina la acumulación de caspa a la vez que suaviza la piel.
PANTENOL. Acción anticasca y normalizante glandular.
COMPLEJO DE ACIDOS GRASOS. Favorece la regulación glandular. Da suavidad al cabello y elasticidad al cuero cabelludo.
FRACCION DESTILADA DE BREA. Vigoriza el cabello al reforzar la queratina.

LAS FARMACIAS TIENEN MEJORES CONSEJOS QUE LOS AMIGOS CONTRA LA CAIDA DEL CABELLO.

NERIL®

Champú y Tónico capilar



Tratamiento contra la caída del cabello
Un producto de los Laboratorios Dralle (Hamburgo) con la garantía CIBA-GEIGY

Sólo venta en farmacias

FRENTE A FRENTE



Excelente el alumbrado del Omega
En el Alfa 90 es sólo suficiente

CONCLUSION

NOS da la impresión que queda bastante claro que, ante todo, se trata de una cuestión de gustos y estilos la elección entre ambos coches; porque, si bien es cierto que hay una diferencia de tamaño y habitabilidad, ésta no es lo suficientemente importante como para que pueda pesar en una decisión. En cuanto al precio, la única versión a la venta del Alfa 90 2.0i cuesta casi lo mismo que la básica del Opel Omega. Lo que pasa es que, es ese caso, hay que tener en cuenta una diferencia de equipamiento importante, que, en cambio, no existe si se escoge la ver-

sión CD, en la que hemos basado la prueba. Una versión que sobr el papel es medio millón de pesetas más cara que el Alfa, pero de esta diferencia habría que descontar las 210.000 pesetas que cuesta el ABS que se ofrece de serie en el Omega CD, puesto que éste es un elemento de seguridad que consideramos que no se debería ahorrar bajo ningún con extra, que, de momento, Alfa no lo puede ofrecer siquiera en opción en el 2.0i. Queda el otro aspecto, y con él se vuelve al principio de estas líneas, se trata de elegir entre un coche eminentemente funcional y otro en el que no se termina de renunciar a la idea de que el automóvil es algo más que un medio de transporte pri-

vado y que puede tener componentes de algo que produzca placer. Son los dos conceptos que todavía mantienen diferencias entre la industria productora de automóviles en Italia y en Alemania.

Sergio Piccione
Fotos: Alex Puyol

BALANCE FINAL

	Alfa 90	Omega
Velocidad máxima	2.0 ****	1.0 *****
Aceleraciones	1.0 ****	2.0 ****
Recuperaciones	1.0 ****	2.0 ****
Consumo	2.0 ***	1.0 *****
Transmisión	1.0 ****	2.0 ****
Caja de cambio	2.0 ****	1.0 *****
Frenos	2.0 ***	1.0 ***** (*)
Dirección	1.0 ****	2.0 ****
Comportamiento	1.0 ****	2.0 ****
Aptitudes urbanas	1.0 ****	2.0 ****
Autonomía	2.0 ***	1.0 *****
Habitabilidad	2.0 ***	1.0 *****
Maletero	2.0 ****	1.0 *****
Confort	2.0 ****	1.0 *****
Posición conductor	1.0 ****	2.0 ****
Sonoridad	2.0 ***	1.0 *****
Equipamiento	1.0 ****	2.0 ****
Valor-precio	1.0 ****	2.0 ****

(*) Con ABS.
***** Excelente. **** Bueno.
*** Normal. ** Regular. * Malo.



Llanta de aleación
De serie en el Alfa



En el Omega es opcional
En serie son de chapa

serie, mientras que en el Opel son una opción.

El maletero es ligeramente más grande en el Opel, que tiene también la ventaja de que puede ampliarse abatiendo parcial o totalmente el respaldo del asiento trasero. En el Alfa, al menos hasta el momento, no existe tal posibilidad.

Queda hablar de la presentación y el acabado. La primera es buena en ambos coches. Un poco más atractiva, si hemos de hacer caso de la opinión general, en el



Muy alta la línea del Alfa para favorecer la capacidad del maletero.



Los grupos ópticos del Opel son vulnerables a los golpes.

Alfa Romeo, y más sobria en el Omega. En cuanto al acabado, debemos dar otro empate. Opel tiene fama por la fiabilidad de sus coches, no sólo en el aspecto mecánico, sino también por el de su acabado; a Alfa le ocurría lo mismo con respecto a la mecánica, pero, en cambio, fallaba en los pequeños aspectos. Los dirigentes de la marca italiana tomaron conciencia de ello hace años y están intentando acabar con esa imagen negativa, cosa que, como ya hemos dicho en otras pruebas anteriores de la gama 90, parecen haber logrado en este modelo.

EL NUEVO REGATA, NUEVO.

Ha nacido un nuevo coche. Modificaciones sustanciales han hecho que el Fiat Regata se convierta en el Nuevo Fiat Regata, un coche realmente nuevo.

NUEVA GAMA

Tanto el Regata berlina como el Regata Weekend han ampliado y mejorado su ya extensa gama con importantes novedades.

Con la introducción del nuevo 1.600 monoinyección y del Turbo Diesel, la gama Regata ha ganado en posibilidades de elección y en prestaciones. Hasta 100 CV y 180 Km/h. utilizando gasolina.

Y hasta 80 CV y 170 Km/h. con gasoil.



ESTETICA RENOVADA

Una línea más agresiva, en forma de cuña, no sólo hace que el exterior gane en elegancia, sino que también se gana en aerodinámica y se refuerza la carrocería protegiendo mejor a los ocupantes y a los órganos fundamentales del vehículo.

MAYOR CONFORT

El confort, ya alto en el Regata, se ha elevado aún más en el Nuevo Regata. Mayor amplitud, mayor insonorización, asientos anatómicos de nuevo diseño, menores vibraciones, nuevas instrumentaciones, nuevos tejidos, nuevos diseños de los paneles de puertas...



NUEVAS MOTORIZACIONES

1.600 Bi-árbol I.E.

Un 1.600 c.c. con monoinyección "single point". Novedad absoluta. La inyección no se ramifica en cuatro (una para cada cilindro), se efectúa en un solo punto del colector de aspiración. ¿Las ventajas? Muchas. Con este sistema se obtiene una respuesta del motor más progresiva; una menor contaminación; mayor simplicidad y, por tanto, mayor fiabilidad; y, por si esto fuera poco, menor consumo (7,6% menos que el motor con carburador).

1.900 Diesel con Turbo.

Un turbo compresor KKK 16 de nueva generación convierte al ya capaz motor diesel 1.900 aspirado en una verdadera joya. Con altísimas prestaciones, fiabilidad a toda prueba y comodidad aún mayor; el Nuevo Regata Turbo Diesel satisface cualquier exigencia.

Así son los Nuevos Regata, coches realmente nuevos. Y desde 1.214.000 ptas. para el Regata 70 Confort; pasando por las 1.295.000 ptas. para el 70 S; 1.649.000 ptas. para el 100 i.e., 1.590.000 ptas. para el Diesel hasta llegar a las 1.842.400 ptas. del Turbo Diesel en la versión berlina. Para el Weekend 100 i.e. 1.734.320 ptas. y 1.790.000 ptas. para el Weekend Diesel.



FIAT
TECNOLOGIA LIDER

NUEVO FIAT Regata

Más de 130 puntos de venta y asistencia en España.

CONCESIONARIOS EN MADRID

• AGOSA, Dr. Esquerdo, 178. Tel. 251 14 32 • COMERCIAL AUTOHISPANIA, Ctra. de Barcelona, Km. 11,300. Tel. 747 24 00 • EXIMBO, S. A., Paseo de Castilla, 1 (Alcorcón). Tel. 619 10 73 • LORENZO SALCEDO, S. A., Ctra. de Toledo, Km. 14,500 (Getafe). Tel. 681 62 63 • MOTOR ZURBANO, S. A., Zurbano, 68. Tel. 410 52 00 • VAGMA, S. A., López de Hoyos, 62. Tel. 411 67 44. Avda. de los Toreros, 14. Tel. 245 72 02. Cta. Puente de Segovia, 3. Tel. 470 13 50.

CONCESIONARIOS EN BARCELONA

• AUTO ITALIA, S. A., Balmes, 212. Tel. 238 00 21 • AUTO 88, S. A., Gran Vía de les Corts Catalanes, 760. Tel. 245 28 02 • DIFISA, Ronda de Poniente, 73 (Sabadell). Tel. 715 33 98 • MAREME MOVIL, Camí Real, 551, esquina Paseo Dr. Fleming, s/n. (Mataró). Tel. 798 32 50 • THEM AUTO, Autovía de Castelldefels, Km. 5 (Prat de Llobregat). Tel. 370 00 61. Gran Vía Carlos III, 55. Tel. 330 81 83.

VIAJE A LA LUZ DE LA SEGURIDAD



FAROS HALOGENOS

Valeo

La doble potencia de los Faros Halógenos

Valeo **CIBIE** y Valeo **KINBY**

es **doble** seguridad para usted y los suyos. Cambie, sin modificación alguna, sus faros convencionales por Faros Halógenos **Valeo**: hay un modelo para cada coche. Pero **Valeo** ofrece más que luz: 37 componentes de alta calidad para su automóvil. Equipos limpiaparabrisas, pastillas de frenos, embragues, radiadores, alternadores..., recambios originales, los que monta su coche de origen.



A FONDO

RENAULT 21 GTD EL TRAGAMILLAS



CUATRO meses después de la aparición del Renault 21 en el mercado español, llega ahora la versión diesel, con una mecánica bien conocida por los adictos a la marca, ya que se trata del veterano motor utilizado desde hace años por el R-18. Si tenemos en cuenta el refrán «la virtud está en el término medio», podemos considerar el nuevo producto de la firma francesa como óptimo, porque, aunque no se le puede catalogar de revolucionario o innovador en ningún apartado, lo cierto es que tampoco tiene defectos graves sobre los que volcar nuestras críticas.

El R-21 es un coche bien diseñado que conjuga perfectamente la aerodinámica depurada con unos interiores amplios y confortables para el tamaño de vehículo que estamos juzgando. Sentados al volante o viajando como simples acompañantes nos encontraremos en un ambiente acogedor donde la suavidad de todos y cada uno de los mandos contribuye a aumentar esa comodidad a la que hacíamos referencia.

Lo único que enturbia el conjunto son los resultados obtenidos en prestaciones y consumos, peores que los que teníamos del R-18, cuando la mejor aerodinámica debería haber supuesto una ganancia sustancial en este terreno. El alargamiento de los desarrollos parece haber deshecho el equilibrio que se había conseguido en el R-18.

Por tanto, el más joven de la familia Renault navega entre dos aguas. Por un lado, de los lápices de los dibujantes ha salido una línea actual muy en consonancia con las modas que corren y que resuelve el problema del espacio de forma adecuada. La otra cara de la moneda viene dada por el aspecto técnico, concretamente el motor, poco desarrollado para situarse en primera línea de fuego con respecto a algunos de los competidores del momento.

MECANICA

★ ★ ★

En el apartado mecánico es donde el nuevo Renault 21 se queda más rezagado de la vanguardia tecnológica. Su motor adolece de los fallos más típicos que han caracterizado desde siempre a los turismos alimentados por gasóleo. El ruido, sobre todo al ralentí y en frío, se mantiene en unos niveles algo altos, que en los semáforos nos delatará en seguida. Donde los hombres de Renault sí han conseguido importantes mejoras es en el capítulo de vibraciones: se ha trabajado duro en el tema y los resultados conseguidos son francamente favorables; en el habitáculo no se notan prácticamente las sacudidas del motor con el coche parado.

En cambio, hay que constatar una pérdida de agilidad que podría tener su causa en los más largos desarrollos de

VIRTUDES DEFECTOS

Confort y amplitud
Cambio suave y preciso
Dirección agradable

Motor poco brillante
Mecánica ruidosa
Frenos propensos al bloqueo

LA COMBINACION PERFECTA DE COMODIDAD Y ALTO RENDIMIENTO.



Lancia hace honor a su tradición ofreciendo al conductor una experiencia totalmente novedosa: el brío de un deportivo, unido a la comodidad de un coche grande. Su interior es elegante, espacioso y soberbiamente equipado. Pero al mismo tiempo, bajo el capó oculta un motor 4 cilindros, sobrealimentado, de 165 CV de potencia.

Dotado de intercooler y sistema de seguridad contra el exceso de presión, como los motores de fórmula Uno. Capaz de pasar de 0 a 100 Km/h. en sólo 7,2 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 218 Km/h., sin que usted se dé cuenta. Además, hay un modelo de 6 cilindros en V. Un modelo turbodiesel que es, con mucho, el más rápido de su clase y de un 2.000 dotado de inyección electrónica de combustible que puede codearse con los mejores. Así son los Lancia Thema. Coches con un enorme potencial de tecnología e ideas. Para mantenerse en cabeza.

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

LANCIA THEMA



la diferencia de viajar en LANCIA.

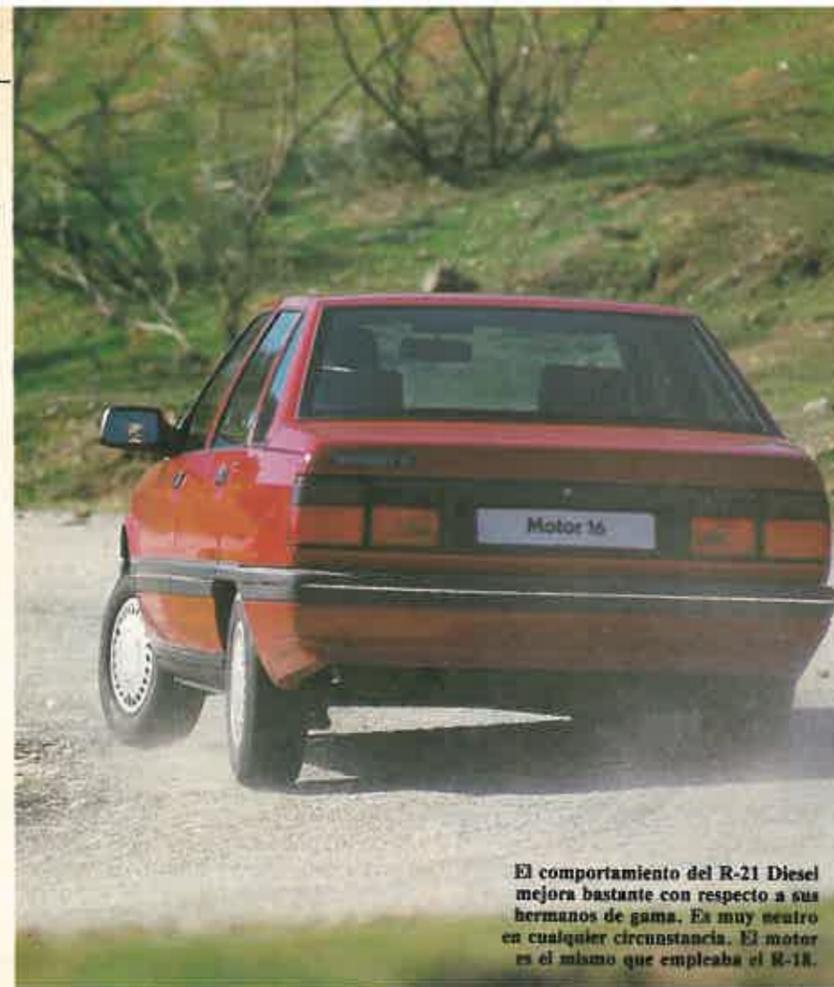
Más de 130 puntos de venta y asistencia en España.

