

# SEMANAL Motor 16 GRUPO

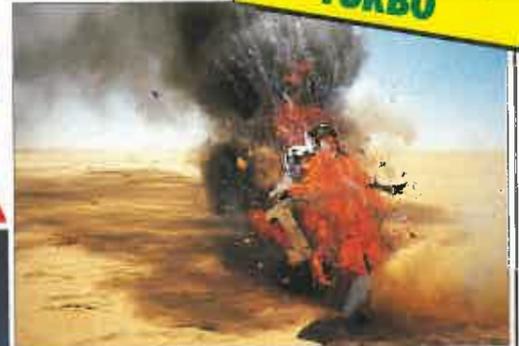
31 de enero de 1987

Núm. 171 • 275 ptas.

A fondo  
**ORION  
TURBODIESEL**  
Novedades  
**FIAT DUNA  
HONDA PRELUDE  
MG MONTEGO  
TURBO**

# DAKAR

**EXTRA**



# MONTECARLO



# CAMEL

EL SABOR DE LA AVENTURA.



## Motor 16

INFORMACIÓN Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas.  
Vicepresidente: César Pontoniano.  
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 Brío (Información); José María Cernuda (Mercado); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benet, Ángel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Ángel Robledo, Raúl Rodríguez.

Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar.  
Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levit (Argentina); Michel Meilleray (París); 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. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente.  
Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Víctor Piccione (Pruebas); Francisco Podadera (Diseño); José Robledo (Pruebas); Carmen Rico-Godoy; José Luis de la Viña (Náutica).

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

Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.  
Director gerente: José Luis Virumbrales.  
Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e.  
Suscripciones: Concha R. Alvarez-Monteserin. Teléfono: 268 04 02-03.  
Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: SQEL 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 1987. Depósito Legal: M. 30.247. 1983  
Difusión controlada por OJD.

Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 375 ptas. sin IVA. Gastos de transporte incluidos.



ESTA SEMANA

AG. 8: EUROPA: MIEDO  
A LA INDUSTRIA JAPONESA

## SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA

6 ACTUALIDAD Más rápido que un F-1



11 A FONDO Orión Turbodiesel

21 LO ULTIMO Fiat Duna

22 MG Montego Turbo

24 Honda Prelude

27 MERCADO Ecos de la semana

28 Precios coches nuevos

32 Precios coches usados

34 Precios motos



36 DAKAR-MONTECARLO Rallye París-Dakar

47 Los héroes españoles

54 Peugeot 205 Grand Raid

56 Rallye Montecarlo

75 COMPRAR Y VENDER

80 CUENTENOS SU CASO

83 FUERA DE SERIE Gemballa Kurz

85 PESOS PESADOS Reparto con estrella

88 OCIO Arrumbando a Seúl

91 MOTOS Genios unidos

94 GENTE SOBRE RUEDAS Alfonso G. de Vinuesa



100 DEPORTE McLaren en Estoril

104 A todo gas

106 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

## Muertos de hambre

No ha sido precisamente el periodismo una fuente de riqueza para los profesionales que lo han ejercido seriamente. Ni mucho menos. Esta bendita profesión nos ha proporcionado y nos proporciona a los que la ejercemos otras muchas satisfacciones, entre las que destaca el noble hecho de saber que informamos honesta y puntualmente a nuestros lectores. Siempre hemos recibido con alegría la llegada de nuevas publicaciones, porque el simple hecho de su aparición en el mercado conlleva poderosas razones que nos satisfacen profundamente. Destacamos, a título de ejemplo, la valentía del empresario al arriesgar sus dineros en un negocio poco fácil, la creación de nuevos puestos de trabajo y, cómo no, la necesidad de una competencia que nos obliga a superarnos, siempre en beneficio del lector.

Pero en nuestro mundo de papel, desgraciadamente, no es oro todo lo que reluce. Estos días hemos visto nacer en nuestro país dos nuevas publicaciones del motor que han puesto en guardia a todos los profesionales del sector. Un peculiar empresario, por otra parte bien conocido en los archivos de la Interpol, ha puesto en el mercado dos nuevas cabeceras, cuestión que nos parecería de perlas, en el supuesto de que no fueran ciertas las acusaciones de quiebras, apropiaciones indebidas, falsedad, estafa y proxenetismo que pesan sobre su persona. Porque el riesgo, evidentemente, puede ser grave para fabricantes, impresores, periodistas y lectores. Pero hay algo más que este singular personaje ha puesto en circulación y que es el motivo que nos ha llevado a escribir estas líneas, como es el insulto que ha hecho al colectivo de los profesionales de la información del motor, a los que se ha atrevido a calificar como «muertos de hambre». Estas, claro, no son las reglas del juego permisibles y por eso, hace pocas semanas y desde esta misma columna, ya advertíamos que había llegado la hora de poner «a los chorizos donde corresponda». Y en esas estamos.

Por otra parte, las publicaciones del motor en España gozan de buena salud, como lo demuestra su aceptación por parte de los lectores. El noble intento de acercar el buen periodismo a los aficionados al mundo del motor se refleja en el amplio incremento de ventas de este tipo de publicaciones. Por eso, no estamos dispuestos a permitir que un advenedizo cualquiera se permita el lujo de insultar gratuitamente a un colectivo que trata de ganarse la vida honestamente.

Félix Lázaro

Motor 16 / 3

TURBO  
AUTO



## En voz baja

● El próximo día 28 tendrá lugar una reunión entre la DGT y el ANFAC (Asociación de Fabricantes), para volver a reflotar la «operación achatarramiento», que con Martín Palacín había sido un rotundo fracaso y sólo había sido utilizada por menos de 500 usuarios.

● Profesionales de la prensa del motor están preocupados por lo que pueda deteriorar su imagen la presencia de un nuevo editor extranjero, que figura en los archivos de la Interpol.

● Pese a los esfuerzos y pesquisas de los fabricantes de neumáticos y su asociación pro-

fesional, siguen importándose neumáticos de deshecho, que posteriormente son comercializados, a bajo precio, para su montaje en automóviles de turismo y en vehículos industriales.

● En Porsche España han vivido un jueves 15 de lo más movido: primero, un aviso de bomba que obligó al desalojo de las oficinas y, pocas horas después, un incendio, esta vez de verdad, que causó importantes daños en la cuarta planta, siendo necesario también el desalojo de las oficinas.

● Ha comenzado la carrera para el suministro de los nuevos vehículos que utilizarán los ministros y altas personalidades del Estado. Los ya veteranos Senator, que han dado todo tipo de satisfacciones a sus usuarios, van a ser sustituidos en el plazo de dos años y no es seguro que los nuevos Senator (derivados del Omega) vayan a ser los elegidos. En la operación se baraja una cifra cercana a los 200 millones de pesetas, contando con el valor del blindaje.

### MADRID

## GRUA A TODAS HORAS

DESDE el pasado jueves día 22, los automovilistas madrileños tienen que



hacer frente a otra dificultad: las sesenta grúas del parque de Emitran están en servicio las veinticuatro horas del día, todos los días del año, incluidos domingos y festivos. Esta ampliación se extiende también al servicio de entrega de vehículos sancionados. La tarifa por reti-

rada de vehículos se mantendrá en las 5.775 pesetas, y por las noches este servicio actuará preferentemente en las zonas con alta densidad de bares y restaurantes.

### FORD ESPAÑA

## CAMBIOS EN LA CUPULA

INGVAR M. Sviggum, noruego, de 41 años de edad, es el nuevo vicepresidente y consejero-delegado de Ford España, en sustitu-



ción de Patrick P. Byrne, que pasa a ocupar un alto cargo en un grupo irlandés del sector del vidrio. Pese a su juventud, Sviggum cuenta con una dilatada experiencia en la compañía Ford desde que ingresara en ella en 1963. Actualmente ocupaba el puesto de consejero-delegado de Ford Noruega desde abril de 1985.

### RFA

## VW, MAS PRIVADA

EL Gobierno federal alemán ha anunciado su intención de vender el 16 por ciento de las acciones de la compañía Volkswagen en poder del Estado, en un plan que garantiza una amplia distribución de ese capital y el acceso preferencial de los trabajadores de la empresa. La venta se va a rea-

### BALANCE

## BMW IBERICA CRECE

EL presidente ejecutivo de BMW Ibérica, Oscar Ozaeta, anunció que su compañía piensa invertir 1.000 millones de pesetas, que se dirigirán especialmente a la construcción y equipamiento de la nueva sede central desde la que se dirigirán todas las operaciones en España. Esta inversión está en consonancia con los buenos resulta-

dos de la compañía que en el pasado año obtuvo cifras récord en todas sus actividades. La venta de automóviles creció un 28 por 100 respecto al año anterior, con 5.500 coches vendidos. Aún creció más la venta de motocicletas, un 40 por 100 y 1.700 unidades vendidas y el mismo incremento se produjo en la facturación de recambios y accesorios, con un volumen de 2.500 millones de pesetas. Las ganancias en Bolsa, el precio de la gasolina, la financiación más barata justifican la animación del mercado.



### CHRYSLER

## IACOCCA VENDE

PROBABLEMENTE no se presentará a las elecciones presidenciales en Estados Unidos. Pero ello no es óbice para que Lee Iacocca esté siempre en la cresta de la ola, de una forma u otra.

El presidente de Chrysler aparece ahora en la prensa

**"If you're looking for who builds them best, take a look at who backs them best."**

Chrysler	5 years or 50,000 miles
Porsche	5 years or 50,000 miles
Mercedes	4 years or 36,000 miles
Gin	3 years, Unlimited miles
Ford	3 years or 36,000 miles
Toyota	3 years or 36,000 miles
Nissan	3 years or 36,000 miles
Honda	2 years or 24,000 miles
Subaru	1 year, Unlimited miles

**"We rest our case."**



norteamericana como un Manuel Luque cualquiera anunciando las bondades de los productos de su marca en comparación con otros.

Por lo que se ve no parece estar muy triste por su reciente divorcio de Peggy Johnson, una mujer de treinta y seis años con la que se casó hace tan sólo ocho meses y medio.

### REVISION R-25

## SE CAMBIAN PROTECCIONES DE GOMA

RENAULT va a llamar a los propietarios de R-25 en todo el mundo cuyo coche haya sido fabricado con anterioridad a julio de 1986. El fabricante francés advierte que no se trata de un problema de seguridad sino de una mejora de la calidad del vehículo.

El constructor ha podido constatar un deterioro prematuro en los fuelles de goma que protegen las rótulas de la dirección cuya rotura puede dar lugar a la corrosión de dichas rótulas lo que producirá ruidos y chirridos molestos que pueden afectar al confort y no a la seguridad.

En total son 300.000



unidades repartidas por todo el mundo, cuyos propietarios serán llamados para un cambio gratuito de dichos fuelles por otros de superior calidad que ya montan los coches fabricados a partir del mes de julio pasado. Si algún usuario hubiera tenido que cambiar dicha pieza con anterioridad, le serán reembolsados los gastos de aquella reparación.

Renault ha hecho saber que un tercio de los propietarios de R-9 y R-11 en

países del norte de Europa, que fueron llamados para cambiar la caja de la cremallera de la dirección, que podría oxidarse en algunos casos, no han atendido la llamada del fabricante.

### ENASA

## SIGUE LA RACHA DE PERDIDAS



La Dirección General de Tráfico va a obligar a instalar en los coches españoles unas placas de matrícula de mayores dimensiones. Cuando todos los fabricantes se esfuerzan en hacer coches cada día más aerodinámicos, una absurda legislación echaría por tierra tanto trabajo.

Garage Martín S. L. es el concesionario de Citroën en Aranda de Duero. No sólo tienen un almacén de recambios excelentemente surtido, sino que nos ha dispensado, en una emergencia, un trato encantador y eficaz.

## Verde y Rojo

Y para que así conste, como exponente de la campaña «Usted primero», agradecemos sus gentilezas.

La agencia de publicidad Vitrubio 30 es la responsable de los originales de BMW Ibérica. Todo en orden, excepto los retoques en las placas de matrícula de las fotografías de los BMW, que son verdaderamente horribles. A ver si se fijan.

Da gusto ver de vez en cuando atractivos anuncios de coches en TV (hoy va de anuncios esta sección). Sin ir más lejos, el del Renault 11 Turbo, con imágenes muy atractivas, para un coche de carácter deportivo.

# FANTASTICO FIREBIRD MAS RAPIDO QUE UN FORMULA 1

**L**a pasión por la velocidad en Estados Unidos es una afición de sobra conocida por el mundo entero. En el lago salado de Bonneville (Utah) se establecen los récords de velocidad más espectaculares del mundo. Esta vez ha sido Don Stringfellow al volante de un Pontiac Firebird (el «Coche Fantástico»), preparado por Gale Banks, el que ha conseguido un nuevo récord del mundo de velocidad con un coche convencional. La velocidad máxima cronometrada en una pasada fue de 436,12 kilómetros por hora, mientras que la velocidad máxima obtenida como promedio en dos pasadas en sentidos opuestos fue de 418,68 kilómetros por hora. Estas nuevas cifras pulverizan el anterior récord, establecido en 1981 a una velocidad de 387,3 kilómetros por hora con un Chevrolet Corvette, también preparado por Banks.

Para optar a este récord es necesario emplear coches convencionales con motores de combustión interna de cilindra-

A excepción del motor y la transmisión, el resto de las partes vitales del Firebird son de serie. La potencia es de 1.500 caballos.

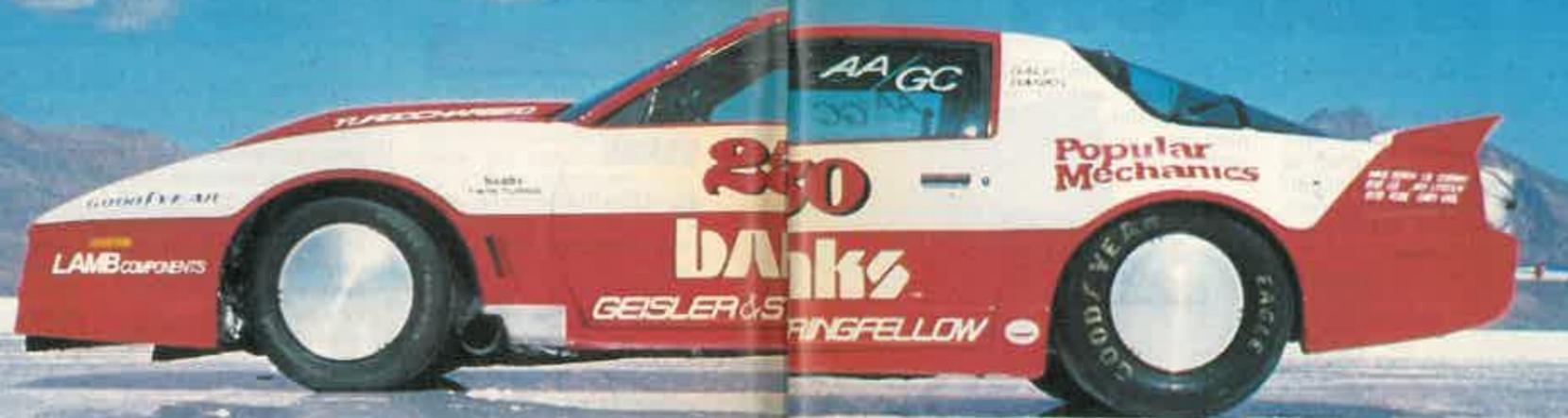


CHARLES C. PROCH

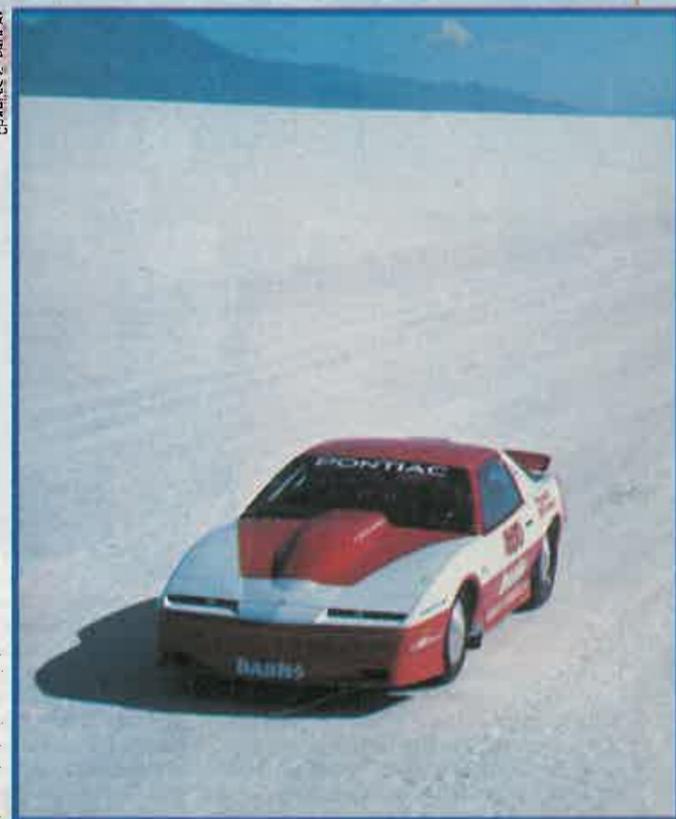
A pesar de los tres microcomputadores, la mano de un experto también es necesaria para los últimos retoques antes de la prueba.



CHARLES C. PROCH



CHARLES C. PROCH



Ni los más rápidos coches de competición se acercan a los 436 kilómetros por hora que consiguió el Pontiac en Bonneville.

da libre, pero con carrocería y chasis de serie. El Pontiac Firebird ha sido preparado por Gale Banks Engineering y utiliza un motor de origen General Motors de ocho cilindros en V y con una cilindrada de 7,5 litros. Se trata de un bloque de fundición de serie, sobre el que se ha trabajado para que pueda desarrollar una potencia de 1.500 caballos. Para ello se necesitan dos turbocompresores con intercambiador de calor (*intercooler*). El funcionamiento del motor está controlado por tres microcomputadoras, que verifican todas las funciones durante las pasadas cronometradas.

Para establecer el récord se empleó gasolina comercial exactamente igual a la que se comercializa en las gasolineras, en lugar de las mezclas de alcohol o nitrometano que se suelen utilizar en algunas competiciones en Norteamérica, aunque la potencia de este Pontiac es muy superior a la de cualquier coche de Fórmula 1 o Fórmula Indy.

Las malas condiciones meteorológicas bajo las que se realizaron las pruebas impidieron mejorar todavía más las marcas, puesto que cuando se iba a proceder a una segunda pasada se desató una fuerte tormenta que las interrumpió. El piloto, Don Stringfellow, comentó que en la última pasada, cuando ya había superado los 436 kilómetros por hora, el coche seguía acelerado, pero tuvo que levantar el pie. Para el año que viene, el objetivo es superar la barrera de las 300 millas (483 kilómetros por hora), también con un vehículo similar.

La creciente presencia de los automóviles japoneses en Europa ha empujado a las autoridades comunitarias a hacerla frente. Para ello, el Parlamento Europeo ha aprobado un dictamen por el que la CEE va a propiciar la creación de un mercado único del automóvil en el Viejo Continente y el establecimiento de trabas a la importación de vehículos de terceros países.

## INDUSTRIA EUROPEA DEL AUTOMÓVIL

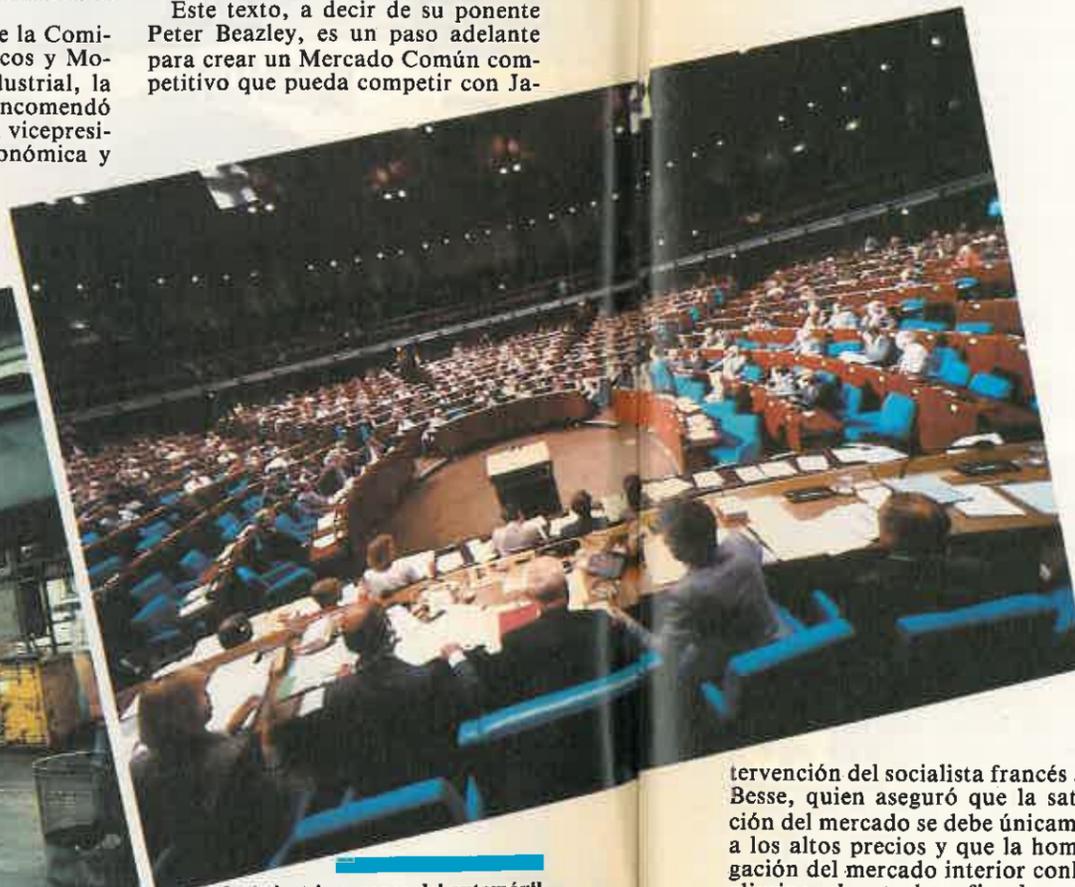
# UN SOLO MERCADO FRENTE A JAPON

**A**L Parlamento Europeo le preocupa la industria del automóvil y por ello acaba de aprobar en Estrasburgo un dictamen que será la base para empezar a trabajar sobre una política auténticamente comunitaria del sector. El dictamen, elaborado por el británico Peter Beazley, que ya había pasado por sucesivos filtros de comisión, obtuvo la mayoría el pasado día 23, aprobándose 19 de las 45 enmiendas presentadas, pero sin que ninguna de ellas varíe el contenido del informe. Ahora, tras la aprobación del

convengan dentro de las directrices del Parlamento.

Elaborado en nombre de la Comisión de Asuntos Económicos y Monetarios y de Política Industrial, la ponencia del dictamen se encomendó al británico Peter Beazley, vicepresidente de la Comisión Económica y

en contra y cuatro abstenciones. Este texto, a decir de su ponente Peter Beazley, es un paso adelante para crear un Mercado Común competitivo que pueda competir con Ja-



La industria europea del automóvil sufre un exceso de producción cifrado en un 20 por ciento en el caso de los turismos. La presión de automóviles foráneos impide reducir estos excedentes.

Parlamento, el tema deberá pasar al Consejo de Ministros Comunitario, donde se producirá la verdadera lucha de intereses ya que cada país tratará de lograr las ventajas que más le

perteneciente al Grupo Democrático Europeo (los liberalconservadores), quien tuvo que modificar dos veces su informe hasta que con el visto bueno de la Comisión pasó la semana pasada al Parlamento Europeo con el beneplácito de la mayoría de los grupos. Como se esperaba, fue aprobado por cien votos afirmativos, doce

en contra y cuatro abstenciones. Este texto, a decir de su ponente Peter Beazley, es un paso adelante para crear un Mercado Común competitivo que pueda competir con Ja-

van encaminadas a lograr en 1992 un auténtico mercado interno europeo, bueno para el consumidor y competitivo, lo que también permitirá aumentar las exportaciones y, como consecuencia, ampliar la producción, con lo que los costes se verán reducidos. Por ello, hay que evitar la lucha entre países y lograr una unidad europea en cuanto a fiscalidad, homologaciones y cooperación se refiere. Porque, de momento, dice Beazley, «Europa ha perdido su competitividad por comportarse como mercados nacionales independientes. Impera una estructura disparatada de precios y funcionan doce mercados fraccionados movido cada uno sólo por intereses nacionales».

En esta misma línea estuvo la in-

tervención del socialista francés Jean Besse, quien aseguró que la saturación del mercado se debe únicamente a los altos precios y que la homologación del mercado interior conlleva eliminar las trabas fiscales, pero manteniendo las limitaciones a Japón hasta que el mercado europeo se abra. También consideró importante el llegar a una cooperación entre empresas europeas potenciando la investigación y el desarrollo industrial, aunque reconoció que es necesario un diálogo social, ya que a la larga esta cooperación traerá consigo una reconversión industrial y la consiguiente reducción de empleo.

Por su parte, el alemán Otmar Franz, que habló en nombre del grupo del Partido Popular Europeo (democratacristiano), se pronunció en

### LOS PUNTOS DE PARTIDA

**E**L dictamen aprobado en el Parlamento Europeo la pasada semana tiene como objetivo definir una estrategia comunitaria en el sector del automóvil, que sirva para racionalizar el mercado intracomunitario, mejorar la productividad y reforzar su competitividad en el mercado mundial.

En la exposición de motivos se destaca la importancia vital de la industria europea del automóvil, especialmente en términos de empleo. Esta industria sufre, además, de un exceso de producción, cifrado en un 20 por ciento para los turismos y en un 40 por ciento en vehículos industriales. Frente a su máximo competidor, Japón, Europa pierde día a día cuotas de mercado y obtiene una menor rentabilidad. Además, los fabricantes nipones empiezan a constituir una seria amenaza en el propio terreno europeo en el que están presentes a través no sólo de sus exportaciones sino en la fabricación.

Las medidas a medio plazo que propone el dictamen para lograr esta nueva estrategia se pueden resumir así:

- Creación de un mercado común europeo único del automóvil.
- Puesta en marcha de una política europea de estímulo a los constructores de vehículos, eliminando las trabas que impiden un buen funcionamiento del mercado y que amenazan la consecución de un comercio internacional libre.
- Reducción de los impuestos demasiado elevados que gravan la compra y la utilización de los vehículos, lo que produciría un aumento sustancial de la demanda.
- Favorecer la armonización de las condiciones técnicas en el seno de la Comunidad Económica Europea y conjuntamente con otros países europeos.
- Lograr una única homologación del automóvil para todo el mercado europeo, la aplicación efectiva de las normas ya existentes a todos los países miembros y la transformación en obligatorias de las que hasta ahora son facultativas. En la misma línea se inscriben peticiones como las de simplificar los procedimientos de registro de los vehículos importados, el estudio de los precios aplicados por los constructores y la incidencia del IVA sobre los precios finales, destacando especialmente los ejemplos de Dinamarca, Grecia, República de Irlanda y Países Bajos.

● Respecto al comercio exterior, el dictamen señala que las restricciones cuantitativas impuestas a las importaciones en la Comunidad deberían ser eliminadas, pero que, sin embargo, dada la situación actual, los controles a la importación de vehículos japoneses siguen siendo necesarios. Se pide, no obstante, que los controles nacionales sean suprimidos, siendo reemplazados por una limitación común, a escala europea, de las importaciones procedentes de Japón.

● Otro punto de interés es el de las inversiones japonesas en el sector europeo del automóvil, y aquí el dictamen, aunque reconoce que éstas pueden tener un efecto beneficioso desde el punto de vista del empleo, advierte del riesgo de que se limiten a simples operaciones de ensamblaje, lo que contribuiría a acrecentar la dependencia tecnoló-



Peter Beazley, eurodiputado británico. Defendió el dictamen en Estrasburgo.

gica de la CEE respecto al Japón. Se advierte, por último, del riesgo de «dumping» de automóviles fabricados en los países del Este europeo y se solicita que las exportaciones sudcoreanas de automóviles sean excluidas del sistema de preferencias generalizadas de la CEE. (Como se recordará, este sistema favorece la compra de productos procedentes de países del Tercer Mundo y de los en vías de desarrollo.)

● En paralelo a estas propuestas, también se hace referencia a la necesidad de unificar criterios a la hora de buscar un «coche limpio» en el ámbito comunitario.



No es la primera vez que el Parlamento Europeo se reúne en pleno para debatir sobre la industria del automóvil. Pero ha sido ahora cuando la creación de un mercado único europeo ha encontrado un mayor apoyo político.

contra del proteccionismo ya que «el monopolio —dijo— perjudica el comercio». Su grupo, que estaba a favor del dictamen con algunas enmiendas, considera que Japón no debe criticarse por ser competitivo, pero sí hay que lograr que las empresas europeas aumenten su creatividad. A favor de la homologación, pero considerando fundamental la mejora del rendimiento de los diez millones de trabajadores que en Europa ocupa la industria del automóvil, se proclamó Michael Kilby, quien, al igual que el ponente Beazley, es británico y perteneciente al grupo de demócratas europeos. Ade-

más, añadió, es necesario vencer como comunidad la competencia de las marcas europeas entre sí.

Por su parte, el Grupo Comunista se pronunció a favor mientras que el LDR (Grupo Liberal, Democrático y Reformista), solicitó del Pleno la exigencia de que antes de fin de año se logre el establecimiento de un permiso de conducción comunitario, válido en todo el territorio de la comunidad y cuya validez no tenga que ser ampliada. Limitar la protección por parte de los países europeos y una regulación fiscal similar en todos los Estados miembros fueron las puntualizaciones del RDE (Grupo Refor-

mista y de Alianza Democrática Europea), que considera que los coches no se venden porque son caros, poco competitivos para la exportación y tienen un mercado reducido.

Tras la intervención del socialista español Bueno Vicente remarcando la necesidad de homologación y unificación de políticas fiscales y reglamentación, el comisario de Asuntos Industriales, Karlhein Narjes, cerró el turno de intervenciones ante el Pleno reunido en Estrasburgo recordando que para llegar a un auténtico mercado internacional será necesario un periodo de transición en el que todos los países deberán colaborar.

Con este dictamen son ya tres los que ha elaborado el Parlamento Europeo sobre la industria del automóvil en la Comunidad, un tema preocupante por el estancamiento que desde 1970 se ha producido en Europa mientras que Japón, desde esa fecha, ha doblado su producción y ha multiplicado por cinco sus exportaciones. Ante esta situación se impone una respuesta europea que requiere la colaboración de todos los Estados miembros para ayudar a la industria europea a recuperar su posición de líder en el sector, unificando criterios y luchando contra el proteccionismo para abrir los mercados nacionales.

M.º Jesús Benoit  
Enviada especial

## SUPERAR INTERESES NACIONALES

UNO de los diputados europeos que intervino en el Parlamento cuando se discutió el informe Beazley, fue el español José Miguel Bueno Vicente, perteneciente al Grupo Socialista, que ya había tomado parte en los debates de la comisión que redactó el texto definitivo del dictamen que se presentó a la aprobación del Pleno.

Según Bueno Vicente, los socialistas españoles están plenamente de acuerdo con la necesidad de lograr una estrategia única en la industria comunitaria del automóvil, subrayando en su intervención la necesidad de unificar políticas fiscales, crear un mercado interno y elaborar una reglamentación única para que un mismo marco jurídico acoja a todos los coches europeos. El diputado salmantino, que no está a favor del coche europeo único, piensa que los esfuerzos deben de encaminarse a lograr una política europea de marcas dando facilidades a las fusiones y acuerdos entre empresas, pero dejando que haya variedad de modelos y que la oferta sea amplia, pero existiendo unos acuerdos comerciales y de post-venta que posibiliten el com-

prar o reparar cualquier coche en cualquier punto de Europa sin que existan dificultades.