CONCESIONARIOS EN MADRID:

COMERCIAL AUTOHISPANIA, S. A. Ctra. Barcelona, Km. 11,300. • VAGMA, S. A. Gta. López de Hoyos, 5.

CONCESIONARIOS EN BARCELONA:

AUTOITALIA, S. A. Balmes, 212. Escuelas Pías, 7. • DIFISA. Ronda de Poniente, 73 (Sabadell)
THEMAUTO. Provenza, 260. Autovía de Castelldefels, Km. 5 (Prat de Llobregat).



El comportamiento del R-21 Diesel mejora bastante con respecto a sus hermanos de gama. Es muy seguro en cualquier circunstancia. El motor es el mismo que empleaba el R-18.

diesel es la caja de cambio. Se maneja con una suavidad y precisión asombrosas, siendo prácticamente imposible fallar la marcha que se quiera introducir. Estas características invitan constante-



mente a su uso, y como dato curioso para corroborar la rapidez con que se pueda pasar de una marcha a otra, diremos que para conseguir la velocidad máxima del coche en el menor tiempo posible fuimos cambiando de marcha sin levantar el pie del acelerador. Para esta operación se requiere un cambio rapidísimo, pero también contribuye el hecho de que el motor tarde bastante rato en subir de vueltas aun con el embrague pisado.

Como decíamos, los consumos no son todo lo parcos que cabría esperar de un diesel, pero el R-21 tampoco ha arrojado unos valores altos. Aunque al motor no se le puede calificar de ahorrativo, la verdad es que la aerodinámica colabora de forma decisiva a que el gasto de combustible no sobrepase los márgenes admisibles.

la caja de cambios, con respecto al R-18 Diesel. Las recuperaciones son lentas y, por otro lado, se necesitan muchos kilómetros de recta para lanzar el coche hasta que consigue su velocidad máxima. Sin embargo, a costa de tomarse su tiempo, el motor acaba recuperándose, lo que permite que podamos circular en cuarta o, incluso, en quinta, con toda tranquilidad y sin tener que estar constantemente recurriendo al cambio de marchas. En carretera esto no es demasiado importante, pero en ciudad sí que se muestra bastante útil.

Un aspecto muy favorable del R-21

FICHA TECNICA



RENAULT 21 GTD

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.068 c.c. (86 x 89 mm.). Cilindros: De 5 apoyos. Arbol de levas: En cabeza, accionado por correa dentada. Núm. de válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Bomba inyectora. Compresión: 21,5 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Potencia máxima: 67 CV a 4.500 rpm. Par máximo: 12,9 mkg. a 2.250 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,0 km/h.; 2.ª, 15,1 km/h.; 3.ª, 23,3 km/h.; 4.ª, 31,8 km/h.; 5.ª, 38,1 km/h. Embrague: Mando por cable.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,2. Diámetro de giro: 10,5 metros.

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

SUSPENSIONES Delanteras: Independiente, tipo McPherson, con barra estabilizadora. Trasera: Independiente, con cuatro barras de torsión transversales y amortiguadores telescópicos hidráulicos. Barra estabilizadora.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 175/70 R13.

PESOS Y CAPACIDADES Peso en orden de marcha: 1.085 kg. Reparto de pesos: 63,6 % delante; 36,4 % detrás. Capacidad del depósito de combustible: 66 litros.

CONSUMO



	l/100 km.
CIUDAD	
A 24,4 km/h. de promedio	10,4
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	6,7
En conducción rápida	11,1
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	7,2
A 140 km/h. de cruceo	8,9
CONSUMO MEDIO	
Litros/100 km.	9,0
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	685

COMPORTAMIENTO



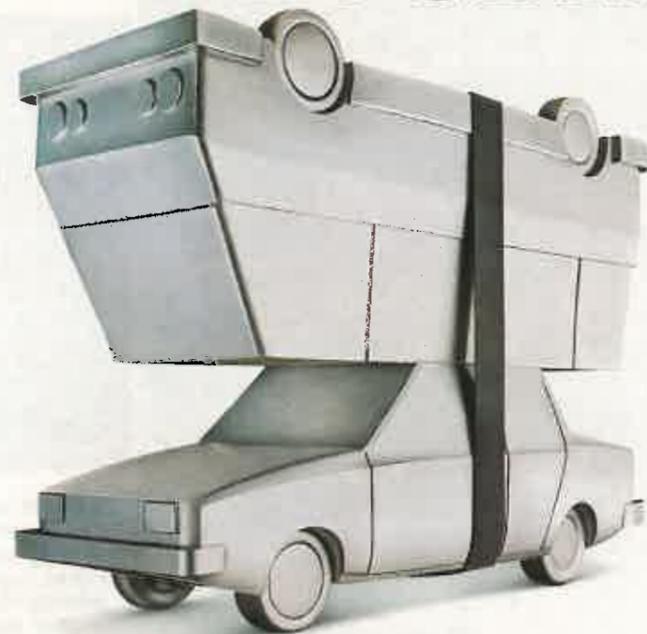
De los tres modelos que tiene Renault en su gama 21, el diesel es el que mejor se comporta de todos. Sus reac-

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	156,5
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	20,8
1.000 m. salida parada	38,5
De 0 a 100 km/h.	15,8
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	22,3
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	25,0
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	41,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	44,7
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	17,5
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	20,7

La Teoría.



La Práctica.



En buena teoría, lo ideal para desplazarse sería tener el confort y la rapidez de un coche, más el espacio de una furgoneta.

En la práctica, la unión hace la Vanette: un vehículo total, con motores Nissan diesel o gasolina, que reúne lo mejor de los mejores turismos, y lo mejor de las mejores furgonetas. Y todo equilibradamente

ensamblado para que viajen a todo confort hasta 8 personas, o bien se transporten 915 kilos de carga a 120 Kms/h.

Por todo, la Vanette es, en su clase, la más vendida del año.

De sus cuatro modelos hay uno pensado justamente para Usted. Venga a conocerlo a su Concesionario Nissan más cercano. Es lo más práctico.

Vanette:
Dos vehículos
sobre cuatro
ruedas.



Los Japoneses.

El cuadro de instrumentos es sencillo, pero funcional, y a la postura de conducción no se le puede hacer el más mínimo reproche. Los asientos son anchos y cómodos, aunque no vendría mal un poco más de dureza. En los traseros se echa en falta la posibilidad de abatirse por mitades.



ciones en cualquier tipo de terrenos y circunstancias son nobles y fáciles de controlar. Sólo cuando apuramos mucho las posibilidades del vehículo, y llegamos a unos límites para los que no ha sido pensado, el eje delantero tiende a seguir recto a la entrada de las curvas. Esta pereza del morro se corrige sin dificultad; bastará con dejar de acelerar para que volvamos a recuperar el control sobre el coche. Por lo demás, el R-21 Diesel tiene un comportamiento casi neutro que permite hacer con él todo tipo de diabluras sin que la seguridad peligre en ningún momento.

Las suspensiones han sido diseñadas para absorber las irregularidades de la carretera de la manera más suave posible, de modo que los pasajeros aprecien mínimamente los baches o agujeros del suelo. Son, por tanto, bastante blandas, pero no afectan en absoluto al comportamiento del vehículo. Sólo en zonas de montaña, donde las curvas se



suceden en cadena, el balanceo lógico de la carrocería con este tipo de amortiguación puede llegar a ser molesto y a producir una cierta sensación de inseguridad, pero que se queda sólo en

eso, en sensación, porque no afecta en modo alguno a la estabilidad del turismo.

La dirección del Renault 21 no hace más que contribuir a su buen comportamiento. Es suave de manejar, precisa, rápida —es decir, se necesitan pocas vueltas para llevarla de un extremo al otro— y, sobre todo, tiene un tacto fenomenal que permite tener siempre la sensación de control sobre el vehículo. Aunque se rueda a alta velocidad, la dirección no se vuelve tan esponjosa como para que no notemos las reacciones del eje delantero. Esto es algo típico de esta versión diesel, ya que en el resto de los R-21, que acusan un exceso de sensibilidad, ocurre justo lo contrario; cuanto más de prisa vamos, más impresión tenemos de que el coche no lo estamos dominando.

No podemos decir lo mismo de los frenos. El R-21 GTD para en unas distancias aceptables cuando la ocasión lo requiere, pero la operación no es muy fácil de realizar. Si no es necesario frenar de forma urgente, el pisotón sobre el pedal podremos hacerlo de forma precisa, dosificando sin problemas la fuerza. Cuando nos encontramos con un obstáculo imprevisto, la cosa cambia y bloquear las ruedas será prácticamente inevitable, ya que la frenada se carga de forma excesiva sobre el eje delantero y la parte de atrás se levanta espectacularmente, con lo que el patinazo está garantizado.

EQUIPAMIENTO



Cuentarrevoluciones	SI
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro de agua	SI
Manómetro presión de aceite	NO
Reloj	NO
Ordenador de viaje	SI
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
Elevalunas elect. (del./tras.)	SI/NO
Cerraduras centralizadas	SI
Luz lectura mapas	SI
Tapón carburante con llave	SI
Llantas aleación	NO
Preequipo de radio	SI
Limpia-lavaluneta trasero	—
Asiento posterior divisible	NO

Pintura metalizada, 23.275 ptas.; aire acondicionado, 126.217 ptas. Precios con IVA incluido.

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	12,3
A 100 km/h.	34,5
A 120 km/h.	52,1

SONORIDAD



Al ralentí	56,2
A 60 km/h.	65,7
A 90 km/h.	70,9
A 120 km/h.	72,7
A 140 km/h.	75,3
A tope	77,8

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

Por qué las mejores empresas no tienen trapos sucios



Los trapos han pasado a la historia en las fábricas y talleres donde se busca la productividad. Porque lo que antes hacían los trapos, lo hace ahora **Trapichel**. Y con ventajas claras.

Trapichel es guata de celulosa 100% diseñada para limpiar, fregar, secar y pulir en cualquier tipo de superficies.

La bobina de **Trapichel**, instalada en funcionales soportes al alcance de la mano del operario, proporciona:

ECONOMIA: 1 Kg. de **Trapichel** da más y mejor servicio que 5 Kg. de trapos.

EFICACIA: En cada centímetro cuadrado de **Trapichel** hay centenares de microscópicas celdillas destinadas a recoger todo tipo de sustancias. Por eso, **Trapichel** limpia más y mejor que los trapos.

RESISTENCIA: **Trapichel** no se rompe ni se deshilacha, ni siquiera cuando está totalmente húmedo, gracias a su especial tratamiento WET STRENGTH.

SEGURIDAD: Con los servicios de un sólo uso de **Trapichel** se evitan los riesgos de los trapos sucios, frecuentemente contaminados de sustancias corrosivas o peligrosas virutas.

En suma, **Trapichel** ahorra dinero, aporta total higiene y contribuye a mejorar la calidad de los productos y operaciones que se realizan en un centro de trabajo. Comprenderá ahora por qué los trapos sucios han desaparecido de las mejores empresas. Y si en la suya todavía queda alguno, rellene por favor el cupón de esta página. Le informaremos en profundidad sobre cómo ganar productividad limpiamente. Con **Trapichel**.

Esta caja de herramientas, gratis con su pedido de Trapichel

Ahora y hasta el 31/12/86, recibirá como obsequio especial de Scott-División Industrial, esta magnífica caja de herramientas al realizar la compra de 6 bobinas de Trapichel.

SCOTT
DIVISION INDUSTRIAL

ESPECIALISTAS EN PRODUCTOS DE HIGIENE Y LIMPIEZA PARA COLECTIVIDADES

Cumplimente, por favor, este cupón con sus datos y envíelo a la delegación de SCOTT División Industrial:

Dpto. de Marketing,
Marqués de Villamagna, 6 - 28001 MADRID
Tel. (91) 275 66 05

Recibirá a la mayor brevedad la visita de uno de nuestros especialistas que le detallará cómo conseguir máxima productividad en la limpieza gracias a TRAPICEL.

MOI. NOMBRE Y APELLIDOS _____
Empresa _____ Cargo _____
Sector Industrial _____ Nº Empleados _____
Dirección _____
Población _____ C.P. _____
Provincia _____ Teléf. _____



Ogilvy & Mather Direct

CARROCERIA



El diseño de carrocería del Renault 21 ha pasado por el tablero de dibujo de uno de los hombres más importantes en este campo del automóvil, Giugiaro. Como decíamos al principio del texto, se conjugan perfectamente las líneas aerodinámicas con su interior práctico y espacioso. Exteriormente presenta muchas innovaciones con respecto al resto de modelos de la firma francesa, aunque conserva un aire de familia con sus hermanos y, sobre todo, con el más joven de ellos, el R-25.

El habitáculo de este diesel es sencillo, pero está cuidadosamente terminado. Algunos defectos que encontramos en las primeras unidades de los Renault 21 afortunadamente parece que se han corregido y esta última versión tiene un acabado más en línea con lo que viene siendo tradicional en la marca. La amplitud es otra de sus cualidades, tanto en la parte delantera como en la trasera, donde los pasajeros disponen de muchísimo espacio para las piernas, algo no muy frecuente en coches de menos de cuatro metros y medio.

La posición de conducción es perfecta para cualquier conductor, tenga la

El balanceo de la carrocería puede producir sensación de inseguridad, pero lo cierto es que no afecta nada a la estabilidad; sólo en situaciones extremas el coche tiene tendencia a irse de morro.



taña que tenga. El asiento izquierdo tiene múltiples posibilidades de reglaje y el volante está situado de una forma bastante vertical que permite hacer la

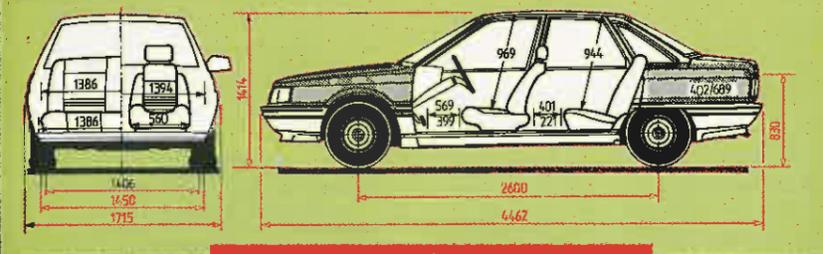
suficiente fuerza con los brazos, aun con la inclinación del cuerpo propia de las curvas.