Respecto a la importación de coches japoneses, Bueno Vicente señaló la necesidad de que las restricciones existentes, tanto directas como indirectas, deben de mantenerse, lo que sin duda beneficia a España y a lo que por ejemplo Inglaterra, dados los acuerdos existentes entre

José Bueno Vicente, socialista español  
«De acuerdo con el proyecto»



Austin y Honda, se opone. En este punto los intereses españoles están de acuerdo con el informe Beazley, que señala la necesidad de salvaguardar el mercado europeo de la invasión japonesa. Asimismo, el diputado español declaró a MOTOR 16 antes de iniciarse el debate que, en su intervención, conscientemente iba a omitir cualquier referencia al «coche limpio», ya que es un tema que deja para otros colegas más interesados en discutir su importancia por las características propias de los países a los que representan.

En su intervención ante el Parlamento Europeo, Bueno Vicente comentó que para eliminar las actuales trabas localistas de ciertos países debe de existir una voluntad decidida en las administraciones públicas de los Estados miembros para lograr un marco político que dé cabida a todas estas acciones necesarias. Para terminar hizo referencia a los miles de europeos que viven del sector, para los cuales es fundamental potenciar esta estrategia comunitaria, y subrayó la necesidad de poner la técnica al servicio de la seguridad tanto pasiva como activa.

M. J. B.

A FONDO

# FORD ORION TURBODIESEL SOPLO DE VIDA

Las mecánicas Diesel han perdido puntos a ojos del usuario desde el mismo instante en que comenzaron a aproximarse los precios de la gasolina y el gasóleo: los Diesel se dirigen ahora a los conductores que cubren miles y

miles de kilómetros al año. Los equipos de turbocompresor ponen la nota picante en unas mecánicas que no se caracterizan por su alegría, un soplo de vida que se consigue sin sacrificar consumos y sin perjudicar la fiabilidad.



HACE ya muchos meses que los Ford Orion Diesel están en el mercado, gozando de los favores del público; favores renovados, por cuanto, desde el «renacimiento» del pasado año, el Orion ha pasado a ser el Ford mejor vendido en nuestro país.

Con un motor de 1.600 centímetros cúbicos y 54 caballos de potencia, el Orion ha sido analizado a fondo en varios números de MOTOR 16 (números 82 y 151), poniéndose de manifiesto su

excelente consumo, buen nivel sonoro y aptitudes urbanas y como defectos, unas prestaciones escasas, un control de suspensión mejorable y un comportamiento en curva que necesitaría nuevos retoques, sobre los ya efectuados en el mencionado «restyling».

Pues bien, sobre este coche conocido, nos llega una versión un tanto especial: un turbodiesel realizado por la firma Turmesa, importadora para Europa occidental de los turbos japoneses IHI y con un departamento técnico

que, desde hace ya más de cinco años, se dedica a realizar equipos turbo para motores diesel de todo tipo.

Que no se trata de un experimento, sino de un estudio muy serio, lo prueba el que la unidad en la que el equipo estaba montado, es propiedad de Ford España, cuyos responsables técnicos no sólo han cedido este coche a Turmesa para que lleve a cabo el proyecto, sino que siguen muy de cerca las pruebas por la posibilidad de implantar en serie un sistema similar, si no el mismo, en

## VIRTUDES DEFECTOS

Prestaciones Precio del equipo turbo

Consumos Comportamiento

Acabado Accesibilidad a las plazas traseras





El Orion turbodiesel está muy por encima del modelo atmosférico en todo lo referente a mecánica. El coche equipado con el turbo es más alegre, reacciona con mucha viveza y sus consumos siguen estando dentro de unos límites muy reducidos. El montaje del turbo está hecho con toda delicadeza.



un futuro más o menos próximo. No vamos a entrar en esta prueba en aspectos que ya han sido extensamente tratados cuando se analizó el modelo y se enfrentó a sus rivales comerciales más inmediatos, como el Seat Málaga, Renault 9, Fiat Regata, Talbot Solara y Opel Kadett, al que se añadirá en breve plazo el Peugeot 309. Sólo mencionar que el Orion se caracteriza por un cuidado diseño de sus interiores, en el que destaca una muy buena climatización, un cuadro de instrumentos claro y conciso, buena visibilidad y una discreta habitabilidad. La caja de cambios es de escalonamiento bastante razonable y agradable de manejar, los frenos, sin el sistema antibloqueo, están bien, sin más y, como virtud, un nivel sonoro bastante mejor que el de sus rivales, aunque dentro de los razonables para un diesel.

Nos detendremos pues algo más en

aquellos aspectos que se han modificado con la incorporación del turbo.

Como decíamos al inicio, el turbo empleado es de procedencia japonesa, de marca IHI, uno de los líderes mundiales en la fabricación de turbos, equipando en primer equipo no sólo a fabricantes nipones (Mazda y Toyota), sino también europeos, como el Fiat en su Uno Turbo de gasolina o el Ferrari 208 Turbo. Utiliza el denominado RHB 52, un modelo muy versátil, específicamente diseñado para trabajar con potencias entre 20 y 140 caballos que, girando a 130.000 rpm a potencia máxima y 180.000 de régimen máximo de giro, proporciona un caudal próximo a los cinco metros cúbicos por minuto, con una presión máxima de soplado de 0,7 bares, que es la presión a que está tarada la válvula de descarga.

El turbo pesa 3,2 kilos y todo el conjunto de conductos y válvula de descar-

ga suponen unos cinco kilos de peso más sobre el conjunto del motor. En el montaje se mantienen el escape, filtro de aire, bomba de inyección y es compatible con todos los accesorios opcionales, como aire acondicionado.

El montaje, que pueden realizarlo en

cualquiera de los talleres oficiales de la marca (95 en toda España), tienen un coste de 165.000 pesetas, a lo que hay que añadir el IVA (12%) y el montaje, que oscila entre seis y ocho horas, en total, unas 210.000 pesetas. Turmesa garantiza durante seis meses la instala-

#### CONSUMO



	l/100 km	
	Diesel	Turbodiesel
<b>CIUDAD</b>		
A 27,1 km/h. de promedio	7,8	8,0
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km/h. de cruceo	4,8	4,9
En conducción rápida	7,9	8,0
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h. de cruceo	5,7	5,7
A 140 km/h. de cruceo	8,0	7,6
A 180 km/h. de cruceo	—	—
<b>OTROS VALORES</b>		
Consumo medio ponderado	6,7	6,8
Capacidad depósito comb.	40	40
Autonomía media	545	540

#### PRESTACIONES



	Diesel	Turbodiesel
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>		
Km/h	143,6	164,1
<b>ACELERACION</b>		
400 m. salida parada	22,2	18,8
1.000 m. salida parada	41,2	35,1
De 0 a 100 km/h	18,7	13,6
<b>RECUPERACION</b>		
400 m. desde 40 km/h. 4.ª	21,5	19,3
400 m. desde 40 km/h. 5.ª	24,4	21,7
1.000 m. desde 40 km/h. 4.ª	41,1	36,1
1.000 m. desde 40 km/h. 5.ª	45,3	40,0
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	16,1	11,7
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	22,2	16,3

## LAS OTRAS OPCIONES

La oferta de equipos turbodiesel no limita Ford Orion (y consecuentemente, Ford Escort), sino que hay más de 20 coches susceptibles de ser equipados con un kit específico. Hemos tenido la oportunidad de

tener un breve contacto con algunos de los modelos más interesantes, de los que ofrecemos un breve resumen, con datos facilitados por el fabricante, sin que MOTOR 16 haya podido contrastarlos, como ha sido el caso del Ford.

### SEAT RONDA/ MALAGA DIESEL

El motor 1700 de origen Fiat y fabricado por Seat en España, es uno de los más veteranos. No es ninguna maravilla en los consumos y es notablemente ruidoso. La potencia máxima, 55 CV, la obtiene a un régimen bastante bajo (4.500 rpm.), mientras que la relación de compresión, de 20,0:1, es la más baja entre sus competidores. Se trata, pues, de un motor que, en teoría, debe aceptar un turbocompresor con excelente resultado.

En efecto, el kit de Turmesa, con una presión de soplado standard (0,6 bares), obtiene uno de los mayores incrementos de potencia: el 21 por ciento, lo que supone 66 caballos de potencia máxima. El precio de este kit es de 137.700 pesetas, a las que hay que añadir unas 25.000 pesetas de montaje.

Con este equipo no se gana demasia-

do en velocidad punta (pasa de 136 a 142 km/h), ya que la caja de cambios, con una 5.ª muy corta, impide que el motor siga subiendo de vueltas, iniciando el corte de inyección. Pero se gana notablemente en aceleraciones y, sobre todo, en recuperaciones. Hay también una ligera reducción de ruidos y un descenso en los consumos del orden del 3%.

El Seat Málaga Diesel lleva un motor muy veterano.



### VOLKSWAGEN PASSAT CL DIESEL

No se entiende muy bien por qué Seat no ha comercializado nunca el Passat Turbodiesel en su carrocería berlina, dejándolo sólo para el Familiar o Variant. Porque, la verdad es que el 1600 de Volkswagen se queda algo corto de potencia (54 CV) para un coche como el Passat, muy próximo a los 1.000 kg. de peso y con ciertas pretensiones. Su velocidad máxima, inferior a los 150 km/h., y la recuperación en 4.ª, por debajo de los 40 segundos, le hacen, por ejemplo, más perezoso que un Fiesta o un Seat Ibiza Diesel.

Con el equipo IHI de Turmesa y a un precio de 189.000 pesetas, ya instalado, se obtiene una potencia de 65 CV. No es que se llegue a los 70 CV

del turbo de la propia VW, pero se mejora notablemente la velocidad máxima, que se obtiene ya en 5.ª (156 km/h), y las recuperaciones en 4.ª y 5.ª velocidades. Como es frecuente en los coches alemanes, el Passat tiene una quinta marcha larguísima (de 36,2 km/h a 1.000 rpm), que en atmosférico

apenas sirve para llanear en autopista, y que con el motor turbo se aprovecha para rodar con más alegría. La emisión de humos se reduce ligeramente, mientras que los consumos se mantienen prácticamente constantes, siendo ya muy buenos en la versión original.



El Volkswagen Passat tiene una mecánica muy tranquila.



Este es el equipo que Turmesa comercializa para potenciar la mecánica Ford de los Escort y Orion. El costo es de 165.000 pesetas, al que hay que añadir el IVA, y la mano de obra empleada en la instalación.

ción y los componentes del equipo.

El banco de motores del INTA arrojó los siguientes valores del Orion turbodiesel: potencia máxima: 62 CV a 4.800 rpm (en el coche sin turbo no se logró superar la potencia de 47 CV, pese a los 54 anunciados); par máximo, 12,4 mkg a 2.700 rpm (frente a 8,7 a 2.800 del motor atmosférico); emisión de humos: 25 HSU al régimen de potencia máxima (frente a los 30 HSU); y temperatura de los gases de escape a 4.400 rpm, 600 grados centígrados (frente a los 640 grados con el motor sin turbo).

Se aprecia pues una ganancia considerable en casi todos los parámetros objeto del estudio, medidos por un organismo oficial. La potencia se ha incrementado en un 30,4 por ciento, el par máximo en nada menos que un 43 por ciento y la emisión de humos se ha reducido en un 16,6 por ciento.

Estas son las mejoras que se han podido determinar por medio de un banco de pruebas. MOTOR 16 sometió al Orion a sus habituales pruebas de consumo y prestaciones, con los resultados que reflejan los cuadros habituales y que pasamos a comentar.

### PRESTACIONES

Este es sin duda el aspecto en que el Orion nos ha parecido más destacado. Parece increíble que con un simple (?) turbo de poco menos de cinco kilos, pueda transformarse en otro coche completamente distinto. La velocidad máxima, que ni siquiera llegaba a 145 km/h, se supera en nada menos que 20 km/h, situándose ahora en la nada desdiable cifra de 164,1 km/h, casi quince kilómetros más que cualquier diesel de esta cilindrada. Como quiera que la caja de cambios del Orion es de las lar-

guitas en quinta (39,0 km/h a 1.000 rpm.), miel sobre hojuelas, porque ahora el motor sí puede subir de vueltas y dejar a un lado las perezas que le caracterizaban.

Por la misma razón, los valores obtenidos en recuperación son también espectaculares; entre ellos, destacamos la capacidad de recuperación (de adelantamiento de vehículos más lentos en carretera), porque se han ganado casi cinco segundos para pasar de 80 a 120 km/h en 4.ª y nada menos que siete segundos para hacerlo en quinta. Para que sirva de referencia, la versión 1.600 de gasolina y 90 caballos, tiene menos recuperación que esta turbodiesel y sólo una potencia muy superior permite al Orion gasolina superar al turbodiesel en velocidad punta.

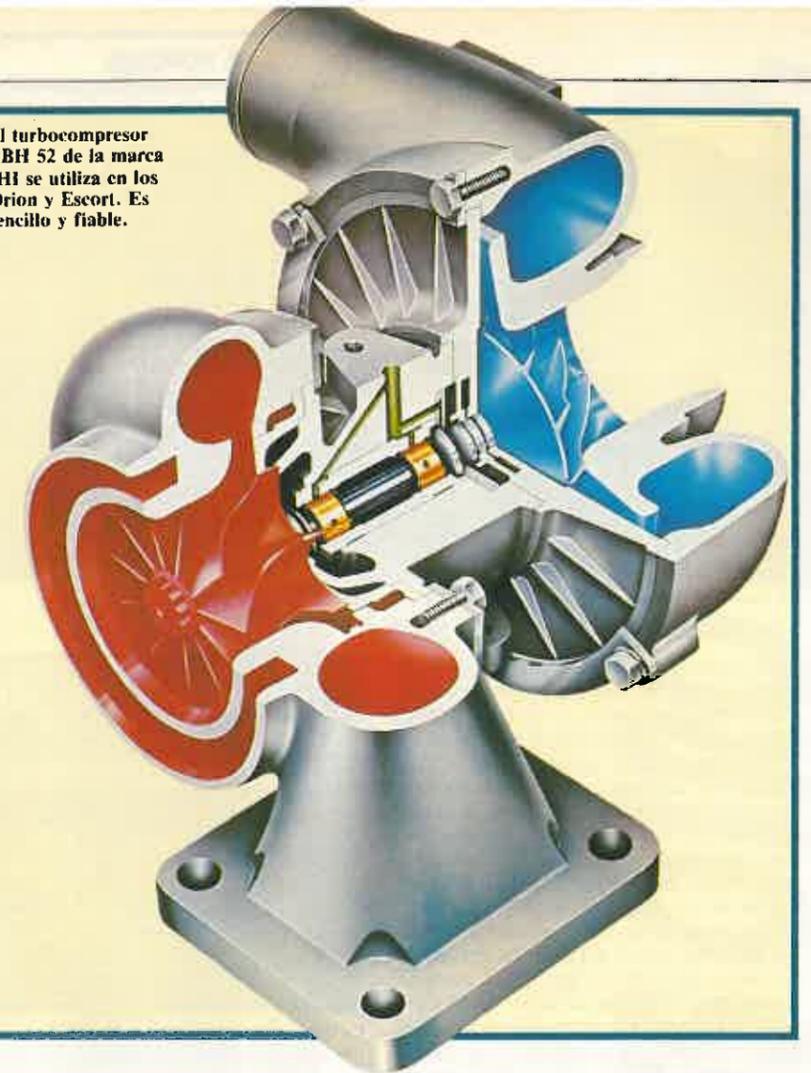
### CONSUMOS

La verdad es que esperábamos más ahorro con el turbodiesel del Orion, pero debemos reconocer que este motor Ford es ya excelente en consumos, con valores inferiores a los cinco litros a 90 km/h e inferiores a 6 litros a 120. Era ya pues muy difícil rebajarlos.

Pero hay otra razón: la bomba de combustible ha sido retocada para proporcionar un caudal de combustible más ajustado, algo mayor para obtener los mejores resultados en prestaciones, que es precisamente donde más lo necesita el Ford. Por esta razón, los consumos del atmosférico y del diesel son poco menos que iguales.