Los asientos tienen unas dimensiones generosas y aunque no sujetan lo suficiente el cuerpo pueden considerarse cómodos. De todas formas, no les vendría mal algo más de dureza.

FRENTE A SUS RIVALES

Cuatro son los rivales que van a luchar con el R-21 para conseguir el mayor número de ventas posibles en el segmento. Uno de ellos es el Citroën BX que, aunque su carrocería tiene sólo dos cuerpos, pensamos que se sitúan en la línea del Renault, aunque para muchos

RENAULT 21 GTD



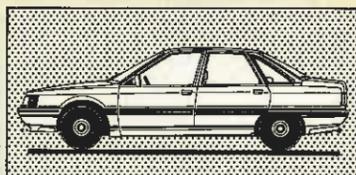
La accesibilidad es buena y los interiores, acogedores y espaciosos.

La carrocería, en cuyo diseño ha participado el maestro italiano Giugiaro, tiene unas líneas atractivas y aerodinámicas. Algunos detalles son innovadores respecto a lo que viene siendo habitual en la marca. Los asientos traseros no son abatibles en partes como en el TXE, con lo que la funcionalidad del coche queda sensiblemente reducida.



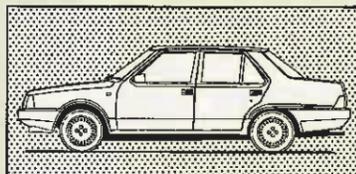
RENAULT 21 GTD 1.875.683 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 2.068 c.c. Potencia: 67 CV a 4.500 rpm. Peso: 1.085 kg. Velocidad máxima: 156,5 km/h. Consumo medio ponderado: 9,0 l./100 km. Volumen del maletero: 402 dm³.



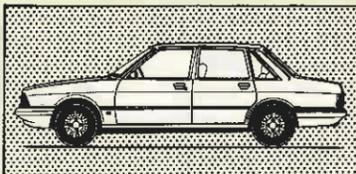
FIAT REGATA 1.9 D 1.610.206 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.930 c.c. Potencia: 65 CV a 4.600 rpm. Peso: 1.000 kg. Velocidad máxima: 156,2 km/h. Consumo medio ponderado: 7,0 l./100 km. Volumen del maletero: 444 dm³.



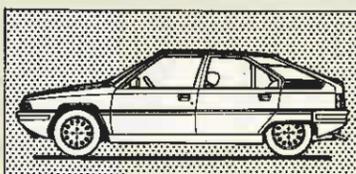
TALBOT SOLARA ESC. 1.9 D 1.704.107 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.905 c.c. Potencia: 65 CV a 4.600 rpm. Peso: 1.059 kg. Velocidad máxima: 148,6 km/h. Consumo medio ponderado: 7,8 l./100 km. Volumen del maletero: 333 dm³.



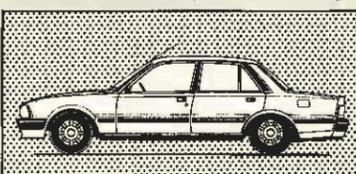
CITROEN BX 19 TRD 1.870.683 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.905 c.c. Potencia: 65 CV a 4.600 rpm. Peso: 990 kg. Velocidad máxima: 151,2 km/h. Consumo medio ponderado: 7,2 l./100 km. Volumen del maletero: 384 dm³.



PEUGEOT 505 GLD 5v (*) 2.040.512 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.498 c.c. Potencia: 76 CV a 4.500 rpm. Peso: 1.300 kg. Velocidad máxima: 152 km/h. Consumo medio ponderado: 7,8 l./100 km. Volumen del maletero: 523 dm³.



(*) Datos del fabricante.

de los posibles compradores es decisivo el que el coche tenga maletero separado en vez de portón trasero. El BX cuenta con el motor Peugeot XUD que es uno de los más brillantes del mercado en su categoría. El confort se sitúa en la línea parecida a la del R-21 y en el precio no hay apenas diferencias. El Talbot Solara, también con el motor XUD, será otro de los competidores del nuevo modelo. Algunos aspectos, producto de los años, dejan un poco en desventaja a este coche de magnífica calidad que se vende por casi doscientas mil pesetas menos que el Renault. En este grupo también estaría el Fiat Regata, un vehículo enteramente renovado que jugará la baza de su competitivo precio y del poco consumo de su mecánica. Por el precio del R-21 se podrían pensar incluso en la versión turbo, más brillante en prestaciones, que lleva el mismo motor que el más lujoso y caro Lancia Prisma Turbodiesel.

Por último, hemos decidido incluir en la oferta al Peugeot 505 en su versión más barata, que no vale mucho más que el R-21 a pesar de que la mecánica es algo más grande.

Jaime Hernández

Fotos: Alfonso J. Nieto

Y-10 EL FUTURO YA.



El futuro ya está aquí. De la mano de Lancia. El Y-10 acaba de ver la luz.

Un coche absolutamente innovador y personal. Equipado con el motor Fire 1000. Totalmente construido por ordenador y robots.

El resultado: Un motor sin problemas, con un bajísimo consumo y una ausencia casi total de mantenimiento.

Un coche lleno de brío y alegría. Para divertirse conduciéndolo.

Con un interior espacioso y cómodo, propio de los coches grandes.

Y una maniobrabilidad y visibilidad sorprendentes. Si quieres estar al día o incluso ir por delante, súbete a un Y-10. No te bajarás de él.

Y-10 Fire: 999 c.c. 45 CV 145 Km/h. 4,2 l. a los 100 Km.

Precio final. 1.002.820 Ptas.

Y-10 Turbo: 1.049 c.c. 85 CV. 180 Km/h. 5,8 l. a los 100 Km.

Precio final. 1.372.560 Ptas.

AUTOBIANCHI Y-10

 Autobianchi es una firma LANCIA. 

Más de 130 puntos de venta y asistencia en España.

CONCESIONARIOS EN MADRID:

COMERCIAL AUTOHISPANIA, S. A. Ctra. Barcelona, Km. 11,300. • VAGMA, S. A. Gita. López de Hoyos, 5.

CONCESIONARIOS EN BARCELONA:

AUTOITALIA, S. A. Balmes, 212. Escuelas Pías, 7. • DIFISA. Ronda de Poniente, 73 (Sabadell) THEMAUTO. Provenza, 260. Autovía de Castelldefels, Km. 5 (Prat de Llobregat).

LA FUERZA

SER

DE LA SER.

**Ser informativos.
Los primeros en saberlo.**

7,00 - 8,30 - Matinal Ser
2,30 - 3,00 - Informativo de las 2,30
8,00 - 8,30 - Informativo de las 8,00
23,00 - 0,30 - Hora 25

Dirige: Antonio Jiménez
Dirige: Fernando González
Dirige: José Antonio Marcos
Dirige: Fermín Bocos

Boletines informativos a las horas en punto.

R2A

FUERA DE SERIE

MATRA P-29 EL MAS SALVAJE

LOS rasgos fuertes y agresivos del Matra P-29 son el mejor resumen del carácter de esta máquina, del carácter mostrado por el último prototipo de la marca francesa, un desafío al futuro en dos aspectos clave, la utilización de nuevos materiales y la reducción de peso. El P-29 es el resultado de un proyecto en el que se ha querido primar la aceleración, el comportamiento y la potencia de frenada, tres factores clave a la hora de asegurar el placer al volante.

El P-29 es un deportivo a la americana, una especie de *dragster* que deja las huellas de sus neumáticos sobre el asfalto en cada arrancada. Los datos

ofrecidos por Matra son concluyentes: el P-29 acelera de cero a cien en 5,6 segundos, un tiempo mejor que el conseguido por un Ferrari Testarosa, y cubre el kilómetro con salida parada en 23,8 segundos, un valor de los que quitan el sentido, aún más impresionante cuando se sabe que el Matra pasa por el hito de los mil metros a 232 kilómetros por hora.

Los técnicos de Matra, los mismos diseñadores que han dado vida al Renault Espace y a los satélites espaciales franceses, han reunido en el P-29 un conjunto de elementos revolucionarios que hasta ahora sólo eran exclusivos de los monoplasas de Fórmula 1.

El chasis del prototipo Matra recurre a materiales de vanguardia, a una especie de emparedado de aluminio, nido de abeja y aluminio, todo ello recubierto con resinas sintéticas, que resiste sin pestañear las torsiones más violentas y los golpes más brutales. Esta base indeformable no sólo sirve como piso del coche, sino que también trabaja como punto de anclaje para la carrocería, para los arcos de seguridad, para el motor, que va situado en posición transversal, y para las suspensiones.

Las suspensiones del P-29 son muy parecidas a las de un buen coche de carreras; cada rueda del tren delantero lleva dos triángulos superpuestos uni-

dos entre sí por una ballesta transversal hecha en material sintético; el tren trasero, por su parte, recurre a los puntales tipo McPherson, que también van unidos entre sí por medio de una ballesta de características similares. Esta solución es muy parecida a la vista en los últimos Chevrolet Corvette, lo que asegura un buen agarre al suelo y permite transmitir una dosis considerable de potencia sin ningún problema.

El motor del P-29 no es un juguete asmático y sin empuje. El cuatro cilindros puesto a punto por los técnicos de Matra, los mismos hombres que dieron vida a las mecánicas de doce cilindros que dominaron las 24 Horas de Le Mans durante algún tiempo, es un pequeño monstruo de dos litros de cubi-



El Matra P-29 tiene el aspecto de un «buggy» extraño que, sin embargo, puede acelerar de cero a cien en menos tiempo que un Ferrari Testarosa. El interior del P-29 es el de un auténtico deportivo.



FUERA DE SERIE

caje, un auténtico toro de lidia que, gracias a la culata de 16 válvulas y a la ayuda de un compresor volumétrico mandado electrónicamente, llega hasta los 255 caballos de potencia.

Los técnicos de Matra han recurrido a la tracción integral para pasar toda esa potencia al suelo. El sistema utilizado está en la línea mostrada por los BMW 325 ix, los Ford Sierra 4 x 4 y



Los alerones son el detalle más característico del Matra P-29, lo mismo que el carenado especial de sus ruedas delanteras. Gracias a estos alerones se ha conseguido una estabilidad impresionante, incluso cuando se rueda a velocidades superiores a los doscientos por hora.

Un sistema de navegación conectado con los diferentes satélites que sobrevuelan la Tierra transmite las informaciones al conductor por medio de una pantalla de vídeo y un radioteléfono de la última generación completa el panorama de comunicaciones en un coche que tiene el aire espacial de un robot lunar.

El Matra P-29 es también el primer modelo que utiliza el sistema MTM, de Michelin, un sistema de detectores que transmite al conductor todos los datos sobre la presión de aire de la rueda y el desgaste de la cubierta.

El aspecto externo del Matra no tiene nada que ver con el mostrado por los coupés superperfilados que ahora inundan el mercado. El P-29 no tiene una buena aerodinámica, ya que sus formas abruptas han perjudicado un poco el coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, el Cx, pero este aspecto no era la clave del proyecto; el Matra es un monstruo creado para acelerar, un coche que ha dejado la velocidad punta en un segundo plano, lo que se adivina al ver los enormes alerones y las espectaculares ruedas delanteras.

Angel Marco

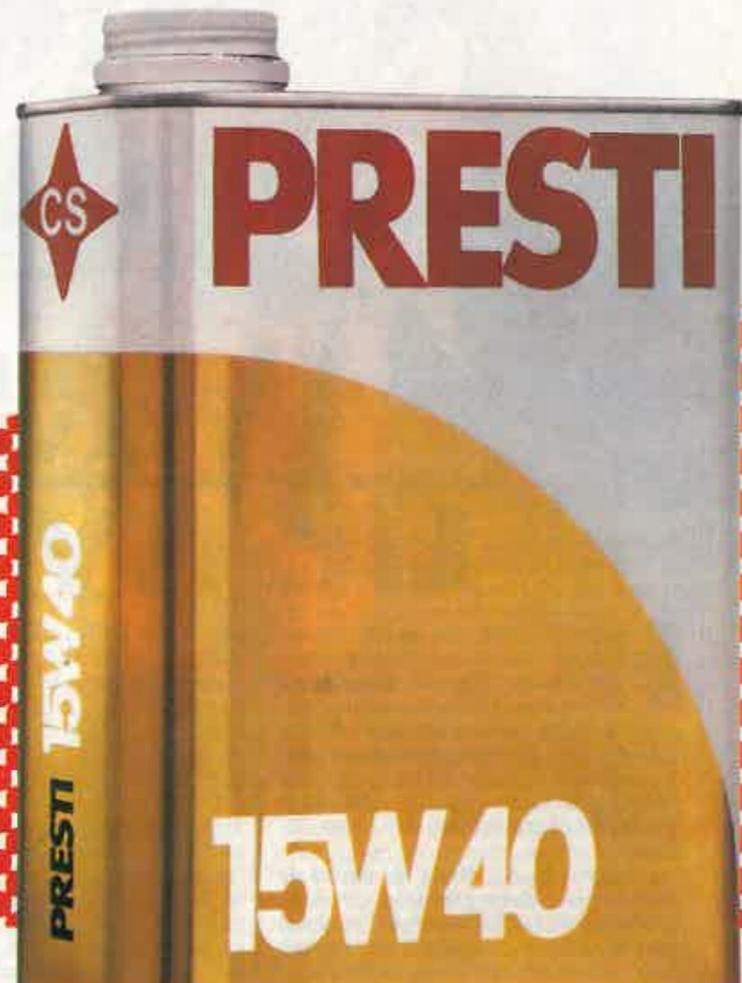
los Lancia Delta HF 4 WD. Las ruedas delanteras reciben un 37 por 100 del total del empuje de la mecánica y el tren trasero el 63 por 100 restante. Lo más curioso del sistema de tracción total utilizada en el P-29 es, sin duda alguna, el árbol de transmisión, un tubo de fibra de vidrio reforzado con hilos de fibra de carbono y kevlar, todo ello recubierto con resinas epoxy. La resistencia de la pieza es impresionante y su peso, mínimo, si se compara con los elementos habituales hechos en acero.

Los datos de vanguardia mostrados por la mecánica del Matra P-29 se refuerzan con varios elementos futuristas que harían palidecer de envidia a los coches del mismo James Bond; el prototipo francés utiliza un radar para detectar obstáculos cuando la visibilidad es mala y su retrovisor no lleva un espejo, sino una cámara de vídeo que se encarga de rastrear la parte posterior.



ELF + CS = PRESTI

NUEVO RECAMBIO ORIGINAL PARA SU RENAULT.



Una nueva marca se une a la calidad de los aceites CS.

Desde ahora Renault recomienda para todos sus motores el aceite Presti.

Un aceite especialmente diseñado por CS con la colaboración de ELF.

Un aceite hecho a medida para la tecnología Renault.

Presti es el nuevo recambio original para su Renault.



Primeras marcas de lubricantes.