En ciudad, gana el atmosférico por 0,2 litros, lógico si pensamos que normalmente con el turbo se suele pisar algo más el acelerador. Se procuró hacer el mismo promedio para que los valores fuesen comparables, pero en estas diferencias, cualquier factor, como la

El turbocompresor RBH 52 de la marca IHI se utiliza en los Orion y Escort. Es sencillo y fiable.



intensidad del tráfico e incluso la climatología, son suficientes para distanciarse en una cifra tan escasa como 20 decímetros cúbicos.

A 90 km/h, el turbo apenas comien-

za a soplar; el motor gira a 2.300 rpm teóricas y el marcador de presión de soplado no llegaba a 0,2 bares; en tales condiciones es lógico que las diferencias sean mínimas entre el atmosférico

## RENAULT 18 DIESEL

EXISTE en Francia una versión turbo del motor 2.068 c.c. que se utiliza indistintamente por los R-18, R-21 y R-25 y que en España sólo se importa en el último de los citados. En el R-18 nunca se ha instalado y en el R-21 podría ser montado en el año próximo. Mientras tanto, se puede recurrir al equipo Turmesa, por un precio de 225.000 pesetas (para el R-18 y algo más elevado para el R-25, mientras que para el R-21 está en fase de preparación y aún no ha sido fijado el precio).

En principio, con dos litros de cilindrada y 67 caballos de potencia, el R-18 atmosférico tiene un nivel de prestaciones más que aceptable, hasta el punto de que la instalación del turbo no nos parece imprescindible. Digamos que sirve para elevar ligeramente el nivel de prestaciones, pero la existencia de ver-

siones de gasolina, aleja a los clientes con estas únicas pretensiones.

Aun así, hay que reseñar que el equipo que ofrece Turmesa mejora en un 15 por ciento la potencia (se sitúa en los 77 CV, frente a los 85 que da la versión turbo de la propia Regie Renault), con lo que se gana algo en velocidad máxima (que llega a superar los 162

km/h) y en consumos (un 4 por ciento).

Para este equipo turbo de Renault hay una aplicación más razonable: en el R-25. Ya que esta gran berlina sólo se ofrece en turbodiesel con un alto equipamiento (y por tanto, precio), se puede llegar a un turbodiesel a precio más módico, de buenas prestaciones y equipamiento standard.

El Renault 18 es un coche que acepta sin problemas el montaje de un turbocompresor. Turmesa ya está preparando el equipo correspondiente para el Renault 21.



## OPEL ASCONA LS DIESEL

LOS precios de importación del Ascona y su competencia directa con el Kadett fabricado en Zaragoza, hacen perder mucha competitividad a la berlina de General Motors, que tiene una versión diesel 1600, que también se ofrece en el Kadett, con 55 CV de potencia.

Por el momento, el kit IHI sólo lo ofrece Turmesa para el Ascona, aunque está en fase de estudio el acoplamiento al Kadett nacional, para lo cual sólo precisan diseñar los acoplamientos y escape.

Pese a su cilindrada escasa, el motor de Opel es muy elástico y bastante razonable en sus consumos, por lo que la incorporación de un turbo, con un precio de 198.000 pesetas, no

El Opel Ascona gana mucho con la aplicación de un turbocompresor. Los consumos bajan un tres por ciento y disminuyen los humos negros.



parece la opción más razonable, excepto para quienes lleven a cabo una utilización exhaustiva del vehículo, logrando una velocidad punta ligeramente similar, pero obtenida en la marcha más larga, y unas recuperaciones más brillantes. La emisión de humos sí se reduce de modo importante, así como el nivel sonoro, mien-

tras que los consumos bajan en el 3 por ciento. Lo que más destaca de la utilización del kit turbo en el Ascona, es la mayor facilidad de conducción de esta berlina alemana, que pasa a asemejarse mucho a un turismo de gasolina. Ocurre algo muy parecido a lo que mencionábamos del Passat.

ahorro de combustible, sino por el paso de gigante en la conducción.

**SONORIDAD**

No es este un aspecto que haya sufrido cambios trascendentes por la incorporación de un turbo. A regímenes bajos, la diferencia de ruidos entre el atmosférico y el turbo es apreciable sólo con un decibelímetro y a velocidades más altas, sólo un ligero sonido a

SONORIDAD		
	Diesel	Turbodiesel
Al ralentí	57,9	60,4
A 60 km/h.	68,5	69,3
A 90 km/h.	69,9	71,3
A 120 km/h.	75,2	76,4
A 140 km/h.	76,5	79,3
A tope	79,8	82,5

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

turbina permite diferenciar a uno de otro.

**CONCLUSIONES**

Estamos seguros que para cualquiera que lea la prueba, la pregunta surge inmediatamente, ¿vale la pena acoplar el equipo turbo? ¿cuáles son los inconvenientes?

Ya hemos mencionado que el equipo instalado, cuesta alrededor de 210.000 pesetas, aproximadamente la mitad de la diferencia entre la versión CL y la



El cuadro de mandos del Orion tiene ahora más relojes de consulta. Los tres cuadrantes dispuestos en la consola central informan sobre la vida del turbo

y el soplado. Por el contrario, a 140 km/h estabilizados, la presión de soplado (a 3.600 rpm) es de 0,35 bares, ya algo más considerable y por tanto se produce un ligero ahorro de 0,2. Los máximos ahorros, que no reflejan nuestros cuadros habituales, se realizan entre 140 y 150 km/h en autopista (velocidad estable), por cierto crucero muy típico en los profesionales y habituales de los diesel rápidos.

En el recorrido de montaña, tampoco las frías cifras reflejan la realidad: es cierto que hay un ligerísimo aumento de los consumos en el turbo (0,1 litro), pero es que la velocidad promedio entre un caso y otro es del orden de 12 km/h favorable al turbo. Mientras el primero hizo un promedio en carretera de montaña de 76,5 km/h, el turbo no llegó a los 90 km/h por muy poco.

En definitiva, un teórico empate entre ambos, que en la práctica supone un



La diferencia entre turbo y atmosférico. Los tres relojes dan datos clave

un ahorro para el turbo en valores del orden de un 3 por ciento a velocidades iguales. Nadie podrá argumentar la conveniencia de la instalación de un equipo turbo por lo que supone un

**TALBOT HORIZON/ SOLARA DIESEL**

EN nuestro criterio, el motor diesel del grupo PSA, tanto en su versión 1700 como en la 1900, es lo mejor que se fabrica y se utiliza en la actualidad. Esta versión 1900 que Turmesa equipa con un kit turbo, se utiliza tanto en los dos Talbot que quedan en producción como en el BX y próximamente en el Peugeot 309, aunque por el momento sólo hay turbo para los Talbot.

Los 65 caballos de potencia máxima, su elasticidad y unos sobrios consumos, a la vez que un bajo nivel sonoro, hacen poco menos que innecesaria la utilización de un turbo, salvo que se quiera algo así como un coche de carreras movido por gasóleo.

Con el kit IHI se obtiene una ganancia en potencia del 20 por ciento,

llegando la potencia máxima hasta los 78 CV, capaces para lanzar al Horizon hasta los 170 km/h reales y hacer el kilómetro en 33 segundos, más rápido incluso que la versión de gaso-

olina de 83 CV. El precio de este capricho es de 182.000 pesetas, con las que se puede presumir de tener el diesel más rápido del barrio, capaz de echarle carreras a un BMW 524 TD.

**El Talbot Solara se convierte en un deportivo al montar el equipo turbo**

La potencia pasa de sesenta y cinco a setenta y ocho caballos sin ningún problema



**FIAT CROMA. COCHE DEL AÑO.**



Los más destacados especialistas del motor de los medios de comunicación de Cataluña, han proclamado al FIAT CROMA como "COCHE DEL AÑO 1986 DE IMPORTACION" en la quinta edición organizada por la Catalana Catalana de Radio, el Excmo. Ayuntamiento de Barcelona y la Federación Catalana de Automovilismo.

Este fue el resultado final: 1º FIAT CROMA • 2º Opel Omega • 3º Rover 800 • 4º Ford Sierra Cosworth.

Conozca ahora un coche con futuro. Acuda a su concesionario FIAT más cercano y póngase al volante de un FIAT CROMA. Es otro mundo.



**FIAT CROMA. ES OTRO MUNDO.**

Más de 130 puntos de venta y asistencia en España.

Ghia. Estas 210.000 pesetas suponen un incremento del 15 por ciento y no todo este dinero se pierde, ya que también el valor residual es ligeramente mayor. Pongamos que hay por tanto alrededor de un 12 por ciento de incremento en el precio.

En la balanza, frente a este 12 por ciento, nos encontramos con un coche mucho mejor en carretera y, por consiguiente, más seguro. Para un conductor medio, un desplazamiento entre Madrid y Barcelona puede suponer entre media hora y cuarenta y cinco minutos menos con el turbo, valor que también podríamos contabilizar.

Y quedan los aspectos mecánicos. Contra lo que pueda creerse, la incorporación de un turbo, si el equipo está bien diseñado, no sólo no supone más fatiga para el motor, sino todo lo contrario. No siempre un motor más potente supone mayor esfuerzo. Según esa teoría, un motor mal puesto a punto sufriría menos que otro bien carburado, ya que el malo desarrolla menos potencia. Con este ejemplo muy elemental lo que ponemos de manifiesto es que el turbo quemara el combustible de una manera más uniforme y más rica y que prueba de ello es la reducción de la temperatura de escape y la emisión de humos.

En nuestro criterio pues, la adopción de un equipo turbocompresor al motor 1.600 nos parece muy razonable y nada nos extrañaría que Ford estudiase muy seriamente la posibilidad de adoptarlo en su primer y hasta ahora único motor diesel.

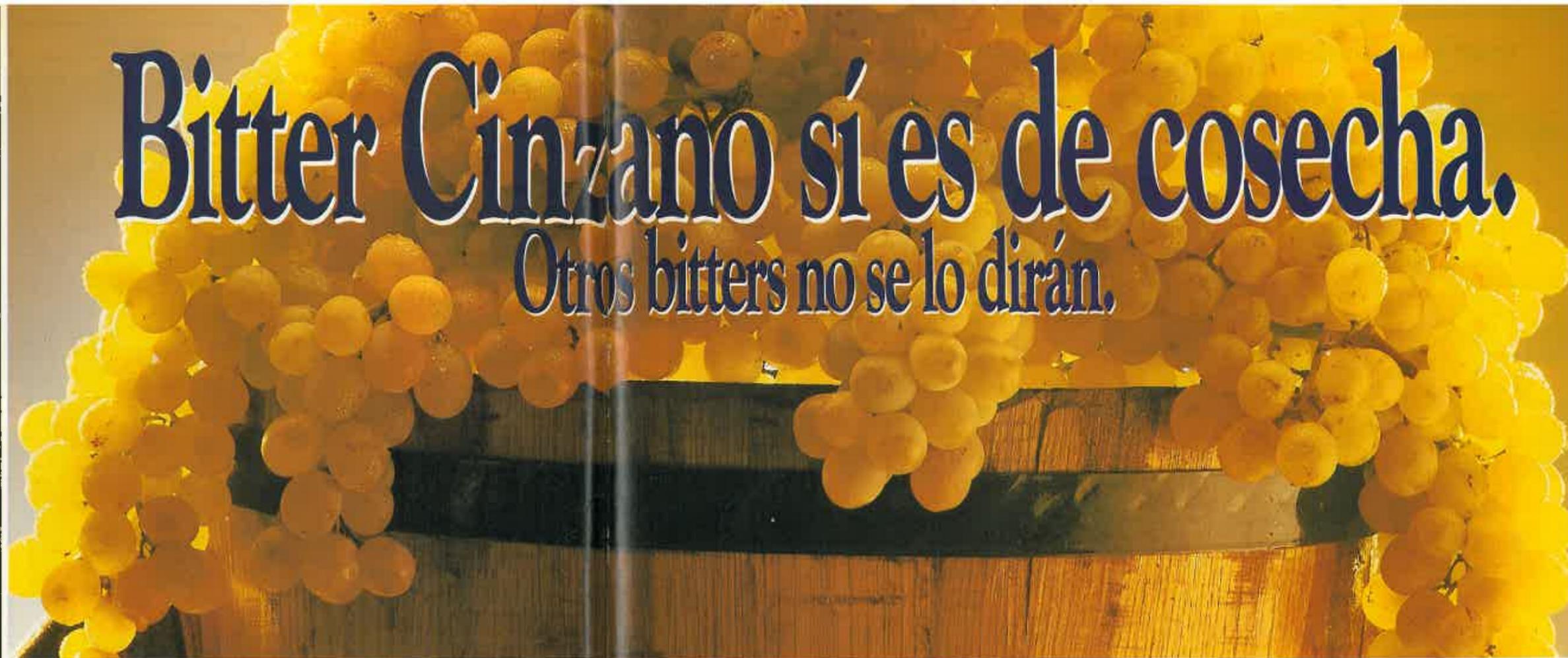
*J.M. Cernuda*  
Fotos: *Alex Puyol*

**OTROS EQUIPOS DISPONIBLES**  
(Datos del fabricante)

- Opel Rekord 2.3: Precio 174.000 ptas., 19% incremento de potencia.
- Ford Granada 2.1: Precio 182.000 ptas., 17% incremento de potencia.
- Ford Granada 2.3: Precio 182.000 ptas., 20% incremento de potencia.
- Audi 100 5 cil.: Precio 217.000 ptas., 15% incremento de potencia.
- Citroën CX 2.5: Precio 189.000 ptas., 18% incremento de potencia.
- Nissan Patrol: Precio 153.000 ptas., 20% incremento de potencia.
- Seat 131 Sofim: Precio 188.000 ptas., 22% incremento de potencia.
- Mercedes 300 D (W-123): Precio 202.000 ptas., 18% incremento de potencia.
- Peugeot 505 2.3: Precio 160.000 ptas., 18% incremento de potencia.
- Peugeot 505 2.1: Precio 160.000 ptas., 20% incremento de potencia.

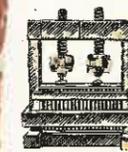
# Bitter Cinzano sí es de cosecha.

## Otros bitters no se lo dirán.



Ya era hora de que alguien explicara claramente cómo nace el auténtico bitter: el bitter de cosecha. Para empezar, se obtienen frescos y ligeros vinos blancos a partir del mosto de uvas seleccionadas.

Después se añade al vino la exacta combinación de hierbas y especias naturales que le darán ese toque característico, tonificante y suavemente amargo.



Y, para terminar, la burbujeante alegría de la soda. Sólo así se obtiene el auténtico bitter, con ese sabor único, distinto, estimulante. Como lo hace CINZANO.

Para otras marcas, explicar su proceso de elaboración puede resultar un trago muy amargo. Y es que bitter CINZANO sólo hay uno.

Le invitamos a saborear la nueva cosecha.

**BITTER CINZANO**  
**Sólo hay uno.**

TIEMPO/BBDO

**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**



**PIRELLI**



## **FIAT DUNA DE BRASIL A ITALIA**

**Y**A están saliendo de la planta Fiat en Belo Horizonte (Brasil), las primeras unidades del Duna, nuevo modelo de la marca que por ahora sólo se va a exportar a Italia.

Este modelo viene a intercalarse entre el Uno y el Ritmo, e intenta ser un sucesor del popular 128. Se presenta con dos tipos de carrocería, una clásica de tres volúmenes y cuatro puertas, y otra familiar con cinco puertas denominada Weekend con una longitud total de 4.037 milímetros en ambas. Los motores son los mismos que se emplean en el Uno: el de 1.116 centímetros cúbicos



de 58 caballos, el de 1.301 c.c. de 67 caballos y un diesel de 1.6 litros y 60 caballos, todos ellos con caja de cambios de cinco velocidades.

El Duna está fabricado íntegramente en Brasil, tanto en carrocería como motor, a excepción del motor diesel 1.6 que sólo se fabrica en Italia. Curiosamente los motores diesel 1.3 se fabrican en Brasil y se exportan a Italia.

Estéticamente las similitudes con el Uno son evidentes, pero los responsables de Fiat niegan que se trate de una versión de este modelo con tres volúmenes, sino un coche totalmente nuevo. De hecho, se



La versión tres volúmenes del Fiat Duna es de línea más clásica.

han retocado algunos aspectos tales como la suspensión trasera, que en lugar de emplear el eje torsional, utiliza brazos oscilantes con una ballesta transversal, semejante a la que emplea el Fiat Ritmo. Los rendimientos y consumos de los nuevos Fiat Duna están al nivel de la competencia, puesto que se anuncian 155 kilómetros por hora de velocidad máxima en la versión 1.300 y 150 en la diesel, mientras que los consumos medios son de 6,9 a 5,9 litros a los cien kilómetros respectivamente.

En principio los planes para el Duna se limitan a Italia, lo que va a permitir a Fiat consolidar su liderazgo como fabricante y además competir directamente con los importadores. Las versiones cuentan con vender 100.000 unidades al año, lo que de cumplirse, convertiría a Fiat en el primer importador de Italia. Es bastante probable que el Duna sea un éxito de ventas en el paréntesis de tiempo existente hasta que Fiat lance el nuevo modelo que sustituirá al Ritmo. El Duna debe presentarse como un vehículo sencillo, con un diseño moderno y unamecánica conocida y fiable, su precio debería ser muy competi-

vo para estar a la altura de los importados japoneses y coreanos, así como de los Seat que se comercializan allí. Para el resto de Europa la entrada de estos 100.000 Duna en Italia va a representar la posibilidad de disponer de más Unos, puesto que es probable que parte de los posibles compradores del Fiat Uno se decidan finalmente por el coche brasileño. El Fiat Duna viene a competir directamente con algunos modelos de origen alemán, como es el caso de los Opel Corsa TR o de los Volkswagen Polo Clasic que son los únicos que han respondido a los usuarios deseosos de adquirir un modelo de dimensiones exteriores reducidas, pero con la silueta de un vehículo clásico de más categoría. El Renault 7 fue, de alguna manera, el precursor de esta diversificación de modelos, una tendencia que va a ir creciendo ya que todas las marcas estudian, al mismo tiempo, las versiones con carrocería de tres o cinco puertas junto con los modelos de forma exterior clásica. El Duna toma las líneas generales del proyecto Fiat Uno, puesto a punto por Giugiaro.

Giancarlo Perini

# MG MONTEGO TURBO SANGRE CALIENTE

EL MG Montego EFI es la base que Austin Rover ha utilizado para crear el MG Montego Turbo, un producto competitivo dentro del segmento de las berlinas de lujo, el segmento compuesto por coches de buena planta con cuatro puertas y altas prestaciones. Hasta el momento, Austin con el más evolucionado de sus modelos el Montego 2.0 EFI, se quedaba descolgado a la hora de competir con coches como el Alfa 90, el Fiat Croma o el BMW 525. El MG Montego Turbo soluciona el problema de potencia, al añadir un turbocompresor acompañado de radiador de aire, un intercooler, al motor de 2.0 litros, lo que ha aumentado la potencia hasta 150 caballos; la aceleración de 0 a 100 mejora mucho, ya que el tiempo necesario se ha rebajado hasta los 7,7 segundos; el MG Montego Turbo también es un coche rápido ya que consigue superar los dos-

cientos, pues alcanza exactamente los 206 kilómetros por hora, según los datos del fabricante. Al nuevo modelo además de añadirle el Turbo, se le han montado dos barras estabilizadoras, una delantera y otra trasera. Recordemos que el EFI sólo lleva una delantera, montando atrás la viga de torsión que realiza también la función de barra estabilizadora. Las ruedas también han aumentado de anchura, el MG Turbo monta unas 190/65, eso sí, con las mismas llantas de aleación ligera que su hermano menor. El nivel de equipamiento de este nuevo modelo es completo ya que incluye como equipo de serie: dirección asistida, llantas de aleación y elevallas eléctricas entre otros accesorios. Los consumos que anuncia la marca son: 10 litros en ciclo urbano, 6,6 litros a 90 kilómetros por hora, y 9,2 litros a 120 kilómetros por hora. El precio es de 2.521.220 ptas.



Aunque mantiene la misma línea que el resto de los Montego, el Turbo tiene una personalidad más agresiva, a la que contribuyen los neumáticos más anchos y las ruedas de aleación.



## MACHIAVELLI GTS 305 LA IMITACION



ROBERT Henderson, promotor residente en Miami, ha realizado sobre la base de deportivos de la General Motors, una copia del Ferrari 328. Este Ferrari a la americana, denominado Machiavelli, no se limita a montar una carrocería de fibra de vidrio sobre un bastidor de Pontiac Firebird o Chevrolet Camaro, sino que además se transforma la suspensión, se montan tableros de maderas nobles, asientos de piel y toda una serie de elementos de lujo. En la actualidad Henderson ofrece tres motorizaciones: un V8 de 5 litros y 190 caballos, un V8 también de 5 litros que con inyección electrónica desarrolla 210

caballos y un V8 de 5,7 litros de 220 caballos. Según Henderson, él no ha intentado hacer una réplica de un Ferrari, sino simplemente un coche fabricado en Estados Unidos al estilo europeo. Los precios son muy competitivos teniendo en cuenta que se trata de coches artesanales y con un equipo muy completo. La versión más cara del Machiavelli costará en Estados Unidos unos 5.200.000 pesetas.

Las diferencias con el Ferrari son claras. El caballito rampante es ahora un Unicornio.



## HONDA EN ESPAÑA

# PRELUDIO JAPONES

**E**l gigante mundial de las motos, Honda, acaba de hacer su entrada en nuestro país en el campo de las cuatro ruedas. El modelo elegido es el Prelude, en su versión EX, es decir la de mayor nivel de equipamiento, que se ofrece con las posibilidades de cambio manual o

bien automático. El pequeño cupo de entrada de los coches japoneses en nuestro país, es reducido, 1.200 en 1986 y unos 1.500 en 1987, pero es aprovechado al máximo por los representantes de las marcas japonesas. En el caso que nos ocupa, Honda dispone de un centenar de coches de 1986

y espera tener una cifra algo superior en 1987. Honda comercializará directamente los coches a través de Montesa-Honda, S. A. que es la empresa a través de la cual la marca japonesa está introducida en nuestro país. Para ello comenzará a vender directamente los coches desde su sede de Cornellà

(Barcelona) y luego desde un concesionario que se creará en la Ciudad Condal. Preguntado el señor Sakata, consejero-delegado, sobre la cobertura que se piensa dar al resto del país, éste dijo que irá creciendo a tenor de la demanda hasta expandirse por toda la península: «No queremos limitarnos y

El cuadro es completo y con un diseño moderno de fácil lectura.



pretendemos dar el mejor servicio posible» dijo. Pese a no querer revelar detalles ni calendarios, manifestó

también que tienen proyectos de ampliación de sus actividades en el campo de los automóviles. Para la asis-

tencia técnica se va a contar por el momento con un servicio técnico en Barcelona, a cargo de Flis-Flas, hasta

ahora concesionario de la marca en el campo de la moto. Uno de los temas que preocupan a los usuarios

Las líneas del Prelude son de rabiosa actualidad. Sin duda la estética va a ser el principal gancho.

El Prelude viene a España en sus versiones más equipadas. Asientos muy cómodos y un techo solar dan muestra del nivel del coche.





**Los faros son escamoteables**  
Cuando van escondidos mejoran el coeficiente aerodinámico

cuando se trata de cupos tan limitados de coches es el de los recambios. A ello el señor Sakata respondió que en su sede tienen un stock, pero que cuentan con el de la central europea de Honda en Gante, mediante el cual, dijo, se podrán atender todas las demandas con celeridad. Honda quiere tener en

nuestro país una posición de liderazgo entre las marcas japonesas.

El Prelude, que se ofrecerá con una garantía de un año y sin limitación de kilometraje, saldrá a la venta al precio de 2.900.000 pesetas en la versión con cambio manual y de tres millones la automática.

**LA IMAGEN DE LA F-1**

El Honda Prelude es un turismo de línea deportiva, un cuatro plazas con dos puertas, que es movido por un motor de 1.800 centímetros cúbicos cuya particularidad es la de estar dotado de tres válvulas por cilindro: dos de admisión y una de escape. Toda una herencia del campo de las motocicletas. La potencia es de 106 caballos a 5.500 revoluciones, con lo que el Prelude es capaz de alcanzar una velocidad máxima de 180 kilómetros por hora. De los cuatro discos de freno, los delanteros son ventilados, y en cuanto a la suspensión la anterior es por paralelogramos desiguales, amortiguadores y muelles con un efecto antihundimiento, mientras que la posterior es un conjunto McPherson. En ambos trenes hay barras estabilizadoras. El cambio es de cinco velocidades y en el caso de

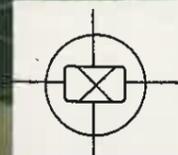
la versión automática, de cuatro relaciones. Con ser notables sus cualidades técnicas hay que decir que el Prelude destaca por su nivel de acabado, especialmente en la versión importada en España, la EX, que incorpora de serie techo practicable, dirección asistida, volante regulable, faros escamoteables, radiocassette, etc.



Culata de tres válvulas  
Al más puro estilo motociclista

**ECOS DE LA SEMANA**

- La red de concesionarios Ford de Madrid y Ford Credit ofrece a todos sus clientes la posibilidad de comprar un automóvil en el mes de enero y comenzar a pagar en mayo. Dentro de esta oferta se da el hecho de que se firman letras. Únicamente hay que dar un 10 por ciento de entrada y financiar el vehículo en 24 ó 48 meses. Esta oferta abarca a todos los vehículos que Ford comercializa en nuestro país, incluyendo los industriales. La duración de esta oferta es limitada.
- Los Peugeot 309, que tan buena acogida han tenido entre el público, están teniendo problemas para ser entregados en plazos de tiempo aceptables.



**Autoscheck Baldomà**

SERVICIO OFICIAL BOSCH



ÚNICO SERVICIO,  
EQUIPADO EN SU TOTALIDAD CON LAS MÁS AVANZADAS TÉCNICAS DE



- inyección electrónica
- electricidad
- montaje y accesorios
- climatización

*un joven con cien años de experiencia*

Avda. Virgen de Montserrat, 54  
Teléfono 219 42 62 08024 BARCELONA

DE RECIENTE INAGURACION

En la actualidad, para poder conseguir alguno de estos vehículos, hay que esperar cerca de dos meses.

- Citroën acaba de comunicar una nueva subida en la mayoría de sus modelos que oscila entre las 7.000 y las 130.000 pesetas. Esta subida se incluye ya esta semana en nuestras páginas de precios.

- Se acaba de poner a la venta el nuevo Seat Marbella, que viene a sustituir al modelo Panda. Este nuevo utilitario de Seat se podrá adquirir a los precios de 803.402 pesetas para la versión más barata de 4V, 828.672 pesetas para la versión GL ya con 5V y a 860.326 para la más cara, la GLX.

**PAGAR EL PATO**

El Ministerio de Hacienda ha decidido volver a hacer efectivo el pago del 4 por ciento correspondiente al Impuesto de Transmisiones. De esta manera se trata de que las operaciones de venta de automóviles entre particulares también coticen, aunque sea de manera mínima.

Este impuesto se ha mantenido suspendido durante los dos últimos años para ayudar de alguna manera al mercado de ocasión, ya que se consideraba que con la entrada en la Comuni-

dad Europea y la puesta en marcha del IVA este sector iba a verse seriamente afectado. A la hora de la verdad pocos han sido los profesionales que han realizado las ventas de sus vehículos pagando este impuesto.

De todas maneras, esta decisión ha sido tomada en base al agravio comparativo que se estaba produciendo al no gravarse las operaciones de venta entre particulares y el tener que pagarse en las operaciones que se realizan entre profesionales el 33 por ciento.

PRECIO

# 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				289.848
854 Sport	603	64	190	1.201.158
800 SEI	806	80	215	1.011.475

### BIMOTA

SBA*	1.074	112	257	2.972.463
SBA-S	1.074	112	257	2.993.763
SBS-S	1.100	117		3.084.544
SBS-SP*	1.139	118	285	3.329.651

### BMW

R 65	650	50	175	908.694
R 90 GS	717	70	174	1.640.584
K 75 C	740	75		1.143.850
K 100*	987	90	215	1.317.374
K 100 RS*	987	90	220	1.581.738
K 100 RT*	987	90	210	1.617.801

### CAGIVA

Eletta 125*	124,8	15	105	438.704
Ala Verde 250	247,8	25		400.890
Ala Rosa 250*	247,8	25		617.019
Alazzurra 850	649	85		1.006.040

### DERBI

Variant Cal	48,7			90.970
Variant Short	49,9			109.375
OS 50*	49,9			144.870
Scout 74	74,1	5,0	76	156.870
Scout 74 Im. al.*	74,1	5,5	76	189.850
RC-125 Cross	125,8	31		337.950
RC-250 Cross	246,1	42		399.950

### GILERA

50 GR-2	49,9			123.201
75 GR-1*	74,9			158.384
RV 200*	182,4	25	107	481.888
RK 200	182,4	34		467.958

### GUZZI

V-45	642,4	52		702.761
V-65 SP	643,4	57		741.614
V-85 Custom*	643,4	57	184	789.706
V-65 Lato	643,4	58		665.421
V-65 TT	643,4			767.851

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

850 T-5*	844	67	186	789.871
850 La Mota III	844	76		857.637
1000 SP	948,8	67		889.255
1000 California II	948,8	71		1.118.283
La Mota 1000*	949	82	225	1.151.140

### HONDA

FXZ 90	49			103.900
FX-GOR (Av. elec.)	49			134.900
MAX 75	74,3	12		257.000
Scoopy 84 80*	79,8	8		219.900
CB-125	124,1	13		228.486
XL 200 R	198	18		339.900
XL 200 Pro-D	198	18		400.000
VF 1000 R*	999	130	253	1.752.186

### HUSQVARNA

125 KC	124			438.200
250 KC	246			475.400
500 KC	489			497.000
125 WR (Evol.)	124			447.300
249 WR (Evol.)	239,4			496.000
400 WR (Evol.)	399,6			527.000
125 CR (Cross)	124			429.600
250 CR (Cross)	244,7			478.600
500 CR (Cross)	489			654.500

### JAWA

350	343,5	23		726.000
-----	-------	----	--	---------

### J.J. COBAS

TA-2C Rivas	250	20	700	2.000.000
JC-2 (Inv. KTM)	250	40	206	850.000
JC-3 (Inv. KTM)	250	40	206	1.250.000
JY-3 (Inv. Yamaha)	250	60	215	1.350.000
TA-2 (Inv. HUVOL)	161	20	210	1.750.000
TA-2 (Inv. Minarelli)	161	21	190	850.000

### KAWASAKI

KZ 550*	553	52	178	646.800
KZ 550 S	553	55		726.567
KLR 600 E	564	45		693.750
GPZ 600 R	592	75		889.750
GPZ 900 R	900	115		1.149.750

### KTM

GS 125 End	123,6	21,5		406.500
------------	-------	------	--	---------

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

MX 125	123,6	35		408.500
GS-250 End	239,6	44		454.000
MX 250	238,6	45		454.000
GS 300	300	48		450.000
Baja 500	500			522.000
GS 600	558	45		515.000

### LAMBRETTA

125 Elect	123	6		198.800
250 Linea	198	9,7		181.800
300 Elect	105	9,7		189.523

### LAVERDA

1000 RDS	981	94		1.027.000
----------	-----	----	--	-----------

### MERLIN

DG 7 125	124,5			287.209
DG 7 212	212			290.800
DG 3 R				340.000
CINETA	346,8			345.000
DG 11 4 Tiempo	346,8			389.000

### MZ

FTZ 250*	243	31	130	885.000
----------	-----	----	-----	---------

### MONTESA

Cota 242	242			219.700
Cota 330	327,8			277.400
Cota 330 Trail	327,8			288.600
Enduro 80 H7	74,8		72	175.300
Enduro 150 H7	246,3		119	245.500
Enduro 300 H7	348,6		130	367.590
Impala 125	124,9	10	100	228.600
Impala 175	174,7	13	100	271.880