CAMPEONAS DEL MUNDO A LA VENTA LAS MV SE VAN

HACE poco más de tres meses, en una revista italiana especializada en motociclismo apareció un anuncio que, por una parte, ha hecho enloquecer de alegría a todos los coleccionistas de motos antiguas y, por otro, ha desencadenado la ira de los muchos defensores del patrimonio histórico deportivo italiano:

«Agusta, S. A., vende las motos de competición todavía existentes.» A continuación se especificaban 21 modelos que en tiempos pasados marcaron un hito en el mundo de las carreras.

En un principio se llegó a pensar que se trataba de una broma con el único fin de fomentar la confusión entre los coleccionistas que desde siempre han tenido como quimera el poseer un ejemplar de aquellas motos pilotadas por Agostini o Hailwood. Junto a la opción de compra de las motos se ofrecían también una infinidad de recambios: cigüeñales, pistones, culatas, carenados y mil cosas más.

Tristemente se trataba de una cruda realidad, que dejó al descubierto el poco amor que actualmente se tiene en Agusta a sus gloriosas motos.

En repetidas ocasiones se llegó a es-

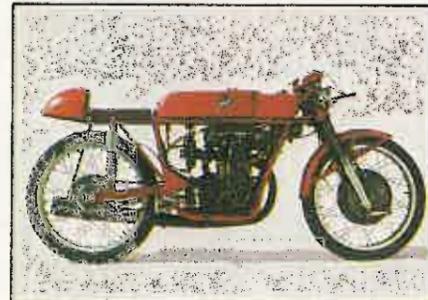
pecular de las formas más enrevesadas sobre este apreciado material. Incluso se comentó que todo lo que existía en el departamento de competición de MV Agusta había sido enterrado en bloques de hormigón para que nadie se beneficiara de todos los secretos tecnológicos.

Como era de esperar, a ilustres anónimos japoneses y norteamericanos les ha faltado tiempo para hacer sus ofertas al respecto. Al parecer, en Agusta, S. A., se ha recibido una carta presentada por un notario de un adinerado estadounidense que, sin más reparos, ofrece un cheque en blanco a cam-

bio de todo lo que hay en el departamento de competición, herramientas incluidas. Cuando las cosas se ponen así, parece difícil evitar que todas esas motos gloriosas crucen el charco rumbo al West End para luego terminar embadurnadas con pintura metalizada y decoradas con todos los cromados posibles.

Pensar en esto es francamente decepcionante. Sin embargo, lo es todavía más la falta de interés demostrada por parte de la Federación Italiana de Motociclismo o por otras entidades que, sin necesidad de desembolsar ingentes

Las motos de Carlo Ubbiali y John Surtees
Campeonas del mundo en 1956 en las categorías de 125 y 500



Giacomo Agostini y el conde Corrado Agusta, un binomio inseparable que cosechó los más brillantes triunfos en el motociclismo deportivo.

De los quince campeonatos del mundo ganados por Agostini, trece lo fueron con las MV de 350 y 500 centímetros cúbicos.

cantidades de dinero, podrían evitar que esas motos salieran de Italia.

Sobre esta decisión tomada por Agusta, S. A., sus directivos contestaron con banalidades, alegando que ahora en la fábrica hay problemas de espacio y que la venta de las motos ayudaría a equilibrar el déficit ocasionado por el servicio de asistencia técnica a los pocos modelos de carretera todavía existentes.

Al enterarse de la noticia, Arturo Magni, ex director técnico del departamento de competición, comentó: «Es una vergüenza nacional que esto



ESTAS SON

N.º 1 125 c.c., 1 cilindro. Campeonato del mundo pilotos y marcas con C. Sanford y C. Ubbiali, 1952, 53, 55, 56, 58, 59, 60.

N.º 2 350 c.c., 4 cilindros. Campeonato del mundo pilotos y marcas con G. Agostini, 1952.

N.º 1 500 c.c., 4 cilindros. Campeonato del mundo pilotos y marcas con J. Surtees, G. Hocking, M. Hailwood y G. Agostini, 1956, 58, 59, 60, 61, 62, 63.

N.º 3 500 c.c., 4 cilindros. Campeonato del mundo de pilotos con P. Read, 1974.

N.º 2 500 c.c., 3 cilindros. Campeonato del mundo de pilotos y marcas con G. Agostini y P. Read, 1967, 68, 69, 70, 71, 72 y 73.

N.º 1 350 c.c., 3 cilindros. Campeonato del mundo de pilotos y marcas con G. Agostini, 1968, 69, 70, 71.

N.º 1 500 c.c., 4 cilindros. Prototipo.

N.º 1 750 c.c., 4 cilindros. Tipo Daytona.

N.º 1 500 c.c., 4 cilindros. Prototipo boxer (desmontada).

N.º 6 Motores desmontados: 250 c.c., 350 c.c., 500 c.c.

N.º 2 Chasis modelos: 350 c.c., 500 c.c.

Dos modelos que no se coronaron campeones
La 500/4 de 1957 y la 350/4 de 1963



ocurra. Será una lástima si nadie toma cartas en el asunto para evitar que las motos vayan a parar a malas manos. Sobre todo por el único ejemplar del prototipo de 500 centímetros cúbicos con motor Boxer, que quedó desmontado cuando se dijo adiós a las carreras.»

De todos modos, la repercusión de tan descabellada decisión ha trascendido más allá de las fronteras italianas, y lo demuestra una carta escrita por John Surtees a un amigo, donde dice: «Todas esas motos que ahora descansan recubiertas de polvo entre las cuatro paredes de lo que fue el departamento de competición más famoso del mundo no tienen que ir a parar a manos de gente que las desea sólo para ocultarlas. Forman parte de la historia deportiva de Italia, en la cual yo también me incluyo, aunque soy inglés.»

A lo largo de estos meses se han dicho una infinidad de frases rimbombantes e ingeniosas a cerca de este lastimoso hecho. Pero la realidad es que, como nada ha cambiado, las gloriosas MV pasarán a nuevos propietarios, que, con un afán de ostentación, las exhibirán en un jardín Zen o en la entrada de un rodeo. Nada más lejos del amor que les tenía el conde Corrado Agusta.

YAMAHA CROSS 87

A SALTO DE MOTO



La localidad sevillana de Alcalá de Guadaíra ha visto alterado su habitual sosiego de pueblo andaluz por los escapes de las nuevas motos de cross Yamaha, que han elegido el circuito ubicado en el pueblo para la presentación internacional de la gama 87. Esta presentación se produce cuando lamentablemente ha pasado en España la euforia que hace poco más de una década existía aquí por esta especialidad motociclista, cuando nuestros pilotos y motos se medían de tú a tú en las más duras carreras internacionales. Los fabricantes perdieron el tren tecnológico y los jóvenes que tenían que haber tomado el relevo quizá se han hecho más cómodos para practicar este duro deporte.

La prueba de lo dicho anteriormente la vimos en los pilotos que acompañaban a los periodistas de cada país. Con los españoles fueron Toni Elías y Juan Otero. Pues bien; cuando Elías ya ganaba carreras, los pilotos punteros que ahora triunfan en los campeonatos mundiales comenzaba a andar.

La gama Yamaha 87 de cross no ofrece grandes novedades, porque, según sus responsables, no las necesita para ganar carreras; así, la principal innovación en esta gama de 80, 125, 250

DIVERTIDOS TRACTORES

JUNTO a las agresivas motos de cross, Yamaha llevó al circuito sevillano otros dos vehículos tremendamente divertidos. El «Big Wheels», una moto con ruedas tipo tractor, motor de 200 centímetros cúbicos y arranque eléctrico. La conducción de esta moto es muy sencilla gracias a los buenos «bajos» de su motor y las ruedas de baja presión que absorben cualquier irregularidad y permite rodar sobre arena con mucha seguridad.

De momento esta moto no vendrá a España, pero si lo hará el segundo «aparato» raro que probamos en Alcalá de Guadaíra, el FW 200, un vehículo de cuatro ruedas, pero que nada tiene que ver con un automóvil. Lleva un motor monocilíndrico de 200 c.c., con caja de cinco velocidades hacia adelante y marcha atrás, con una reductora. El cambio es al pie y el embrague automático y se acelera con el pulgar de la mano derecha.



y 490 centímetros cúbicos es la incorporación de una nueva horquilla que lleva una válvula que permite un funcionamiento más progresivo, en función de la velocidad y sin que entre en juego el freno. Este sistema, denominado TVC (Travel Valvel Control), combinado con el sistema BASS aplicado en el amortiguador trasero, y que entra en funcionamiento al accionar el freno, hundiendo el tren trasero en las frenadas, que ya se presentó el pasado año, permite una mayor adherencia de las motos en cualquier situación y por difícil que sea el terreno.

Semsa Yamaha traerá este año las tres primeras motos de la gama, olvidándose de la 490, que de momento es la única que no lleva motor de refrigeración líquida. Las cualidades de la dos y medio son obvias después del triunfo mundial de Vimond. Por ello, la moto que quizá más sorprendió fue la pequeña 80, que llega a desarrollar 24,7 caballos y que con un peso que no alcanza los 62 kilos es una herramienta de primera clase para iniciarse en el cross. La 125 es, en opinión de los pilotos que acompañaban a los periodistas, la máquina que más se beneficia de las mejoras antes señaladas.

F. del Brío

PHILIPS



ES TU MAQUINA.



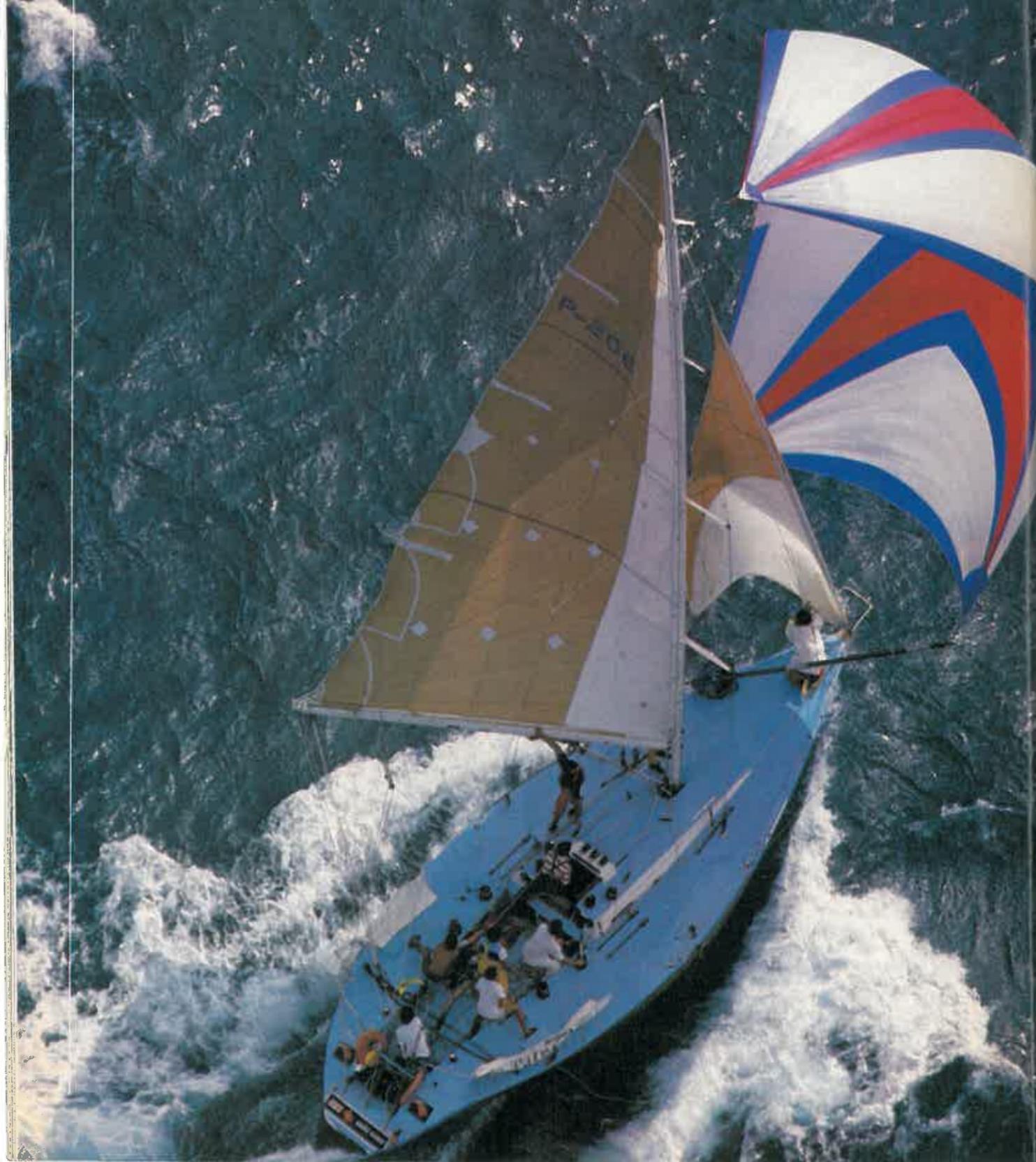
Es suave, es eficaz, es deportiva, es bonita, es joven, es tuya. Pónte en marcha cada día con la nueva PHILISHAVE TRACER. PHILISHAVE TRACER. Tu máquina, tu afeitado.



PHILISHAVE TRACER



UNA VUELTA MOVIDA



El «CS», lanzado a toda velocidad, planea las olas con su espiñaker y buen viento. A la derecha, el «Alicante y Murcia», en el viento del «Banco Atlántico», trata de maniobrar para librarse del marcaje. El que los barcos participantes fueran muy parecidos dio emoción a esta IV Vuelta a España, pues la lucha siempre fue muy cerrada.



LOS temporales, la mala mar y el viento duro han sido los principales protagonistas de la Regata Vuelta a España, que en esta su cuarta edición se ha celebrado durante el mes de octubre, que suele deparar condiciones meteorológicas más extremas que las típicas del principio del verano.

Esta dureza del tiempo ha hecho de esta regata una prueba espectacular, emocionante y divertida, tanto para los participantes, que han tenido que demostrar buenas cualidades marineras para superar las inclemencias del tiempo, como para todos los aficionados, quienes han disfrutado de un magnífico espectáculo.

Para cubrir las seis etapas, desde Palamós hasta Laredo, con un recorrido total de 1.650 millas (3.110 kilómetros, aproximadamente), los participantes han empleado alrededor de ciento setenta horas, a una media de seis nudos (unos diez kilómetros por hora), aunque en algunas etapas, especialmente en la del estrecho de Gibraltar (Estepona-El Puerto de Santa María), la media fue superior, lo que no está nada mal.

Por tercer año consecutivo se impuso el «Banco Atlántico», patroneado por Pedro Campos y Alejandro Abascal. Pedro Campos también ganó la primera edición con el «Vento». A pesar de que la participación no ha sido

El «Hola!», un barco de regatas con tripulación femenina, demostró que las chicas son capaces de competir contra los más expertos navegantes en este deporte, que es mucho más duro de lo que se supone. A la derecha, la tónica de toda la regata: feroz todo a bordo entre el «Banco Atlántico» y el «CS».