### MORINI

125 Moss	123,5	12		269.000
250 2-C	239,5	29	138	338.000
350 R-2	344,1	38	180	586.000

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

### PUCH

2i-10	49,8			79.400
Maxi	48,8			96.400
Maxi PA	48,8			100.900
Maxi Pa Negro	48,8			102.400
Monza L	48,8			130.600
Lake Vario	73	6,5		208.000
74 M-82 FD	71,8	9,8		239.318

### RIEJU

Strala	74	8,5		183.000
Marathon MR-80	75	14		264.500
Marathon Enduro	80	20		307.000
Marathon Cross	80	20		307.000

### SUZUKI

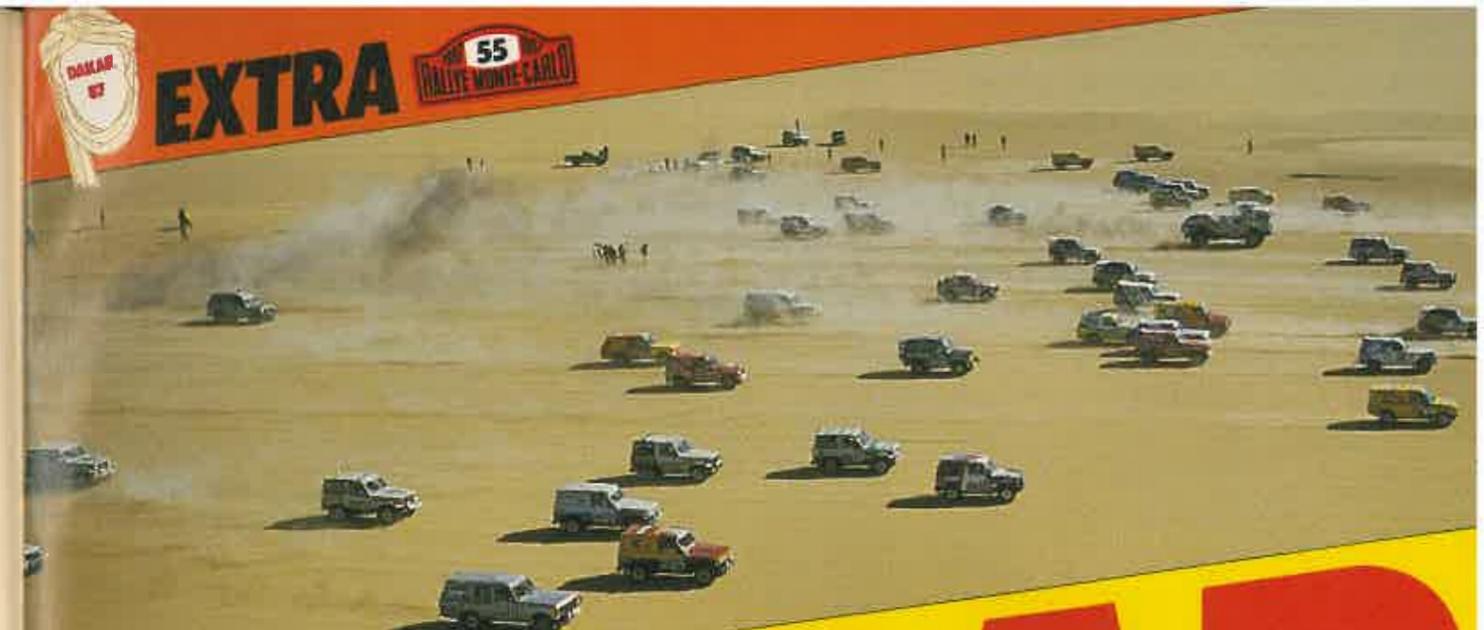
GSX 400 E	396			835.000
GSX 550 ES*	549	56	192	895.000
GSX 750 ES*	747	84	270	1.045.000
GSX 750 R*	740	105	230	1.360.000

### VESPA

Vale	49,7			85.120
Vespa	49,7			99.456
Vespa ALX	49,7			108.854
PK 75 S Junior*	74,0	6,0	76	183.620
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	179.760
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	187.040
125 NC	121,1	6,6	100	158.108
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	183.792
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	196.000
Ma 150	149,5	8,2	100	219.849
200 DN	197,9	10,8	110	243.390
Ma 200	197,9	10,2	110	243.390

### YAMAHA

DY 80*	72,9	8,7	83	217.650
SR 250*	249	20	117	358.300
SR 250 Special	249	20	115	379.000
RD 350 LC*	347	58	180	598.000
XS 400	399	45,5	175	585.200
XT 600*	595	44	165	631.000
XJ 600*	595	72	202	839.000
FZ 750*	749	105	233	1.400.000
XJ 900*	891	97	219	1.185.000
FJ 1.100*	1.097	125	243	1.537.315



# DAKAR MONTECARLO



Dakar y Montecarlo han hecho vibrar a los aficionados en este mes de enero. Los dos rallyes estrella del año se los ofrecemos al detalle en las páginas que vienen.

## NOTICIAS DE EMPRESA

### CAMBIO DE NOMBRE

LA nueva tienda de repuestos Imperio, perteneciente a la empresa Amparo Linares Tatay, ubicada en la Plaza de Legazpi número 9, ha pasado a denominarse a partir del 1 de enero Lumonte, S.A., manteniendo la misma sede que tenía con su anterior nombre.

### TAYRE AMPLIA

EL concesionario de Alfa Romeo, Tayre, ha inaugurado un nuevo centro de asistencia posventa y recambios en la calle Marquesa de Torrecilla número 4 (Alcalá semiesquina a Arturo Soria). Estas nuevas instalaciones disponen de un local de más de 1.800 me-



### NUEVA TIENDA IRESA

IRESA acaba de inaugurar un nuevo centro distribuidor, situado en Bilbao. Toria Auto Sport es el nombre de este centro que se encargará de distribuir los

productos Iresa en todo el País Vasco. Las instalaciones tienen una superficie superior a los 3.000 metros cuadrados, en los cuales se pueden encontrar todo tipo de accesorios destinados a la personalización y transformación de cualquier modelo de automóvil.

### PARA VER MEJOR

YA se comercializan con el nombre de Champion las escobillas que des-

de hace nueve años fabrica esta compañía en sus plantas de Latour en Bélgica y las de Druento en Italia. La clave de estas escobillas es su «gama compacta» que con sólo tres tipos diferentes abarcan el 85 por ciento del parque automovilístico español. Esta gama que se extiende de 26 a 51 centímetros y que cuenta con todos los adaptadores necesarios, se complementa con una escobilla de 60 centímetros para parabrisas más grandes, o para aquellos vehículos que sólo tienen una escobilla delantera.



# Rallye París-Dakar PEUGEOT VENCIO AL DESIERTO

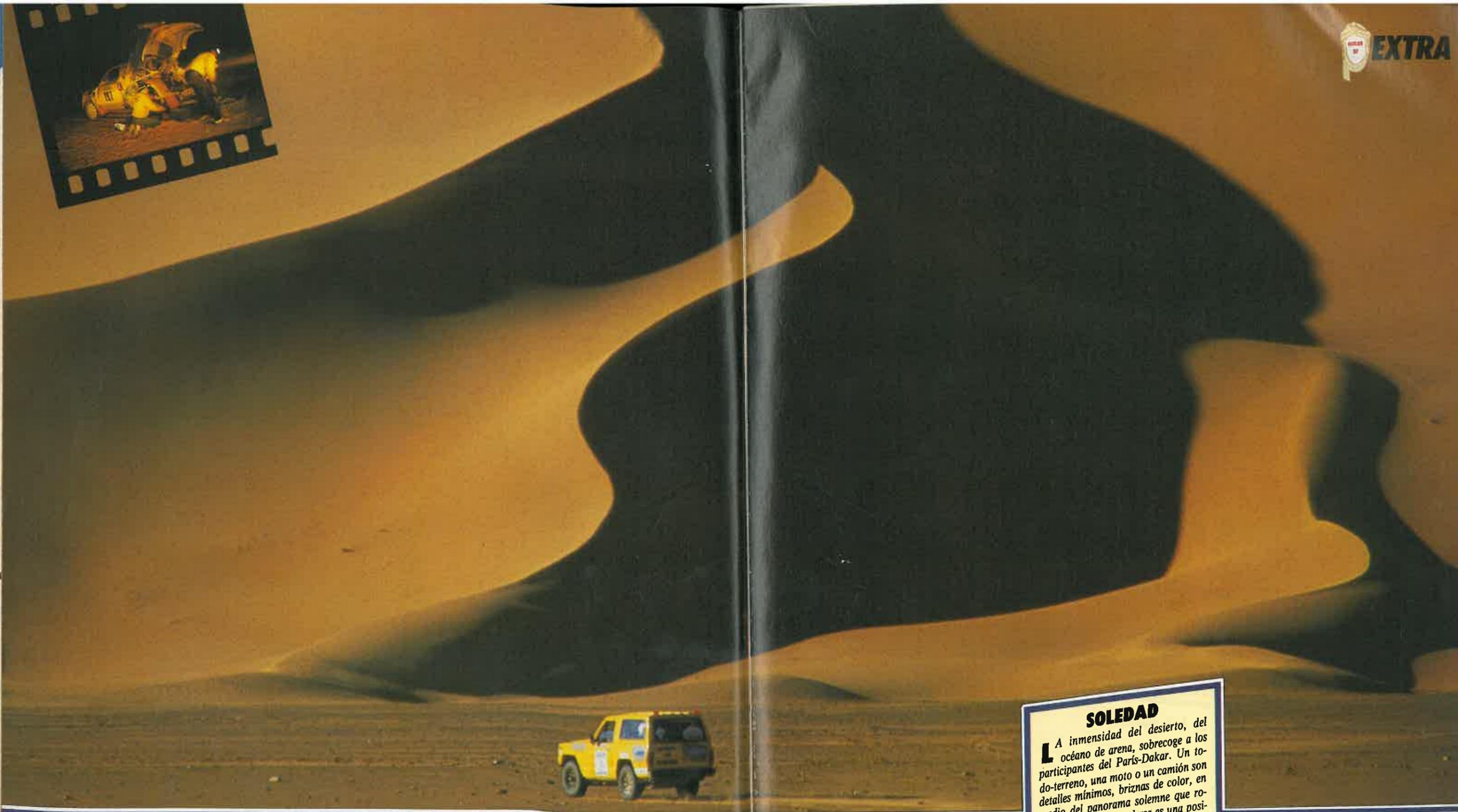
**V**ICTORIA! Peugeot ha logrado hacerse con la victoria en el Raid París-Dakar en su primera participación. Dos de sus tres coches han logrado llegar a la playa de la capital senegalesa en los cinco primeros puestos, y de ellos, el de Ari Vatanen, en primera posición. El piloto finlandés, que reaparecía en competición después de su grave accidente en el Rallye de Argentina de 1985, ha dominado la prueba en sus dos tercios. Las cosas habían comenzado mal para él a consecuencia de la rotura de una rótula de un semieje delantero en el tramo cronometrado de Cergy, en el que necesitó que varios espectadores montaran en la trasera del coche para poder llegar en tres ruedas al final del tramo donde la rótula rota —se pudo verificar que tenía un defecto de fabricación— fue reemplazada. Vatanen perdió casi once minutos por esta causa y además fueron impuestos dos minutos más de penalización por haber recibido ayuda exterior. Con la llegada a Argelia, las cosas no mejoraron para el finlandés, en el primer tramo perdió casi cuarenta minutos más al haber tenido que parar para ayudar a su compañero de equipo Zanussi, que perdió una rueda; rompió un semieje y pinchó tres veces. Después las cosas comenzaron a enderezarse con la ayuda de Mehta, que perdió tres horas y le permitió ponerse en cabeza, ya dentro de lo más profundo del desierto, el Tenere. A partir de entonces, ya no ha dejado ese puesto, pese a un par de piroetas en el

## ARRIMAR EL HOMBRO

**L**AS trampas de arena, las dunas capaces de tragarse sin problemas al participante más diestro, son la nota habitual del rallye París-Dakar. El potentísimo equipo presentado en esta ocasión por Peugeot, una máquina de ganar carreras perfectamente engrasada tras dos mundiales victoriosos, ha tenido que vencer una y otra vez ese desafío. Pilotos de renombre internacional como Vatanen, Mehta o Zanussi han unido sus esfuerzos con los de copilotos menos conocidos y con los propios «tuaregs» para arrancar su coche, tras innumerables esfuerzos, de los tentáculos del desierto.



EXTRA



aire en uno de los tramos de Mauritania, en las que afortunadamente para él no hubo apenas daños en el coche.

Para Vatanen, el triunfo en el París-Dakar representa la demostración de su total restablecimiento y de su buena forma física, aunque desde el punto de vista exclusivamente deportivo la prueba le haya decepcionado un tanto. «Cuando se gana todo está bien y es bonito, —decía el finlandés—, aunque

lo cierto es que deportivamente, un piloto de rallyes tiene poco que demostrar. En ciertas etapas del desierto no hay más que rodar a fondo durante cientos de kilómetros siguiendo el rumbo que te marca tu copiloto, que en ocasiones puede estar equivocado.» Con esto se refiere a la etapa mauritana que terminó en Atar, en que junto a la mayoría de sus rivales, no consiguió cubrir el recorrido en las nueve ho-

ras previstas, siendo penalizado con diecinueve horas. Si Zaniroli, Shinuzuka, Cañellas, Cowan o Tijstermann hubieran podido terminar el recorrido dentro de las nueve horas previstas, como lo hicieron Miguel Prieto y Juan Porcar, Peugeot no habría ganado seguramente el París-Dakar. Esta dependencia de la capacidad de saber navegar del copiloto ha hecho difícil la convivencia de la pareja Ari Vatanen y

Bernard Giroux, por más que el primero siempre haya reconocido los méritos de su compañero los días en que las cosas les salieron bien. De todas formas, Vatanen, un hombre acostumbrado a las funciones del copiloto en los rallyes normales, ha perdido la calma más de una vez cuando se han dado cuenta de que se encontraban perdidos o que se habían desviado de la ruta marcada. El mismo Giroux prudentemente ha reco-

### SOLEDAD

**L**A inmensidad del desierto, del océano de arena, sobrecoge a los participantes del París-Dakar. Un todo-terreno, una moto o un camión son detalles mínimos, briznas de color, en medio del panorama solemne que rodea esta carrera. Perderse es una posibilidad que planea sobre la cabezas de los pilotos, que participan en la carrera infernal, los helicópteros de la organización actúan como los pastores de un inmenso rebaño. Si vuelan en el mismo sentido de avance del vehículo afirman que esa es la ruta correcta, si vuelan en sentido contrario es porque quieren avisar de un error en la navegación.

nocido que los veintidós días convividos dentro de un mismo coche no les han hecho amigos. Y es que para el vencedor ha sido sobre todo la tensión pasada por la incertidumbre que rodea la prueba lo que más le ha afectado. «Realmente, para mí no ha sido excesivamente agotador puesto que Peugeot lo había preparado todo de forma que teníamos hasta un cierto confort y que hemos podido comer en todo mo-



### A LA CARGA

**L**AS salidas en línea características de las etapas desérticas recuerdan las imágenes de «la carga de la brigada ligera». Coches, motos y camiones se lanzan al ataque de la etapa en oleadas, todo ello en medio de un ruido infernal y de una inmensa nube de polvo que ciega a los más rezagados. Jan de Rooy, el camionero más audaz del París-Dakar, avasalla a sus rivales con el DAF Turbotwin II, una máquina monstruosa con más de mil caballos de potencia en sus entrañas. El camello mira con desconfianza el Camel Range-Rover de la pareja Cañellas-Ferrán.

mento hasta comida francesa. Además, incluso he podido apreciar el paisaje en muchas etapas. Y eso no ocurre en los rallyes del Mundial.» Pero ha sido esa misma incertidumbre, esa relatividad de la prueba lo que en ocasiones le ha salvado a él y al equipo Peugeot. Shekhar Mehta, el segundo superviviente del equipo, máximo vencedor de etapas y de tramos cronometrados, y líder en las etapas argelinas comentaba divertido:

«Al llegar a Agades, después de haber perdido más de tres horas solucionando un problema eléctrico, cuando esperaba haber perdido cantidad de posiciones, Todt me recibió con la noticia de que sólo había perdido tres posiciones. Es increíble.»  
Para ciertos componentes de la caravana del París-Dakar, esta victoria de Peugeot en la prueba, representa el principio de una nueva era. Existe el te-

mor de una excesiva profesionalización de la prueba, que nació con el deseo de mezclar la aventura y la competición motorista. El principal difundidor de estos temores ha sido Jacky Ickx, dos veces vencedor de la misma. Esto no deja de ser curioso puesto que en los tres últimos años, Ickx ha sido el líder del equipo oficial Porsche cuya organización ha sido tomada como ejemplo por Jean Todt, según él mismo recono-

ce. A lo sumo, a los componentes del equipo Peugeot se les puede echar en cara ese casi total distanciamiento del resto de sus participantes, en el más puro estilo del Mundial de Rallyes en el que los componentes de cada equipo van por su lado. Se les criticó mucho que con la excepción de Bernard Giroux, que fue encargado de velar de los tres coches en el Ferry, los componentes del equipo francés volaran en avión

privado de Barcelona a Argel. Aunque no fueron los únicos, pues por ejemplo, los hombres del equipo Yamaha, entre los que se encontraba Carlos Mas, hicieron lo mismo. En el resto, hay una serie de equipos que disponen prácticamente de tantos medios como el Peugeot, aunque quizás no los hayan sabido emplear tan bien.  
La superioridad real de los Peugeot ha residido en que se trataba de coches



### SALTAD, MALDITOS

**L**OS motoristas, los «centauros» del París-Dakar, son los superhombres de una carrera hecha para héroes. El cansancio, la soledad, el peso que llevan a sus espaldas y la sed son los acompañantes habituales, los acompañantes que impiden ver el matorral asesino o ese agujero traicionero, los obstáculos que esperan agazapados al paso de un vehículo de dos ruedas. La lucha entre los distintos pilotos y las distintas marcas no obstaculiza la camaradería: los hombres de BMW, Boudou y Loizeaux, se unen a Morales, el piloto de la Ecureuil. Una Yamaha de cuatro ruedas, la experiencia fue muy breve.

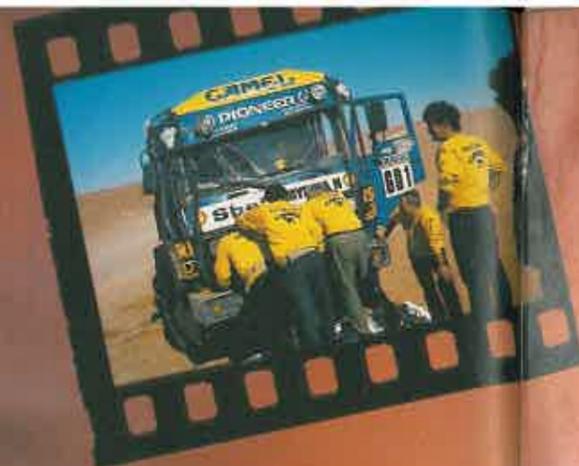
específicamente de competición, en los que las intervenciones mecánicas se pueden efectuar con gran rapidez, lo que no era el caso de los Porsche 959 vencedores el año pasado. Por lo demás, desde hace cuatro años quedó claro que mientras hubiera un coche de estos en carrera, salvo errores de navegación, los todo-terreno tipo Range Rover, Mitsubishi Pajero o Mercedes, no tenían demasiado que hacer. Por eso,

Patrick Zaniroli, vencedor hace dos años con un Mitsubishi y que este año conducía un Range Rover que podríamos considerar casi oficial, confesaba que para él había «dos carreras: la de los 205 y la de los demás. Y yo me conformo con estar en cabeza de esta última en espera de que los Peugeot o se rompan, o se pierdan». Pero, al menos el de Vatanen, ni se ha roto, ni se ha perdido de forma irremediable, y se ha

tenido que conformar con el segundo puesto, por delante del Mitsubishi de Shinuzuka, un avispa japonés que se buscó el concurso de Fenouil como copiloto, un ex participante en moto, habituado al desierto, organizador del Rallye de los Faraones y excelente navegador. A falta de ser muy rápido, aunque su coche sí lo era, es sobre todo por Fenouil que puede ahora saborear las mieles del tercer puesto. En un mo-

mento dado, Salvador Cañellas pensó incluso poderle adelantar en las etapas entre Agades y Tombuctu, las únicas en las que se puede decir que la calidad del pilotaje tiene importancia. Pero fue precisamente entonces cuando el español, que hasta aquel momento no había tenido problemas ni se había equivocado de rumbo, comenzó a padecer ambas cosas. En parte porque quizás, en su intento de ganar posiciones,

arriesgó más de la cuenta. Y normalmente, en el Dakar, eso se suele pagar. Hasta cierto punto, se puede decir que pese a la participación de equipos de marca, los privados siguen teniendo una oportunidad en esta prueba. Quizás no la de ganar, pero sí la de mezclarse con los primeros. El mismo Cañellas se quejaba de la diferencia que existía entre los coches participantes. Mientras que los Range Rover y Mitsu-



### LA NOCHE

**P**ARTE del embrujo del París-Dakar está en las noches del desierto, unas noches inolvidables que marcan el espíritu de este rallye. Incluso los pilotos que caen en la carrera, como ha sido el caso del motorista Juan Hernández, no pueden olvidar el espectáculo aunque «disfrutaran» del pase con una clavícula rota. El anglo-belga Michel De Deyne, el piloto del Land Rover Unipart, no tuvo ocasión de saborear el cambio de luces, sus cervicales quedaron bastante castigadas después del vuelco. Los camiones de asistencia del equipo Peugeot también tuvieron problemas.

bishi oficiales llegaban a los 160 kilómetros por hora en velocidad punta —los Peugeot hacían 180— los privados apenas hacían 130 en la arena. Esto, que en principio es un hándicap, en ocasiones no deja ser una ventaja puesto que se corren menos riesgos y a veces se tiene más tiempo para estudiar detenidamente el rutómetro y tomar decisiones justas. Así, en la famosa etapa de Atar, la más terrible del Dakar

de este año pese a que el tiempo fue bueno y no hubo tormentas de arena, fueron en su mayoría hombres de segunda fila, con coches de asistencia, los que consiguieron llegar a tiempo, sin perderse ni dar vueltas, a veces por haberse parado a estudiar con tranquilidad cuál era el rumbo a seguir.

Hasta los últimos días de la prueba, puede decirse que ha sido una edición bastante tranquila. Hubo la primera

toma de posiciones y la criba de los peor preparados en las etapas argelinas, pero después se entró en una cierta monótona normalidad aunque hubiera algunas bajas como la de Lartigue, la de Ickx o la de Rigal. Pero en los últimos días, comenzando por la ya mencionada etapa que terminó en Atar, en la que excepto cinco participantes todos los demás se apuntaron un tiempo de diecinueve horas (catorce

más de la cuenta), ha habido un sin fin de sustos. Particularmente para el futuro vencedor, Vatanen, al día siguiente, se encontró con que Mehta había pinchado. Paró para pasarle una rueda de repuesto y continuó. Poco después, a mitad de la etapa, él también reventó por dos veces un neumático, sin quedarle repuesto. Afortunadamente, Mehta, a quien la asistencia le había dado una rueda de repuesto, apareció

en su ayuda. Lo chocante del caso es que apareció en sentido contrario, puesto que ya había superado el lugar donde se había parado Vatanen. Esto es algo que comprobaron Cañellas y De Rooy, que se cruzaron al keniatá. El asunto causó una cierta sorpresa y sembró ciertas dudas entre los participantes, puesto que se había visto a un helicóptero rondar al coche de Mehta y su posible intervención hubiera sido

# LOS HEROES ESPAÑOLES

ha logrado el enorme éxito de llegar en novena posición. Tras las victorias de Miguel Prieto en Túnez y el Faraones, esta clasificación en el Dakar es su confirmación internacional. El Patrol no conoció ningún problema de orden mecánico. Prieto se perdió durante cuatro horas en la primera etapa del Tene, pero posteriormente fue uno de los poquísimos que acertó en el desierto mauritano, ganando más de diez puestos.

Jorge Babler, compañero de equipo, tuvo que abandonar tras muchos problemas. Primero, pinchó tres veces en la primera especial africana; dos días después, se cayó en un agujero y dañó el tren delantero del Patrol. Sin repuestos (porque el camión de asistencia volcó y fue saqueado), marchó durante dos días sólo con tracción trasera, hasta que un segundo vuelco le hizo abandonar definitivamente. No había una clara jerarquía entre los dos pilotos del team Fanta, lo que, con la ausencia de su director, Pico Crous (que había partido en búsqueda de las asistencias volcadas), provocó no pocos equívocos sobre el papel que cada piloto debía desempeñar. Babler continuó hasta Dakar, pero fuera de carrera y sin que su Patrol pudiese ser canibalizado. La experiencia del equipo en el Dakar ha sido seguida con enorme interés por los técnicos japoneses, que esperan poder colaborar en

mezclado entre los mejores y pasa a engrasar la lista de los pocos especialistas en este tipo de pruebas. Tras unos inicios prudentes, Salva se situaba entre los diez primeros. Llegó a marchar quinto durante dos días. Hizo sexto en la etapa de Agades y séptimo en Nema. Luego, el día de la etapa mauritana, fue de los que se perdió, descendiendo dos puestos. Comenzó entonces a tener problemas de compresor y de neumáticos, lo que le impidió recuperar las plazas perdidas. El último día, con la mecánica en buen estado, se permitió el lujo de hacer el séptimo tiempo, empatado con los dos Peugeot de Vatanen y Mehta, lo que da idea de las *performances* de su coche y de su categoría como piloto.

**PRIETO-TERMENS (Nissan Patrol).** El objetivo marcado para la participación de los Patrol en el Dakar era el vencer en la categoría diesel. Pues bien, no sólo se ha cubierto (sacando muchas horas de ventaja al siguiente), sino que se

**CAÑELLAS-FERRAN (Range Rover).** En su tercera participación en el Dakar, Salva Cañellas ha vuelto a finalizar y a demostrar su categoría. Se ha

Con su victoria entre los diesel, Miguel Prieto se confirma como uno de los especialistas internacionales en este tipo de pruebas. Ha sido un magnífico resultado para el equipo Fanta-Patrol.



## CLASIFICACIONES

- 16.ª etapa Tifjka-Chinguetti (353 kms).**  
 1.º Boussier (Land Rover), en 5 h. 34'34".  
 2.º Ishiwara (Toyota), a 3'09". 3.º Prieto (Nissan), a 4'28". 4.º Porcar (Range), a 5'56".  
 5.º Servante (Mercedes), a 8'16". 6.º Ratet (Toyota), a 15'51". El resto de participaciones acumula una penalización de diez horas.
- 17.ª etapa Atar-Nouadhibou (524 kms).**  
 1.º Shinuzuka (Mitsubishi), en 2 h. 07'54" de penalización. 2.º Zaniroli (Range), a 8'14".  
 3.º Tambay (Range), a 9'25". 4.º De Rooy (Camion DAF), a 37'04". 5.º Prieto, a 56'06". 6.º Koro (Toyota), a 56'29". 7.º Tijstermann (Mitsubishi), a 57'59". 8.º Cañellas (Range), a 58'38". 9.º Trossat (Majorette), a 1.00'24". 10.º Mitaty (Mercedes), a 1.00'29".
- 18.ª etapa Nouadhibou-Richard Toll (486 kms).**  
 1.º Tambay, en 2 h. 18'06" de penalización.  
 2.º Deladriere (Range), a 38'43". 3.º Metha (Peugeot), a 41'20". 4.º Vatanen (Peugeot), a 43'48". 5.º Shinuzuka, a 48'46". 6.º Koro, a 1.00'11". 7.º Herve (Toyota), a 1.03'14". 8.º Xaniroli, a 1.03'31". 9.º Boussier, a 1.03'57". 10.º De Rooy, a 1.06'00".
- 19.ª etapa Richard Toll, especial «Azucarena» (15 kms).**  
 1.º Vatanen, 15'28". 2.º Mehta, a 26". 3.º Cowan (Mitsubishi), a 34". 4.º Tambay, a 1'13". 5.º Shinuzuka, a 1'16". 6.º Zaniroli, a 1'52".
- 20.ª etapa Richard Toll-San Luis (160 kms).**  
 1.º Zaniroli, en 1 h. 06'33" de penalización.  
 2.º Cowan, a 42". 3.º Vatanen, a 7'31". 4.º Micheli (Mitsubishi), a 8'45". 5.º Grassi (Mercedes), a 9'07".
- 21.ª etapa San Luis-Dakar (250 kms).**  
 1.º Cowan, en 28'28" de penalización. 2.º Masuoka (Mitsubishi), a 5". 3.º Trossat (Majorette), a 19". 4.º Tambay, a 51". 5.º Deladriere (Range), a 1'13". 6.º De Rooy, a 2'44". 7.º Vatanen, Mehta y Cañellas, a 3'12". 10.º Tijstermann, a 3'47".

## CLASIFICACION GENERAL FINAL

- 1.º Vatanen-Giroux (Peugeot 205 T16), en 55 h. 25' 54". 2.º Zaniroli-Lopes (Range Rover), a 1 h. 15'36".  
 3.º Shinuzuka-Fenouill (Mitsubishi Pajero), a 4 h. 23'16". 4.º Ratet-Vantouroux (Toyota, primeros en categoría Marathon), a 6 h. 28'25". 5.º Mehta-Doughy (Peugeot 205 T16), a 7 h. 02'17". 6.º Sappy-Arri (Mercedes 280 GE), a 7 h. 53'48". 7.º Cañellas-Ferrán (Range Rover), a 8 h. 21'23". 8.º Cowan-Syer (Mitsubishi Pajero), a 9 h. 36'14". 9.º Prieto-Termens (Nissan Patrol, primeros diesel), a 11 h. 26'47". 10.º Porcar-Touriñan (Range Rover), a 12 h. 04'41". 11.º De Rooy-Geusens-Van de Rijt (Daf, primer camión), a 14 h. 32'04"...80.º Del Val-Conod (Pegaso).

## MOTOCICLETAS

- 1.º Neveu (Honda), en 90 h. 47'23". 2.º Orioli (Honda), a 1 h. 43'58". 3.º Rahier (BMW), a 3 h. 22'33". 4.º Picco (Yamaha), a 3 h. 34'32". 5.º Mas (Yamaha), a 7 h. 21'18". 6.º Charliat (Honda), a 7 h. 35'11". 7.º Bacou (Yamaha), a 7 h. 48'56". 8.º Charbonnier (Yamaha), a 9 h. 53'27". 9.º Joineau (Suzuki), a 15 h. 03'12". 10.º Karlsmakers (Honda), a 15 h. 21'55"... 18.º Piernat (Suzuki), a 30 h. 56'39"... 19.º Fernández (Suzuki), a 31 h. 34'06".

fraudulenta. Sin embargo, Bernard Giroux aseguraba que había encargado a un motorista y a Cowan que advirtieran a Mehta en caso de que los alcanzara de que estaban parados. El caso es que tras la ayuda de Mehta, Vatanen pudo seguir y terminar la etapa en decimoquinta posición. Shinuzuka ganó la etapa por delante de Zaniroli y Tambay. Este último se impuso al día siguiente por delante del belga Deladriere, que lleva un Range Rover Prototipo y de los dos Peugeot, que recibieron la consigna de rodar juntos para evitar los problemas del día anterior. En la penúltima jornada, en la que había dos tramos de velocidad, los dos Peugeot dominaron el corto, de 15 kilómetros, dejando la victoria a Zaniroli, que entró por delante de Cowan y Vatanen. En cuanto a la etapa de la playa, un sprint final de 250 km sobre la arena, fue un simple trámite.

Cowan fue el más rápido por delante de Mausuka. Vatanen fue sólo séptimo, detrás de De Rooy y su camión Daf de 1.000 caballos. El holandés terminó undécimo de la general de coches, siendo justo vencedor de la categoría de camiones.

Los españoles supervivientes han terminado agrupados en los puestos séptimo, noveno y décimo. Cañellas ha tenido un final difícil. En las dos etapas anteriores a la de la playa tuvo que acudir en su ayuda Juan Porcar, que en la penúltima le ayudó a reparar el compresor, pasándole su válvula de descarga. Esto hizo que Porcar se retrasara al décimo puesto. En cuanto a Prieto, con su noveno puesto redondea una gran actuación en la que el objetivo marcado era ganar la categoría de vehículos con motor diesel.