Seguridad
paso
a paso.



Scotchlite. Banda Elástica Reflectante.

Por su seguridad. ¡Hágase ver!
Scotchlite le permite, por su superficie retro-reflectante, hacerse ver con la mayor eficacia cuando le proyecten un haz luminoso.
Su especial diseño facilita la colocación, gracias a su estructura elástica y al broche adaptable de la cinta.
Acompañe sus pasos con la seguridad Scotchlite, el material ligero, flexible y de gran duración.
Además, 3M le ofrece productos Reflectantes Scotchlite, para que todas las necesidades de protección y seguridad queden resueltas.

Deseo recibir más amplia información sin ningún compromiso por mi parte, sobre Scotchlite y sus diferentes presentaciones.

Nombre _____
Dirección _____
Población _____ C.P. _____
Provincia _____
Utilizaré Scotchlite para _____
Envíe el cupón a: Dpto. Productos Reflectantes.
3M España, S. A. Apartado 25. 28080 Madrid.

3M

Ocio



En los momentos de calma también hay que trabajar
El portugués «Inapa», con toda la vela arriba

muy numerosa, si se han reunido barcos y tripulaciones de gran calidad, que han disputado con dureza los primeros puestos de la clasificación. De esta manera, el «Banco Atlántico» tuvo que utilizar todos sus recursos para lograr imponerse por la mínima, en finales apretadísimos, después de muchas millas y horas de navegación. Así, los primeros cortaban las líneas de llegada con escasos minutos de diferencia.

El Mediterráneo es un mar con humores muy cambiantes y esto se lo demostró claramente a los regatistas a lo largo de toda la navegación, que comenzó en Palamós con viento del nordeste que al anochecer del primer día se convirtió en temporal muy duro. Esto hizo que el «¡Hola!», un barco tripulado íntegramente por chicas, rompiera el mástil, por lo que tuvo que entrar en Barcelona para intentar reparar.

En el camino hacia Palma de Mallorca, los restantes participantes tenían que pasar por una de las plataformas petrolíferas del delta del Ebro, donde llegaron con sus espinquers en mitad del temporal, que continuaba aumentando. Desde aquí, con el viento de través y las velas de tormenta, los barcos navegaron en una desenfrenada carrera hacia el resguardo del puerto, donde llegaron el «Banco Atlántico», el «CS», el portugués «Inapa» y el «Fontvella». El «Caja de Ahorros de Alicante y Murcia» no pudo atravesar el canal y prefirió correr el temporal de popa para refugiarse en Ibiza.

A partir de la salida de la tercera etapa, en Altea, se reincorporaron a la flota las chicas del «¡Hola!», después de haber logrado instalar un nuevo mástil en un tiempo récord, de tal manera que, a excepción del «Fontvella», toda la flota terminó en Laredo después de haber cruzado el estrecho de Gibraltar a toda velocidad, gracias a un levante

medio, y de remontar toda la costa portuguesa con vientos contrarios y una impresionante marejada.

A pesar de la oposición de los demás participantes, el «Banco Atlántico» impuso su mayor experiencia y los conocimientos de su tripulación para ganar



No tuvo suerte el «Alicante y Murcia»
Abandonó en la primera etapa

en todas las etapas y en la clasificación general.

El «CS», con una jovencísima y marchosa tripulación, se alzó con el segundo puesto, inquietando siempre a los ganadores. Tercero fue el portugués «Inapa», el barco más antiguo de la flota, muy bien navegado por su tripulación.

Texto y fotos:
José Luis de la Viña



Avanzamos en firme.

Continental ha desarrollado una nueva generación de neumáticos para turismo.

Diseñados para ofrecer las más altas prestaciones en cualquier circunstancia. Como los Contact y Super Contact, disponibles en una amplia gama de dibujos y series —desde serie 80 a serie 50 y más anchos—, así como para todas las velocidades —SR, TR, HR, y VR—. Silenciosos, seguros en curvas, firmes en la conducción rápida y estables en el frenado.

Nuestros neumáticos se adaptan al terreno que pisan para mantenerse en su sitio, tanto en seco como en mojado.

En Continental la calidad es el primer punto de nuestra filosofía de empresa.

Utilizamos la técnica más moderna y los materiales de mayor calidad.

Actualmente somos el primer fabricante de Alemania y el segundo de Europa.

En España contamos ya con más de 2.000 puntos de servicio y venta, y una eficaz red de distribución.



Continental,
avanzamos en todos los terrenos.

Continental



AUDI QUATTRO

SOY un joven de veintidós años y es la primera vez que escribo a vuestra revista, me gustaría que me dieseis información detallada de las características técnicas de uno de los vehículos que más me apasiona en la actualidad, me refiero al Audi Quattro Sport.

También me gustaría saber ¿por qué el Audi Quattro es más caro respecto a algunos deportivos o automóviles de lujo, como podrían ser los Porsche o los Jaguar?

José Herreros Herreros
Valencia



Respuesta.—El Audi Quattro Sport es un deportivo auténtico, su motor de 2.133 centímetros cúbicos proporciona una potencia de 306

caballos, lo que le permite alcanzar una velocidad máxima de 250 kilómetros a la hora, todo ello con un consumo que oscila entre los 7,9 y los 14,8 litros a los 100 kilómetros.

Respecto a la segunda pregunta que nos formula, responderle que el hecho de ser el Audi Quattro un automóvil de serie limitada encarece de forma notable el producto. También ha de considerarse como decisivo en el precio lo elaborado del producto, al ser el Audi un automóvil sumamente sofisticado en todas sus soluciones mecánicas, como es la adopción de dos diferenciales que encarece el produc-

DE NADA, JAVI

ESTIMADOS amigos, me llamo Javier, tengo dieciséis años y soy un habitual

lector de su magnífica revista MOTOR16, la cual considero la mejor en su género en la actualidad, por eso les animo y les felicito por tan buena labor y que continúen con ella.

Empecé con el «hobby» del automovilismo a los nueve años, leyendo otras revistas hasta que un día

compré su revista e imagínese la sorpresa que me llevó al verla entera, a todo color (cosa que no hacen todas), completísima, y lo que más me gustó es la claridad y concisión con que muestran los datos comparativos.

Javier Nieto Perea
Madrid

de carácter burocrático por medio de una gestoría, y son también subagentes de seguros, de esta manera evitan al cliente pérdidas de tiempo.

Trabajan también con los automóviles de ocasión, que proceden en su mayor parte de operaciones de canje por automóviles nuevos. Los vehículos de ocasión se revisan hasta el último detalle, con el fin de entregarlos en perfectas condiciones.

Las financiaciones de sus automóviles las realiza

Autoriente a través de la financiera de marca, pero también ofrece a sus clientes la posibilidad de realizar esta operación con otras financieras, entre las que destaca Finamersa; de los bancos, el que más volumen de operaciones tiene es el de Vizcaya.

Todos los empleados de Autoriente realizan de manera periódica cursos de perfeccionamiento y de adaptación a los nuevos modelos que salen al mercado. La entrega de los vehículos nuevos se realiza dentro de los plazos normales, mientras que los usados se entregan inmediatamente. El teléfono de Autoriente es (91) 871 68 63.

Puntuaciones: Exposición, 7; vendedores, 8; talleres, 7,5; financiación, 7,5



Agenda

Del 4 al 10 de noviembre

AUTOMOVILISMO

- El día 9 de noviembre, en el circuito del Jarama, se celebrará la última carrera del Campeonato de España de Producción. Además, Copa Polo y Fórmula Ford 1800 completarán el programa.
- El Rally 2.000 Virajes, puntuable para la Copa de España, tendrá lugar el 8 y 9 de noviembre, organizado por el Bici Club Manresa, de esta ciudad barcelonesa.

MOTOCICLISMO

- El Real Motoclub de Cataluña organiza los próximos días 8 y 9 de noviembre la Vuelta Motociclista a Cataluña, puntuable para el Campeonato de España.

TODOS TERRENO

- Los días 8 y 9 de noviembre, el Motoclub Almería organiza la Travesía a Almería, prueba todo terreno de carácter internacional abierta a coches y motos.

CRITICA DE TIENDAS

AUTORIENTE:

UNA NUEVA CONCESION

AUTORIENTE, servicio oficial Peugeot-Talbot, se encuentra situado en la carretera de Valencia, en el kilómetro 23,300, muy cerca de Arganda del Rey. Este servicio fue inaugurado muy recientemente, por lo que todas sus instalaciones son de lo más moderno y funcional. El total de la superficie construida es de 850 metros cuadrados, de los cuales 100 se encuentran destinados a exposición, tanto de vehículos nuevos como de ocasión.

Las secciones técnicas se encuentran compuestas por un completísimo taller mecánico, en el cual se pueden reparar todas las averías de manera rápida y

perfecta. También dispone de una sección de electricidad dotada de todos los adelantos técnicos, así como una zona de chapa, la cual dispone de cabina y horno de pintura. Tiene un amplio almacén en el que se puede localizar cualquier repuesto en breve tiempo, todos ellos originales de marca.

La asistencia al cliente es una de las preocupaciones primordiales de esta concesión, y tratan de darla de manera perfecta. Realizan todos los trámites



Ian Gibson pone cara al sol los últimos días del fundador.

El escritor irlandés, experto en José Antonio Primo de Rivera, analiza paso a paso los dramáticos días que precedieron a su muerte en Alicante, hace ahora cincuenta años. Junto a este artículo, en Historia 16, este mes también encontrará un extenso informe sobre el "Imperio de Justiniano", redactado por Luis Alberto de Cuenca, Gonzalo Fernández, Miguel Angel Elvira y Pedro Bádenas, y un documentado análisis de Miguel León Portilla sobre "el juego de la pelota en el México antiguo", que relacionaba entre sí a hombres, astros y dioses.

LEO BURNETT, S. A.

historia 16

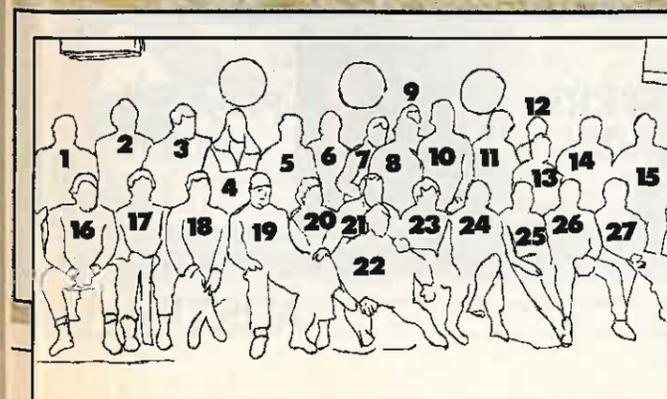
La Historia es noticia.





FORMULA 1 RETRATO DE FAMILIA

Fue la víspera del G. P. de Australia. Todos reunidos en torno al presidente Balestre, los pilotos de Fórmula 1 posaban para la historia antes de conocerse cuál de ellos se proclamaría campeón del mundo. Balestre puso su mano sobre el brasileño Piquet, pero ello no fue suficiente para infundirle la magia necesaria. Prost, despojado de sus botas Simpson, cuidadosamente guardadas en una bolsa en su box, parecía el más relajado de los candidatos, en tanto que Mansell no podía ni imaginarse que veinticuatro horas más tarde iba a sufrir un reventón a 300 kilómetros por hora, que le iba a robar el campeonato.



- 1, Teo Fabi. 2, Piercarlo Ghinzani. 3, Alan Jones. 4, Martin Brundle. 5, Michele Alboreto. 6, Ayrton Senna. 7, Stefan Johansson. 8, Andrea de Cesaris. 9, Gerhard Berger. 10, Huub Rothengatter. 11, Thierry Boutsen. 12, Alessandro Nannini. 13, Allen Berg. 14, Jonathan Palmer. 15, Patrick Tambay. 16, Philippe Alliot. 17, Christian Danner. 18, Philippe Streiff. 19, Nigel Mansell. 20, Nelson Piquet. 21, Jean Marie Balestre. 22, René Arnoux. 23, Alain Prost. 24, Keke Rosberg. 25, Johnny Dumfries. 26, Derek Warwick. 27, Riccardo Patrese.

RESACA DE AUSTRALIA

A LAIN Prost lo tiene ya casi todo: una familia feliz, la admiración de sus colegas, dos títulos de campeón del mundo y tres meses de merecido descanso tras una temporada agotadora. Únicamente le falta crear su propia escudería de Fórmula 1, pero éste es un proyecto que tiene para dentro de unos años. Lo que sí tiene claro es que en 1987 puede llegar a batir el histórico récord de Jackie Stewart (27 Grandes Premios ganados), después de haber igualado en Adelaide a Fangio por número de victorias (24). Alain Prost ha demostrado que es una figura en plena regla y su carisma empieza ya a hacer sombra al de los campeones de otras épocas.

Prost celebró su nuevo título rodeado de amigos en Juliena, la discoteca del Hilton Adelaide. Keke Rosberg, el



hombre con el que se le auguraban problemas a comienzos de temporada y que ha sido uno de los que más le han apoyado en las últimas carreras, compartió esos momentos de alegría con Prost, Sinna y Anne-Marie, sus respectivas esposas. También estuvieron Manssour Ojeh, el patrón de TAG y el mítico Juan Manuel Fangio. Todos, en una reunión que desbordó tanta alegría como la que se vio en pódium tras la carrera, cuando Piquet, Prost y Johansson rociaron de champán al presidente Balestre, que en la fotografía ya se había escondido para intentar evitar lo inevitable.



ND PRIX AUSTRALIAN

A UN TITULO IMPOSIBLE

A LGUNOS lectores recordarán lo que se escribió hace seis meses sobre los Williams y en parte contra los McLaren, que este año podrían hacer muy poco. Era una observación bastante racional, basada en consideraciones técnicas. Pero ahora que todo ha acabado, puedo confesar que mi sueño se esfumó ya hace unas semanas en Portugal. La esperanza de lograr el título la he tenido siempre, aunque racionalmente sabía que mis posibilidades estaban limitadas, ya que no se puede correr pensando sólo en la presión del turbo y en el consumo...

Hoy de aquel sueño sólo me queda la realidad técnica. Ya en la prueba invernal de Río de Janeiro se notaba una cierta diferencia entre nuestro material y el de los otros, sobre todo el de Honda. En la primera carrera, en Río, esta diferencia se confirmó. Incluso el motor Porsche hubiera llegado antes que nosotros si no hubiera roto. No obstante, pudimos permanecer en el grupo de cabeza hasta que faltaban tres carreras para terminar. Después estuve mal, no puedo decir otra cosa.

A lo largo de la temporada he hecho muy buenos resultados, pero para ganar el título no basta con coger puntos, hace falta ganar carreras. Haciendo tantos segundos, terceros o cuartos puestos no se llega a ser campeón del mundo, sobre todo en un campeonato duro como éste donde era necesario ganar al menos cuatro o cinco carreras. Las justificaciones no sirven para nada. En mi temporada 86 no servirían, aunque debo admitir que no ha habido otros grandes premios que haya podido vencer salvo los dos que he ganado, Jerez y Detroit. En Imola no sé si lo hubiera podido hacer si no me hubiese retirado. Teóricamente podría haber ganado en Montecarlo, pero la verdad es que en

carrera Prost anduvo más rápido que yo. En Francorchamps estaba en condiciones de adelantar a Mansell, pero si lo hubiera hecho me hubiera quedado sin gasolina y no habría llegado ni siquiera segundo. En los circuitos como Imola, Montreal, Paul Ricard, Brands Hatch, Hockenheim o Monza, para nosotros, los de Lotus, no había nada que hacer. En algunas ocasiones podíamos mantener el ritmo de los Williams durante algunas vueltas, pero debíamos moderar la marcha para llegar. Hemos cometido dos grandes errores. Fallé en el Paul Ricard, donde tenía la posibilidad de ser segun-



Senna recuerda con elogios a los técnicos de Renault. Para 1987, con Honda, el objetivo es vencer a toda costa

do, cuando resbalé sobre el aceite por culpa mía. En Monza se rompió la transmisión porque teníamos una primera muy larga, pero en este último caso la culpa no fue sólo mía sino también del equipo.

Se dice que hubiera tenido ventaja si hubiera llovido en un par de grandes premios, pero puedo afirmar que no es verdad. Durante toda la temporada tuvimos un problema técnico cuando bajaba la temperatura externa. El motor no andaba, perdía fuerza y no tenía respuesta, por lo que la lluvia para nosotros hubiera sido un verdadero desastre y puedo estar contento de que no haya llovido.

Analizando el campeonato ahora, en la distancia, me doy cuenta que no podíamos ganarlo, ni siquiera sirviéndose de justificaciones, y es inútil decir que en Francia y en Austria pude llegar segundo, porque los otros se retiraron, ya que tanto Piquet como Mansell podrían



LA COLUMNA DE AYRTON SENNA

haber sido segundos o ganar la carrera si hubieran llegado. No se pueden hacer consideraciones a posteriori suponiendo que la mala suerte puede tocarle sólo a los otros. Las carreras son como son. ¿Qué debería decir

ahora Piquet, que se ha retirado tanto como yo y que con una retirada menos sería hoy campeón del mundo?

Durante el año hemos utilizado tres versiones de motor. Con los primeros dos, corríamos; con el tercero, no, ya que todavía no es fiable. Con la versión intermedia hubo problemas en Austria y en Hungría. En Budapest, como había ocurrido en Brands Hatch, corrí con el motor estándar porque la segunda evolución no andaba, pero si esta segunda versión se hubiese utilizado al inicio del año en lugar de ya mediada la temporada, el campeonato nos hubiera ido mejor ya que, aparte de los problemas que he dicho, era superior a la primera versión.



Ayrton Senna

El próximo año usaremos motores Honda. Esto es una elección obligada, ya que los japoneses son los que más están invirtiendo en Fórmula 1, y nuestro empeño, si no nos encontramos con algún obstáculo grande, es vencer a toda costa. Es muy triste dejar a la gente de Renault, no sólo por las relaciones personales que se han creado. También si hubiese un Campeonato del Mundo para el motor que más ha progresado respecto al año anterior, la Renault lo habría ganado; los técnicos franceses no tienen nada que envidiar a los japoneses.

Nosotros hemos progresado y en ello hemos estado todos: yo, el equipo Lotus y los técnicos de la Renault, pero en el plano deportivo hemos fallado, aunque no se puede poner en duda el hecho de que todos hemos dado el máximo. Me tocó ver el despliegue de fuerza que Renault puso a mi disposición en México. Para mí el campeonato había acabado y nuestra retirada de la carrera era ya una cosa anunciada. No obstante, vinieron con más material y técnicos de cuantos me hubieran hecho falta en todas las carreras precedentes, y me di cuenta en la Ciudad de México de cuánto empeño habían puesto los técnicos de la Renault. Probamos con todas nuestras fuerzas, compartieron conmigo la gloria de las cuatro victorias y de las pole position (15 en 31 carreras gracias a sus excelentes motores de calificación), y han sufrido conmigo cuando las cosas andaban mal.

Pero ahora tenemos que pensar en el futuro. Deberíamos salir con el motor nuevo en diciembre, pero los nuevos reglamentos han retardado el programa cerca de tres semanas. Creo incluso que no iremos a Estoril a probar, lo que significa que volveré a Brasil donde me quedará hasta finales de enero.

ANDRES Vilarino lo tiene todo para sentirse satisfecho y feliz. Podria vivir tranquilo en su adorada Fuenterrabia dedicado a su trabajo, su familia y sus paseos solitarios por el campo, con alguna que otra escapada a navegar en su pequeño velero. Pero a este vasco de treinta y cuatro años, que tiene el gusanillo de la velocidad metido muy dentro, todo esto, que es una parte muy importante de su vida, sin la cual no podria vivir, no le basta, pues necesita las carreras y a ellas dedica todo el tiempo que le es posible.

La suya es una afición arraigada desde niño y potenciada por su padre que, gran aficionado a las motos, le enseñó a conducir cuando apenas tenía ocho años, y desde estas primeras lecciones siempre le ha exigido dar el máximo al volante, llegando incluso a la regañina o al azote cariñoso si era necesario.

Ahora, aquel niño de ocho años, a quien le gustaban los coches y su sueño era sacarse el carnet de conducir, es un hombre ambicioso, con la cabeza sobre los hombros, que nunca ha pensado dedicarse solamente a la competición, pero que tiene muy claro que seguirá corriendo mientras pueda seguir escalando peldaños, haciendo su reto cada vez más difícil. Le gusta estar entre los mejores y medirse en igualdad de medios técnicos con sus rivales, por eso dejó de lado los rallies, su especialidad preferida, ya que los presupuestos necesarios para hacer un buen papel estaban fuera de sus posibilidades. Y por eso también eligió la montaña, que requiere menos tiempo y dinero y es una especialidad también muy bonita para el piloto vasco, «sólo que hacer carreras de montaña en España parece que no es importante cuando está

especialidad por ahí fuera está muy bien considerada».

Andrés Vilarino ya no tiene problemas de tiempo ni tampoco de dinero. Su vida se ha estabilizado y puede seguir un campeonato, aunque luego tenga que trabajar el doble. La financiación en la pasada temporada se la proporcionó el patrocinio de Repsol y con sus colores pudo medirse con los mejores. Pero antes, en sus inicios automovilísticos, no tenía ni tiempo ni dinero, aunque siempre ha contado con un apoyo fundamental en su vida deportiva: María del Carmen, a quien considera como la mayor artífice de su triunfo. Ella le apoyó cuando eran novios, «cuando comprábamos una moto en invierno con los ahorros de los dos —recuerda— y la cambiábamos al em-

pezar la temporada por un coche con el que poder correr», y le sigue apoyando una vez casado, cuando las cosas económicamente les marchan mejor.

Su pintos como copiloto, cuando aún no tenía edad para sacarse el carnet de conducir, fueron fundamentales para fomentar su afición a las carreras. «Entonces estaba en Bilbao —recuerda— para ser capitán de Marina Mercante y en cuanto pude deje la mar y me trasladé de nuevo a San Sebastián, a trabajar para poder tener un coche con el que correr y, mientras tanto, estudiar dirección de empresas turísticas.» Eran los años en que un 850 y dos 127 le permitieron dar rienda suelta a su afición, pero cuando terminó de estudiar estuvo algún tiempo alejado de las carreras



ANDRES VILARIÑO EN LA CUMBRE DE EUROPA



JORDI CAMP



El mar y los coches, dos de sus pasiones, las tiene presentes constantemente en su vida



Con Mauro Nesti tiene una buena amistad. Nesti le considera la revelación de este año.



RAMÓN RODRÍGUEZ



En su casa guarda la barqueta y enseña a su hijo Ander los secretos del karting

RALLYE DE TIERRA CATALUÑA SERVIA, EN SU CASA

JOSE María Servia a los mandos de su Seat Ibiza Bimotor ha obtenido una inapelable victoria en la penúltima prueba del Campeonato de España de Rallyes de tierra, que precisamente ha tenido como escenario los alrededores de su ciudad natal.

Ello, en una prueba de recorrido secreto, no deja de tener su cierto picante, aunque ni por asomo nos atrevemos a poner en juicio su deportividad. Esta segunda victoria consecutiva le permite optar al subcampeonato, pues éste es suyo de terminar entre los cinco prime-

ros en el rallye que resta por disputar en los alrededores de Madrid. En estos momentos el subcampeón es Juan Arnella, que se lució de nuevo con su BMW diesel, y ha terminado tercero. La estrella de la prueba, sin embargo, ha sido un «artista invitado», Carlos

Segunda victoria de José María Servia, que le da una opción para obtener el subcampeonato si finaliza entre los cinco primeros en el rallye de Tierra de Madrid.

hacer siempre todo lo mejor posible, se adjudicó el título de campeón de España de Turismos, título que repetiría al año siguiente con el mismo coche, que ya en 1981 comenzó a dar problemas que le relegaron al subcampeonato. Harto de los turismos, y siguiendo la escalada que se había propuesto, logró el apoyo de tres patrocinadores y se embarcó en la aventura de las barquetas, aventura que no le salió del todo bien, ya que a mitad de temporada se quedó sin dinero y pasó apuros para acabar tercero en el Campeonato de España, resultado que el piloto vasco considera positivo, pues delante de él quedaron Juan Fernández y Carlos Arenzana. Por imperativos del patrocinador, el año siguiente cambió a los rallyes y se llevó el Campeonato Vasco-Navarro, aunque en la Copa Samba no tuvo suerte. En esta época entra en contacto con Peñasal, bajo cuyo patrocinio logra, con una barqueta Lola-BMW, el Campeonato absoluto de Montaña de 1984, siendo subcampeón al año siguiente, esta vez con los colores de Repsol, marca que durante 1986 le ha apoyado para estar entre los mejores pilotos europeos de montaña y lograr el tercer puesto.

Tras el tercer puesto, Vilariño quiere que llegue el título y en ello centrará su esfuerzo la próxima temporada. «No digo que lo vaya a lograr, pero sí soy consciente de que tengo muchas posibilidades de hacerlo, ya que Mauro Nesti, hasta hoy imbatible, dejará la montaña.» Después vendrán otros proyectos, como el Mundial de Turismos, que para la próxima temporada le ha propuesto Nesti, o quién sabe si más tarde correrá el Mundial de Resistencia o le veremos retirado totalmente de los coches en su Guipúzcoa natal, ya que tiene muy claro que cuando su carrera deportiva no pueda ir hacia adelante dejará el automovilismo.

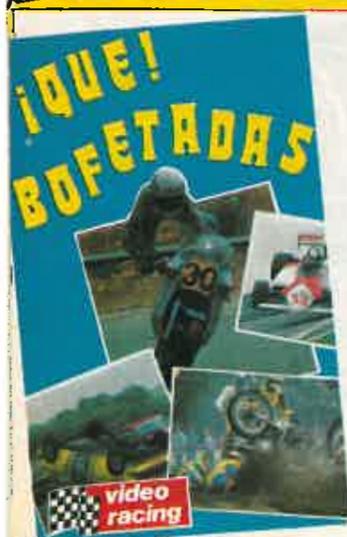
María Jesús Beneit



DE PROFESION, LA MONTAÑA.

En 1979 y 1980, con un Talbot Rallye, se llevó el Campeonato de España de Montaña entre los turismos. Después vino su paso a la barquetas, pero hasta que apareció el patrocinio de Peñasal no logró el campeonato absoluto. Al año siguiente, ya con los colores de Repsol se tuvo que conformar con el subcampeonato, tras una dura lucha con Vélez.

para hacerse piloto privado de aviación. Ya con el título en el bolsillo y un trabajo en la empresa de remolcadores de la familia de su mujer, se sacó el título de cabotaje nacional, y con su vida privada más o menos estabilizada buscó dinero para embarcarse de lleno en el Campeonato de España de Montaña con un Talbot Rallye. Era el año 79, y cumpliendo su máxima de



¡REPOKER!

LAS IMAGENES MAS ESPECTACULARES
DEL MUNDIAL DE RALLYES 86

Un repóker de cinco videocassettes que constituye el mejor resumen automovilístico del año. Y, además, la cinta más espectacular del mercado: «Qué bofetadas», con los accidentes y golpes más espeluznantes de los últimos años.

PRECIO
UNITARIO:
5.950 ptas.

APRESURATE Y ENVIANOS EL CUPON «YA». STOCK LIMITADO

Precio unitario por cinta: 5.950 ptas.

- RALLYE SUECIA-PORTUGAL 86
- RALLYE SAFARI-TOUR DE CORSE 86
- RALLYE 1.000 LAGOS-ACROPOLIS 86
- LE MANS 86 (1 HORA)
- QUE BOFETADAS
- PARIS-DAKAR/MONTECARLO 86

Nombre

Dirección

Ciudad D. P.

Sistema: VHS Beta 2.000

2 RALLYES EN
UNA CINTA

ENVIAR A VIDEO RACING



APARTADO CORREOS 10.065. 28080 MADRID



La presencia de Carlos Sainz en País levantó expectación, pero el Maxi Turbo no pudo con el Ibiza-bimotor de Servia



Sainz, que ha corrido con uno de los Maxi Turbo habituales del Campeonato de España, precisamente el del San Froilán, en el que se le montaban las suspensiones utilizadas en la etapa de tierra del Costa Brava. La actuación de Carlos, por ser la primera en este tipo de pruebas que se corren sin notas, al menos en la primera vuelta, cabe calificarla de excelente y nos comentaba que cada vez se iba encontrando más a gusto pese a haber encontrado ligeros inconvenientes con el coche en los primeros tramos.

Sesenta y siete pilotos eran los que definitivamente tomaban la salida y si de ellos hemos citado ya a los tres primeros clasificados en la prueba, hay que decir que pese a la ausencia del ya campeón del certamen, Ofiuro, había una excelente inscripción. Entre ellos cabe citar a Barreras con su habitual coche, Zanini, con su frágil Proto, los Porsche de Oliveras, Pich y Rius, el otro Ibiza de Brustenga, el Lancia Delta de Sunsundegui y el Visa 1.000 Pistas de Villanueva. Citemos, por fin, que Ricardo Muñoz debió declarar «forfait» al haberse roto el motor de su Suzuki, cuando lo subían al camión en Madrid: evidentemente, no lo cargaron, se «lo cargaron»... Entre los ve-

hículos de esta marca eran 17 los participantes, mientras que entre los Nissan Patrol se presentaban cinco.

El primer tramo fue el primer aviso por parte del menor de los Servia al imponerse por catorce segundos a Barreras, por dieciséis a Sainz, a los que seguían Brustenga, Rius, Pich, Parals, con un Seat Proto, Zanini, Arnella, etcétera. El segundo tramo sería decisivo puesto que en una rápida curva unos espectadores ocultaban involuntariamente una señal de peligro con la consecuencia fácil de imaginar: salidas al por mayor, entre ellos Barreras, Sainz, Arnella, etcétera. De todos éstos el más perjudicado fue Barreras que puso el coche sobre el techo, haciendo el decimotercer tiempo mientras que Servia batía por veintitrés segundos a Rius al que seguían Sainz, Sunsundegui, Verdú, etcétera... El rallye, pese a estar en sus primeros compases, empezaba a estar sentenciado puesto que Servia se mostraba inalcanzable, y Barreras que debía ser su máximo rival estaba seriamente «tocado». Zanini tenía problemas con su vehículo y abandonaba por causa de la bomba de gasolina, mientras que pronto le imitaban Oliveras y Rius. El primero perdía el parabrisas en un toque y luego tenía fallos en la bom-

ba de gasolina, mientras que el segundo rompía un palier. Así las cosas, Servia decidía no arriesgar, mientras quien mejoraba ostensiblemente su ritmo era Sainz que marcaba varios scratch. Otros pilotos que tenían un excelente final de carrera eran Arnella y Villanueva los que les permitía ser tercero y cuarto de la general, mientras que Pich rompía una rótula de dirección justo al final del último tramo, lo que le impe-



Rallye sin incidencias para Sunsundegui
El vasco no arriesgó en ningún momento

día llegar al parque cerrado. Barreras, por su parte, había abandonado en el penúltimo tramo cuando una pérdida de aceite le provocó un conato de incendio, lo que culmina una aciaga temporada para el campeón saliente. El quinto de la general era Brustenga al que le saltaban las marchas de su vehículo con lo que debía sujetar constantemente la palanca del cambio. Sexto fue Sunsundegui.



La pareja Biamonti-Biabe se hicieron con la victoria entre los Patrol
El Nissan Patrol sólo tuvo un pequeño problema al romper la correa



Arnella y el BMW 324 diesel estuvieron en su línea habitual
Consiguieron un meritorio tercer puesto que les da cierta opción al campeonato



Villanueva, con Visa 1.000 Pistas, ya es tercero del Campeonato
El Ibiza pilotado por Brustenga obtuvo una quinta plaza



Entre los vehículos de todo-terreno el mejor era Biamonti cuyo Nissan de gasolina excelentemente preparado sólo le dio el problema de romper una correa que le hizo temer por la vida del motor en un tramo hasta que sus asistencias le pudieron subsanar la avería. Entre los pequeños y espectaculares Suzuki el dominador fue Arpa, quien tuvo que controlar durante toda la carrera a Matamala que terminó tan sólo dos segun-

dos por detrás suyo y que precedía por veinticinco a Solé. En el campeonato de estos vehículos Matamala es líder con de Onís, que en esta ocasión debió abandonar, segundo, mientras que Arpa es tercero. Todo deberá decidirse en la última prueba. En la Copa Nissan, Juvanteny ya tenía adjudicada la victoria antes de esta carrera.

Texto y fotos: J. L. Aznar

CLASIFICACION

- 1, Servia-Corominas (Seat Ibiza Proto), 57-05; 2, Sainz-Boto (R-5 Maxi Turbo), a 1-50; 3, Arnella-Martín (BMW 324 diesel), a 3-34; 4, Villanueva-Alonso (Citroën Visa 1.000 Pistas), a 3-36; 5, Brustenga-Sabater (Seat Ibiza Proto), a 4-01; 6, Sunsundegui-Larrinaga (Lancia Delta S4), a 4-13; 7, Ordóñez-Gesto (Talbot Samba Rally), a 6-17; 13, Biamonti-Biabe (Nissan Patrol), 1.º en el Trofeo Nissan Patrol, a 9-43; 16, Arpa-Gali (Suzuki Santana), a 10-37, 1.º Copa Suzuki.

PARIS-DAKAR 87 AMARILLO ESPAÑOL

La próxima edición del Paris-Dakar, la primera tras la desaparición de su creador, Thierry Sabine, puede tener color español. No sólo el famoso rallye embarcará en Barcelona, sino que también contará con una extensa participación de nuestro país. De la mano de Camel, que se ha metido de lleno en el mundo del todo-terreno y la aventura, cuatro motos, dos coches y tres camiones tomarán la salida en París, dispuestos a llegar hasta Dakar. A todo el equipo no le faltará medio ni tampoco organización, ya que la marca de cigarrillos, que ha decidido no regatear gastos para este proyecto, contará con un completo equipo de apoyo y ha previsto además la presencia constante de un avión en la prue-



El proyecto español más ambicioso hasta el momento para participar en el Paris-Dakar ya es una realidad y solo falta dar algunos toques finales a los vehículos.

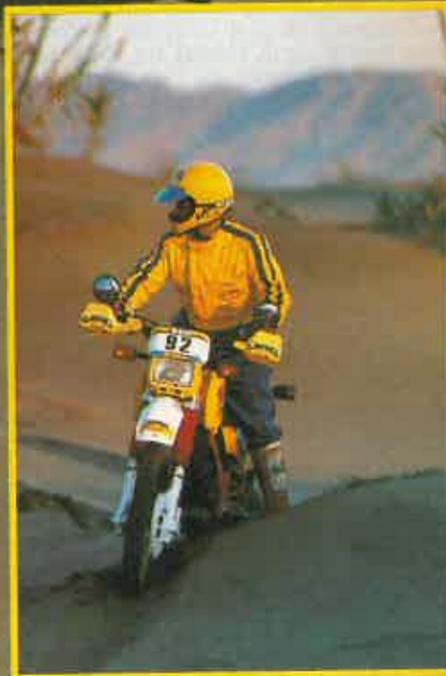
SEGUIR EL PARIS-DAKAR

VIAJES Entalpia ha preparado un minucioso programa para aquellos que estén interesados en seguir el Paris-Dakar. Del 29 de diciembre al 27 de enero, una expedición recorrerá África en paralelo con el rallye en algunas de las más importantes etapas de la prueba.

La organización por 265.000 pesetas proporciona el transporte por tierra hasta Dakar y la vuelta a Madrid en avión. Además, en el precio se incluye la utilización del material de acampada y cocina, seguro, peta-

te, dossier de ruta y chófer, corriendo los gastos de tasas, visados, comidas, campings y hoteles por cuenta del cliente.

En total se calcula un mínimo de 60.000 pesetas para estos gastos sin olvidar que en Argelia es obligatorio cambiar mil dinares —unas 32.000 pesetas— que deben ser gastados dentro del país. Una buena oportunidad para quienes disponen de tiempo libre y dinero y además les guste este tipo de viajes-aventura donde las más mínimas comodidades son un lujo.



ba para que dé asistencia a cualquiera de los componentes del Team Camel. Las motos, dos Suzuki y dos Husqvarna, estarán pilotadas por Agustín Fernández, Juan Hernández, José María Pibernat y Juan Regas, cuatro especialistas del todo-terreno que tendrán el próximo enero su primer contacto con esta prueba, en la que nunca han participado, pero a los que avala un largo palmarés en carreras de estas características. Salvador Cañellas y Juan Porcar, copilotados por Domenech Ferrán y Rosendo Touriñán, respectivamente, son ya habituales del Paris-Dakar y para ellos se han preparado dos Ranger

Rover con carrocería de kevlar y fibra de carbono, una potencia de 300 caballos, una velocidad punta de 190 kilómetros por hora y una serie de modificaciones y refuerzos para que puedan llegar a Dakar entre los primeros clasificados, ya que a estos hombres no les falta experiencia, Cañellas fue tercero el pasado año en camiones y decimocuarto en 1985, mientras que Porcar lleva a sus espaldas dos participaciones en moto y tres en automóvil.

Experiencia tampoco les falta a los tres hombres que conducirán los camiones. Cinco participaciones en esta prueba y siete travesías del desierto avalan al belga Cos Bezemer, que conducirá el primer camión del equipo, un prototipo de Pegaso con cabina cuadrada y deflector que él mismo está preparando. Este prototipo contará con la fuerza de dos motores de cien caballos cada uno, auxiliados por turbocompresor. Los otros dos camiones, también Pegaso, pero los 722 que ya participaron el pasado año, tendrán a Johan Verhaegen y a Carlos del Val al volante y su misión, además de participar en el rallye, será también dar asistencia al resto de los vehículos del equipo. Con Verhaegen, que lleva veintidós años con camiones, reparaciones y transformación de coches y ha atravesado cinco veces el desierto con tres partici-

paciones en el Paris-Dakar, estarán José Adell y Pedro Maymi, mientras que Marcelo Connod copilotará, como ya lo ha hecho en otras ediciones, a Carlos del Val, un hombre de espíritu aventurero que cuenta en su haber con cuatro participaciones en esta prueba y una victoria en la categoría de camiones el pasado año en el Rallye de los Faraones.

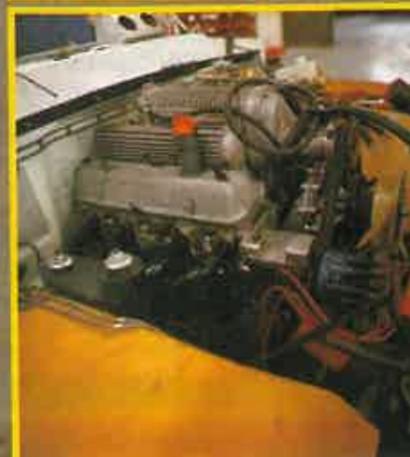
Este proyecto, que ya es una realidad, es, sin duda, el intento más importante que se ha dado en España para lograr un buen resultado en esta prueba, una de las más famosas de cuantas se celebran no sólo por su dureza, sino también por la categoría deportiva y social de los participantes. Sin duda Camel ha sabido elegir escogiendo a los españoles que durante años y con medios reducidos han demostrado su capacidad para carreras de este tipo en las que conducir rápido, tener imaginación para solventar imprevistos y ser capaces de aguantar físicamente hasta límites extremos son cualidades imprescindibles. Además, este proyecto que ha costado muchos meses hacer realidad, cuenta con la ilusión personal de cada uno de los componentes del equipo, un dato a tener en cuenta para que el esfuerzo económico de la marca de cigarrillos pueda verse recompensado.

Maria Jesús Benoit



El equipo humano, elegido con minuciosidad, cuenta entre sus integrantes con los pilotos y acompañantes españoles que más experiencia tienen en esta prueba.

Coches, motos y camiones han tenido una esmerada preparación para hacerlos competitivos y fiables. Además, el equipo de apoyo que seguirá la prueba será también una baza positiva de cara al resultado final.





RALLYCROSS DE SILS

UN SUECO EN ESPAÑA

EL cuatro veces campeón de Europa, incluyendo la temporada que ahora finaliza, el sueco Olle Arneson, se ha proclamado vencedor del Rallycross de Sils a los mandos de su Audi Quattro. El motor de este coche rinde la friolera de 650 caballos y ha sido preparado por el preparador Lehmann, quien trabaja directamente para la fábrica Audi. El único rival del sueco fue el finés Matti Alama-

ki con un espectacular Porsche biturbo de 755 caballos y transmisión a las cuatro ruedas con reparto de potencia variable; es decir, casi nada. En la división 1 el vencedor ha sido el germano Wentzien con un precioso Mercedes 190 2,3/16. Es de destacar la presencia de Donadeu como único español, el cual, a los mandos de un Talbot Lotus, hizo lo que pudo. Esta especialidad nórdica ha venido a nuestro país de manos de la Escuela Girona, que ha adaptado su circuito de autocross al rallycross, en el que la pista combina las partes asfaltadas con las de tierra batida, lo que hace que los coches pasen más tiempo yendo de través que no en línea recta, lo que da una gran vistosidad a este tipo de pruebas. El público fue muy numeroso y disfrutó de lo lindo con esta primera experiencia del rallycross en España, que el año próximo va a tener en Sils una de las pruebas puntuables para el Europeo.

ACLARACION

LOS 25 DE PROST

CONTRARIAMENTE a lo publicado el número pasado, Prost ha vencido en 25 Grandes Premios, con lo que supera a Fangio, empatando con Clark y se queda a dos victorias de Stewart, que ostenta el récord

absoluto de victorias con 27. El ranking de victorias hasta Adelaida es el siguiente: 1.º, Stewart (27); 2.º, Clark y Prost (25); 4.º, Fangio (24, de las cuales dos compartidas); 5.º, Lauda (19); 6.º, Moss (16); 7.º, Brabham (14), etcétera.

En cuanto a campeonatos consecutivos, son los de Fangio (1954-55-56-57), Brabham (1959-60), Ascari (1952-53), y Prost (1985-86).

BARCELONA

ADELANTE EL CIRCUITO

EL accidente mortal de «Mingo» Parés en Montjuich ha hecho a las autoridades catalanas dar un paso adelante en el proyecto de construcción del tan traído y llevado circuito permanente. De momento la Generalitat ha convocado

una reunión para hablar del tema y el Ayuntamiento de Barcelona ha manifestado de nuevo su adhesión al proyecto garantizando que no habrá especulación en la venta de los terrenos. Pero el problema mayor sigue siendo el económico, ya que el RACC quiere tener asegurados los 1.500 millones de pesetas necesarias para que el circuito sea una realidad, y de momento tan sólo cuenta con 300 millones de la Diputación, 150 de la Ge-

neralitat y otros 150 del Consejo Superior de Deportes, organismos que darían el dinero a fondo perdido si se lograra el resto que falta para completar el presupuesto.



PARIS-DAKAR

PEUGEOT SE PREPARA

EN el desierto del Tenere y en Nigeria se llevan a cabo estos días las pruebas que decidirán finalmente si Peugeot se alinea en el próximo París-Dakar con dos coches 205 Turbo 16 modificados.

Ocho mecánicos, el ingeniero Jean Claude Vaucerd y el recuperado Ari Vatanen están probando las soluciones adaptadas, que entre otras cosas comprende: el chasis alargado en 30 centímetros para ubicar tras los asientos un depósito de combustible capaz de 400 litros. Las suspensiones traseras son del tipo «Safari», con doble muelle y amortiguador. El motor ha sido desinflado, con una potencia de 360 caballos, frente a los 450 que disponen los 205 T16 en los rallyes del Mundial. Una toma de aire superior. Diferentes desarrollos de la caja de cambios, que en sexta velocidad alcanza los 230 kilómetros.

Estos test son continuación de los realizados la semana pasada por los hombres que dirige Jean Todt en los alrededores de Perpignan y juzgados como muy favorables, tendrán una duración de quince días, transcurridos los cuales Jean Todt tomará la decisión de participar oficialmente o dejar la aventura para otra ocasión, pero parece más que probable que participen si se tiene en cuenta estos ensayos tan minuciosos.

MOTOS

REPOKER DE CAMPEONES

LA victoria de Jorge Martínez «Aspar» en la última prueba de la temporada disputada en el Circuito de Jerez ha permitido al reciente campeón del mundo renovar por sexta vez consecutiva su título de campeón de España de velocidad en la categoría de 80 c.c. ya que Herreros, a quien un tercer puesto le bastaba para ser campeón, se cayó cuando marchaba primero en la tercera vuelta de carrera. Por su parte Sito Pons, al ser segundo en la carrera jerezana por detrás de Carlos Cardús, se llevó el campeonato en 250 c.c., mientras que Andrés Sánchez Marín ganaba en 125 c.c., categoría en la que ya tenía el título asegurado antes de esta última carrera, y Juan Garriga se adjudicaba el campeonato en 750 c.c. con su victoria en Jerez, igual que Cabestanu en la categoría de TT2.



SITO PONS Y GARRIGA EN EL 87

SITO Pons seguirá con Honda la temporada próxima. Si ello ya era prácticamente seguro, el mismo piloto lo confirmó a MOTOR16: «Cuando estuve en Japón me confirmaron que yo sería el primer piloto de Honda para mil novecientos ochenta y siete, y el segundo será Anton Mang o bien Dominique Diminique Sarron.» En un segundo plano estarán posiblemente Jacques Cornu y el que de entre Mang y Sarron no disponga de las motos de primera fila. La sponsoriza-

ción de Campsa sigue adelante, pero el equipo sufrirá algunas modificaciones. Si se mantiene parte del equipo de mecánicos, habrá una mayor presencia de las fábricas japonesas Honda y de la de suspensiones Showa.

En cuanto a Juan Garriga también es prácticamente seguro que disponga de la Yamaha con la ayuda de Semsá. El acuerdo está prácticamente asegurado y sólo falta la firma del contrato con el sponsor: Ducados. Garriga sigue, sin embargo, teniendo abierta la puerta de Cagiva.

CONGRESO DE LA FIM

ADemás de la publicación definitiva del calendario motociclista de 1987, el congreso de la FIM, celebrado en Palermo, trajo una importante novedad. En la temporada próxima ya no va a verse la tradicional maniobra de salida de los grandes premios a empujón.

La salida se dará como en la Fórmula 1: vuelta de reconocimiento, parada en la parrilla y salida con semáforo cuando los pilotos estén convenientemente colocados. En cuanto al calendario hay que destacar el aumento de pruebas a 16 grandes premios que habrá dos en nuestro territorio: el Gran Premio de España, en Jerez, y el de Portugal, que tendrá como escenario el Circuito del Jarama.

Este es el nuevo calendario:

CALENDARIO DEL MUNDIAL DE VELOCIDAD 1987

MAR. 29 GP. JAPON	Suzuka	- - 250 500 -
ABR. 26 GP. ESPAÑA	Jerez	80 125 250 500 -
MAY. 17 GP. ALEMANIA	Hockenheim	80 125 250 500 SIDES
MAY. 24 GP. ITALIA	Mugello	80 125 250 500 -
JUN. 07 GP. AUSTRIA	Sachsenring	80 125 250 500 -
JUN. 21 GP. YUGOSLAVIA	Brno	80 - 250 500 -
JUN. 27 GP. HOLANDA	Assen	80 125 250 500 SIDES
JUL. 05 GP. BELGICA	Spa	- 125 250 500 SIDES
JUL. 19 GP. FRANCIA	Le Mans	- 125 250 500 SIDES
AGO. 02 GP. INGLATERRA	Donington	80 125 250 500 SIDES
AGO. 09 GP. SUECIA	Anderslump	- 125 250 500 SIDES
AGO. 23 GP. CHECOSLOVACIA	Brno	80 125 250 500 SIDES
AGO. 30 GP. SAN MARINO	Misano	80 125 250 500 -
SEP. 13 GP. PORTUGAL	Jarama	80 - 250 500 -
SEP. 27 GP. BRASIL	(a decidir)	- - 250 500 -
OCT. 04 GP. ARGENTINA	Buenos Aires	- - 250 500 -

Montjuich, c'est fini...



UNA cosa es querer salvar una carrera y otra manchar de sangre un circuito. No es lo mismo reunir un puñado de entusiastas pilotos que obligarles a jugar a la ruleta rusa. Una competición contra el «crono» jamás se debe convertir en un espectáculo trágico. El drama y el luto se han convertido en compañeros de viaje de las 24 Horas.

Hay que decir ¡basta!, antes de que Montjuich tiña de rojo su histórico pasado. Hay que enterrar definitivamente el circuito barcelonés antes de que se convierta en una segunda Isla de Man. Ni valen excusas ni sirven las lamentaciones. Hay datos y pruebas irrefutables que pueden más que los sentimientos o las nostalgias. Mingo Parés debe ser la última víctima de Montjuich. No podemos consentir que dentro de

un año se hable de él como ahora recordamos que en la última edición un piloto alemán se mataba al estrellarse contra un árbol o hace tres años un japonés acababa su vida contra una farola. Montjuich ha quedado desfasado, anticuado, obsoleto. Al igual que los Fórmula 1 no han vuelto a correr en el histórico trazado urbano, estas motos de 150 kilos y 120 caballos se han convertido en armas asesinas en circuitos donde los árboles, la acera y las farolas constituyen peligros de muerte.

De nada sirven las balas de paja cuando una moto pierde el equilibrio y se estrella contra las protecciones como si fuera un torpedo. Detrás viene el cuerpo del piloto que

se encuentra los árboles sin coraza. Y menos mal que una máquina desbocada no se ha estrellado contra los espectadores, porque entonces la tragedia podría ser horripilante. Nos duele en el corazón pero hay que enterrar Montjuich. No tiene sentido luchar por salvar unas 24 Horas que van a menos, que ya no son puntuables y que se han convertido casi en una carrera nacional. Los pilotos aceptan el riesgo, la obligación de los organizadores es evitarlo y, si no es posible como se ha demostrado repetidamente, una voz sensata debe decir ¡basta!, aunque algunos que parecen llevar gasolina en las venas no lo entiendan.

La responsabilidad de las últimas muertes en Montjuich quizá habría que achacarla a los que con su incapacidad o desdén han privado de que Cataluña tenga un circuito permanente, moderno y seguro. Ya va siendo hora de desenterrar a los que primero en Gerona y ahora en Mollet están frenando un proyecto que la afición reclama a voces. El Real Automóvil Club de Cataluña está perdiendo el tren. Ni avanza ni deja trabajar a otros. Se habla de operaciones especulativas con los terrenos del entorno, se comienzan a vislumbrar «manos negras». Más que lamentarnos del cierre de Montjuich, los que amamos el deporte del motor debemos aunar nuestras fuerzas para buscarle sustituto cuanto antes.

Si Cataluña no es capaz de tener un circuito permanente en menos de dos años habrá que comenzar a llamar por su nombre a los culpables. Hay terrenos previstos, hay dinero apalabrado, hay necesidad vital. ¿Quién frena el proyecto? De momento, ni saben ni contesta...



JIM CASANOVAS



Boxes

MARTIN Brundle, piloto de Fórmula 1 en el equipo Tyrrell, participará en el Rallye RAC (16 al 20 de noviembre) conduciendo uno de los Metro GR4 oficiales, bajo el patrocinio de Data General y con Terry Harryman como copiloto.

LA participación de Salvador Serviá con un Delta S4 en el Valeo, está pendiente de la última prueba del Campeonato italiano. Si el coche finaliza en buen estado, el bicampeón de España finalizaría su temporada 86 con este coche.

JOHN McDonald, patrón del equipo RAM, con el que Emilio Villota ganara el Campeonato Aurora de Fórmula 1 en 1980, ha sido encarcelado por irregularidades con el fisco británico. Y no es el único que tiene problemas

con la Justicia. En USA, se podría formar toda una escudería tras los dos John Paul, padre e hijo, y los hermanos Bill y Don Whittington (especialistas en Indy), ahora también le ha tocado el turno a Randy Lanier, por tráfico de drogas.

TOM Walkinshaw, preparador de los Rover de grupo A en circuito, es el nuevo responsable técnico de los Holden Commodore que el año próximo defenderán los colores de General Motors en el Mundial de Turismos.

COSME Domecq, segundo este año en la Iniciación, va a probar suerte en la última carrera de Producción que se celebra el domingo. El piloto andaluz conducirá el Ford Escort con el que Sasibarrena siguió el Campeonato.



PROPUESTA PARA NUEVAS SEÑALES



PROHIBIDO EL AUTO STOP

Tarjetas Postales



Motor olímpico

Xavier Domingo

de Samaranch, auténtico fanático de la velocidad y de las carreras de autos y motos y eso desde su juventud. Cuentan que la afición le vino cuando, siendo niño, quedó fascinado una madrugada al ver a un auto corriendo a toda pastilla por la Diagonal.

Y precisamente porque a Samaranch no le gusta perder, guarda tan en secreto su deseo —su sueño— de ver Fórmula 1 en los Juegos Olímpicos o carreras de motos, que en su pensamiento son tan deporte como el atletismo, el basquet, el ciclismo o cualquier otra práctica competitiva.

Y, sin embargo, todavía hay una esperanza, porque, de hecho, el motor ya ha entrado entre los deportes con reconocimiento olímpico.

En la histórica sesión plenaria de Lausana, la espléndida victoria de Barcelona sobre otras cinco candidaturas para los Juegos de Verano del 92 y el no menos brillante triunfo de Albertville redujo a la ocultación una importante noticia.

Varias federaciones deportivas recibieron el ansiado reconocimiento olímpico, primer paso para llegar un día, tal vez, al programa de los Juegos, y, entre ellas, la Federación Internacional de Aeronáutica y la FI de acrobacia aérea.

Por primera vez en su ya casi centenaria historia, el COI abre sus helénicas puertas al mundo del motor.

mo para admitir una competición en la que el «instrumento» es tan importante como el deportista o más.

El COI admite hoy en su Carta Olímpica la sponsorización por parte de determinadas empresas elegidas cuidadosamente entre las industrias de indumentaria e impedimenta deportiva, ciertos refrescos no alcohólicos o industrias que de un modo u otro intervienen en la alta tecnología deportiva, pero excluye radicalmente el tabaco, alcoholes y otras industrias que, en cambio, están presentes de forma muy directa en el mundo del motor.

A pesar de que pronto se producirán nuevas aperturas en el COI, hay que excluir cualquier atisbo de política que se dirija a la intervención de los habituales sponsors de bólidos y motos en los Juegos Olímpicos.

Esta será tal vez la gran frustración

DE Juan Antonio Samaranch, Pío Cabanillas dice: «Es el único español, de todos los que conozco, que sabe exactamente lo que quiere.»

La mayor parte de la gente tiene deseos abstractos. Por ejemplo, quieren ser ricos o quieren tener poder, pero no son muchos los que se fijan en objetivos concretos y bien dibujados. Samaranch quiso ser miembro del COI, presidente del COI e inaugurar unos Juegos Olímpicos en su Barcelona natal. Los dos primeros deseos están ya realizados y el tercero se cumplirá en 1992 si la fatalidad no echa una zancadilla de las suyas.

Pero aún tiene un cuarto deseo Samaranch, mucho más secreto y conocido solamente de los íntimos: ver en el programa olímpico deportes de motor. Carreras de autos, de motos y, por qué no, de fuerabordas en aguas tranquilas.

Por supuesto, la realización de este sueño es aún más difícil que la de los tres arriba citados. Ninguna de las Federaciones deportivas del motor goza por ahora de reconocimiento olímpico, lo que, por otra parte, tampoco basta para que ese deporte pueda entrar en el programa de los Juegos.

En la mente de la mayor parte de los dirigentes deportivos y en especial entre los miembros del Comité Olímpico Internacional se ha producido una importante evolución aperturista, pero aún no es lo suficientemente abierta co-

DECLARACION DE INDEPENDENCIA

PRIMERO: Porque la historia del hombre es la historia de su progreso, se reconoce el derecho a alcanzar cotas superiores de calidad de vida.

SEGUNDO: Porque sólo la posibilidad de elección permite el ejercicio del libre albedrío, se proclama y reconoce la libertad de negarse al tópico y a la rutina y elegir aquello que específicamente permite alcanzar la más auténtica satisfacción personal, con independencia de criterio.

TERCERO: Reafirmando la comprensión y solidaridad con todos los pueblos del mundo, esta declaración defiende el principio de la defensa de la cultura y costumbres nacionales,

DONDE SE RECOGEN LOS DERECHOS Y LIBERTADES FUNDAMENTALES DE TODO BEBEDOR DE BRANDY



INDEPENDENCIA. NADA MAS GRANDE

SEXTO: Siendo la Independencia un bien precioso, se estima como grandeza de espíritu la capacidad de ofrecerla a todos los que saben apreciarla.

como afirmación de independencia. **CUARTO:** Por respeto a la naturaleza humana y como reconocimiento a todos los que en su puesto se esfuerzan en crear riqueza, se reconoce y proclama el derecho a todo aquello que, sin menoscabo del prójimo, permita la satisfacción personal. **QUINTO:** Conscientes de que la moderación en el uso del derecho es una virtud, se promueve y recomienda la opción por la calidad, más que por la cantidad.

GARIBALDI

SIDI

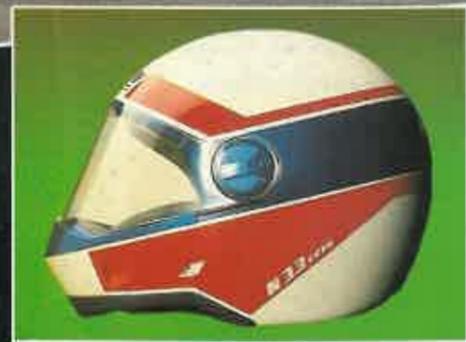


NOIAN

CAMPEONATO DEL MUNDO
250 C.C.
SITO PONS 2.º CLASIFICADO

S

ITO
IDI



N-33 erre



N-19-E

GARIBALDI

Sicilia, 174-176, 08013 Barcelona (España) - Tel. 245 63 05



EL PEUGEOT 309 YA ESTA A LA VENTA

Motor 16

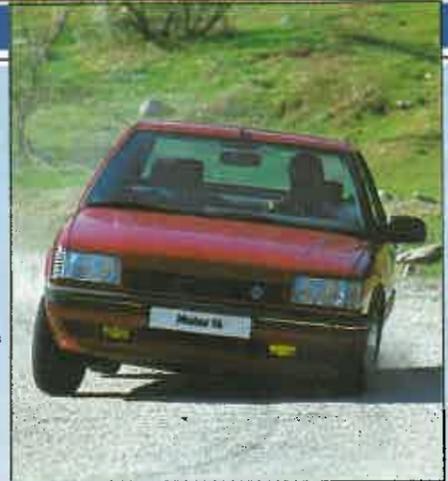
SEMANAL GRUPO

PRUEBA

8 de noviembre 1986 • Núm. 159 • 220 ptas.

R-21 DIESEL

- VELOCIDAD:
156 KILOMETROS POR HORA
- CONSUMO:
6,7 LITROS A LOS 100 KM.



FOTOS ESPÍA

NUEVO FERRARI 408 PARA EL 87



COMPARATIVA

ALFA 90 SUPER CONTRA OPEL OMEGA