**Sergio Piccione**  
*enviado especial*

## LLEGO, VIO Y VENCIO



Giroux fue un buen navegante para Vatanen. A veces su experiencia no fue suficiente

UNA vez más, Jean Todt, el director deportivo de Peugeot, ha podido alcanzar su objetivo. Hombre polémico, difícil de tratar, pero tremendamente eficaz en su trabajo y excelente organizador, ofreció a su presidente, el señor Boillot, la posibilidad de participar en el París-Dakar como alternativa al Mundial de Rallyes en el que sus 205 Turbo 16 no iban a poder participar, al haber quedado prohibidos los coches del grupo B, auténticos prototipos de competición con motores de hasta 500 caballos. La idea fue aceptada y a la vuelta del verano, los hombres del equipo, una vez que en el 1.000 Lagos quedó asegurado el título de campeón mundial de rallyes para Peugeot, comenzaron a modificar el 205 Turbo 16 para adecuarlo a la prueba. Como se puede apreciar en el recuadro adjunto, las modificaciones no fueron importantes a no ser la del alargamiento del coche para poder instalar un gran depósito de carburante. El resto eran sólo modificaciones de detalle para mejorar refrigeración del motor y de los pilotos.

Una vez haber probado el coche en el Tene, que en principio era la parte más temida de la prueba, y haber obtenido la máxima satisfacción, Todt comenzó a preparar la estructura del equipo, copiando la que le había dado buen resultado a Porsche. Se decidió alinear tres coches, dos para ganar y uno para guardarles las espaldas. Los dos primeros fueron encomendados a Ari Vatanen y a Shekhar Mehta.

Para llevar el coche de respaldo, que llevaba 120 kg en piezas de repuesto, se llamó a Andrea Zanussi, que el año pasado había corrido bajo los colores de

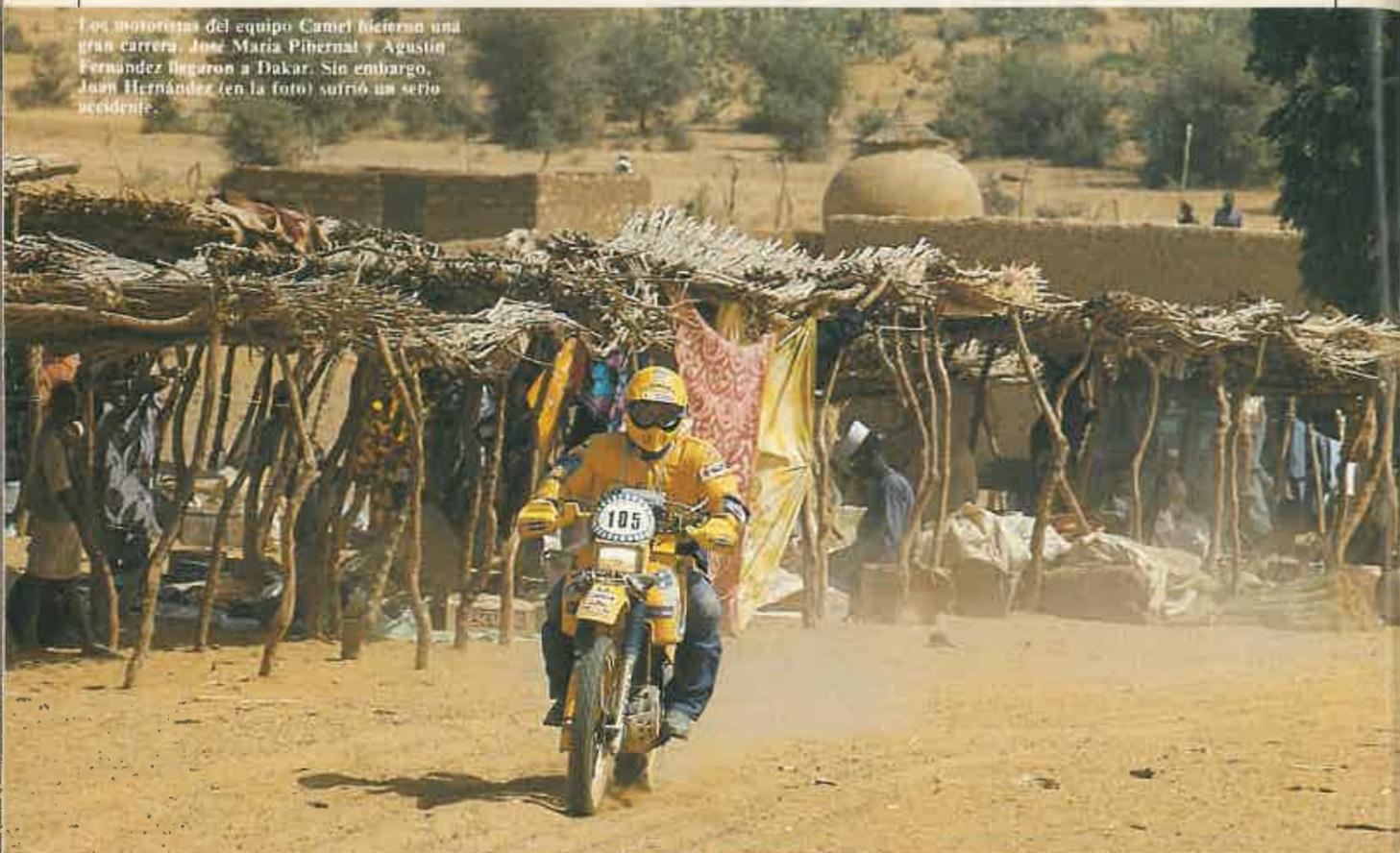
Peugeot Italia, asociándolo a uno de los jefes de mecánicos, Maurice Arena. En lo que se refiere a los copilotos de los otros pilotos, Bernard Giroux, que el año pasado ganó con René Metge, fue contratado para acompañar a Vatanen, mientras que Mehta quiso mantener a su lado a Doughy, su acompañante habitual en pruebas africanas.

Por otro lado se puso en contacto con Groine, un habitual del Dakar en camiones —ganó la categoría en 1981— para que en su camión Mercedes —un prototipo en el que pretendía aspirar a la victoria— y en otros tres más de asistencia, les llevaran todo el material de repuesto y supervivencia.

Todt y sus hombres han pasado momentos de inquietud. Acostumbrados a los rallyes normales en los que los pilotos se mantienen en permanente contacto con el director deportivo y con los mecánicos, la incertidumbre que planea en el Dakar, donde está prohibido que los coches lleven radio, y la asistencia aérea les ha hecho ir de cabeza. Por otra parte, pese a que Groine tuvo un accidente que retrasó su camión, en general todo ha funcionado bien.

Todt no se ha conformado con un solo triunfo y habla ya de volver el año que viene.

Los miembros del equipo Camel hicieron una gran carrera. José María Pibernat y Agustín Fernández llegaron a Dakar. Sin embargo, Juan Hernández (en la foto) sufrió un serio accidente.



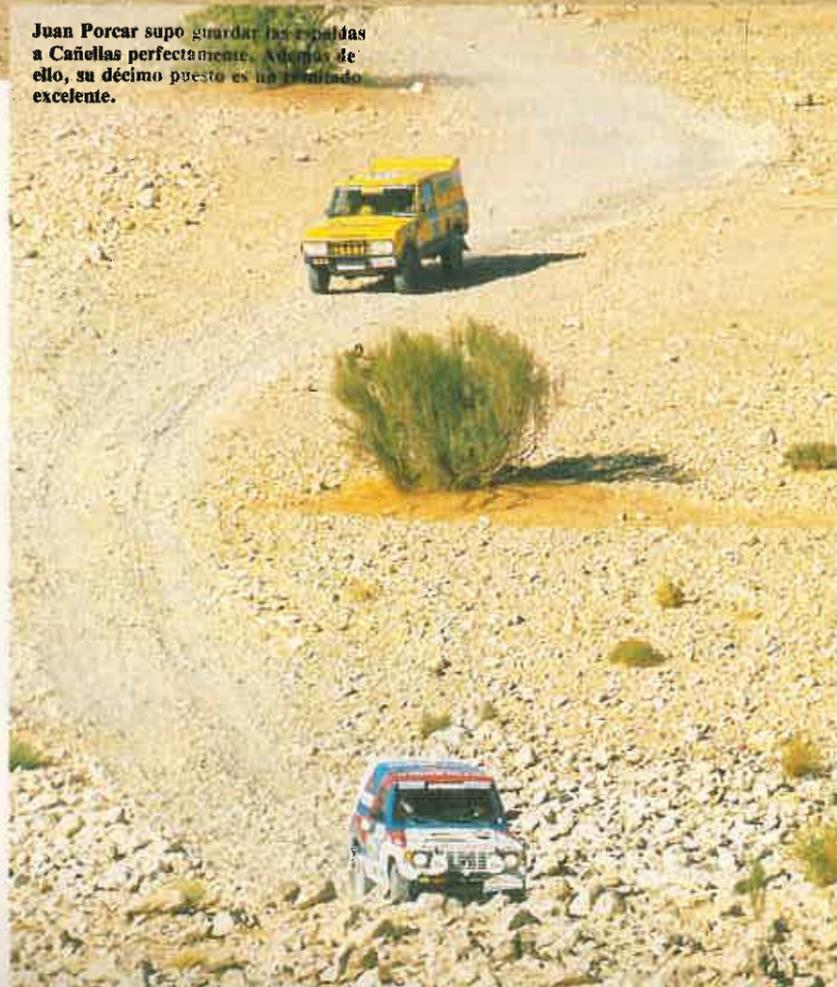
Juan Porcar supo guardar las espaldas a Cañellas perfectamente. Además de ello, su décimo puesto es un resultado excelente.

próximas experiencias automovilísticas.

**PORCAR-TOURIÑAN (Range Rover).** La experiencia de Juan Porcar en esta Dakar ha sido no sólo imprescindible para situarle en décima posición final (increíble en la salida), sino que ha sido fundamental para que su jefe de fila, Cañellas, lograra también su clasificación. En todo momento, Porcar y Rosendo Touriñán han navegado a rumbo a la perfección; se permitieron incluso el lujo de abandonar la ruta de balizas en la etapa del Tenere, ganando mucho tiempo. Fue también uno de los únicos seis coches que acertaron con la ruta mauritana.

Su décimo puesto tiene más mérito si tenemos en cuenta que tuvo que detenerse para prestar ayuda a Cañellas tantas veces como su piloto número uno lo necesitó. Incluso en la penúltima etapa tuvo que desmontar el *waste-gate* del turbo de su coche para montarlo en el de Salvador, improvisando una solución de emergencia cuando su jefe de fila ya había retornado a la carrera. Este ha sido su sexto Dakar, el cuarto en coche, y ha logrado posiblemente la mejor clasificación con que soñó nunca.

**CARLOS MAS (Yamaha).** Sin una caída en la etapa de Tamarasset y una estúpida avería de carburación, sin



Cañellas y Ferrán llegaron a marchar en quinta posición de la general durante dos días, lo que da idea de sus posibilidades y de las de su Range Rover entre los especialistas de este tipo de pruebas. «Salva» Cañellas demostró una vez más que es el piloto español más polifacético.



EXTRA

duda, Carlos Mas hubiese luchado en esta prueba por uno de los escalones del pódium. Aun así, el bravo piloto catalán ha sido quinto. La caída del tercer día africano se produjo cuando conducía su moto, en compañía de Gaston Rahier (lo que ya da idea de su nivel); el polvo levantado por el belga y por un coche al que doblaban, impidió ver una zanja en la que cayó Carlos, afortunadamente sin daños para su físico y sólo pequeños desperfectos para la Yamaha. Dos días después, durante cuatro horas, tiene que intentar reparar su carburador, hasta que providencialmente le cambia esta pieza un camión de asistencia Ya-

maha-Italia. Hundido en la clasificación (puesto 16.<sup>o</sup>), Carlos no desespera y ataca día a día, marcando tiempos en etapa normalmente entre los cinco primeros, hasta recuperar poco a poco la situación perdida. El penúltimo día, a punto está de abandonar, con la junta de culata del motor de su moto quemada. Termina la etapa como puede y logra reparar a tiempo de tomar la salida el día siguiente, llegando a Dakar como los mejores.

**JOSE MARIA PIBERNAT (Suzuki).** Aunque bastante decepcionado del nivel deportivo de la prueba, Pibernat llevó a cabo una excelente carrera. Como inte-

grante del equipo Camel ha rodado en compañía de Fernández, sin conocer grandes problemas. En algunos momentos han podido ir más deprisa, pero han preferido no arriesgar la mecánica, máxime cuando han tenido que prescindir de mucho repuesto al abandonar uno de los camiones de su asistencia.

**AGUSTIN FERNANDEZ (Suzuki).** El segundo de los Camel boys en llegar a Dakar lo ha hecho a espaldas de Pibernat, con quien ha rodado en compañía prácticamente toda la carrera. Tras el accidente de Juan Hernández, a quien prestó ayuda hasta la llegada de la ambulancia, bajó el ritmo, para que no

## EL PERSONAJE DEL DAKAR

**S**i ha habido alguien popular en esta edición del Dakar ha sido, sin duda, el madrileño José Luis Álvarez (no confundir con el veterano alcalde de la capital). Amateur absoluto, sus problemas comenzaron en Toulouse, el mismo 1 de enero. El Land Rover en el que viajaba su mecánico, Tomás Martínez, también con más kilómetros encima que el transiberiano, se queda tirado. Tomás coge 200.000 pesetas, una maleta llena de piezas y se dedica a seguir a Álvarez como puede: en avión a Argelia, colándose con los mecánicos de los equipos protagonistas, o finalmente en el coche de Torrens, camino de Dakar. Esta pequeña maleta es todo con cuanto contó Álvarez y su Honda de estricta serie.

Sin brújula, decide que el libro de ruta es ininteligible y opta por tirarlo a un lado; se orienta como puede. En cierta ocasión, se detiene a preguntar a un aborigen el camino correcto. Como coincide su camino

con el del tuareg, lo monta en la moto y, con dos hombres a bordo, recorre cerca de 80 kilómetros por el desierto.

A su aire, llega incluso a ser el primero en la clasificación de motos de serie. No tiene dinero ni para gasolina, por lo que hace pequeñas recolectas entre seguidores. Su simpatía y ánimo asombran a todos los participantes, a los que incluso llega a despertar para comentarles la belleza de la noche sahariana. A

menudo tiene que conducir de noche, sin luces, ya que se rompieron en la primera de las más de veinte caídas y no había repuesto en la maleta de Tomás. Seguro que si Sabine le hubiese conocido habría sido su mejor amigo. José Luis no ha llegado a Dakar porque la mecánica no le acompañó, pero seguro que volverá el año próximo y muchas veces más. Esta carrera está llena de hombres con su mismo espíritu, inasequible al desaliento.

El madrileño José Luis Álvarez llegó a ser primero entre las motos de serie, tras mil peripecias suyas y de su mecánico, Tomás Martínez. Pese a que no llegó a Dakar, seguro que volverá el año próximo.



## TOQUE HUMANITARIO

En lo que ha cambiado el Dakar es en la acogida que recibe de los países africanos que atraviesa. Se acabaron las negativas a dar el permiso al paso de los participantes. Para empezar, el paso de la aduana en Argelia, que antes llevaba horas, fue rapidísimo. Para los habitantes de las zonas del sur, el paso del rallye supone la posibilidad de hacer negocio, vendiendo desde gasolina a precios que llegan a las 3.000 pesetas el litro, hasta baratijas. De todas formas, los precios de la gasolina si bien suben estas fechas, no son excesivamente abusivos puesto que durante todo el año, según nos contaba un oficial del ejército alemán que coopera con las au-



toridades de Níger, que él la paga todo el año cerca de 1.000 pesetas el litro, en pleno desierto a donde la llevan las caravanas.

Además, paralelamente, se ha montado una fundación que se llama París-Dakar del corazón, que está haciendo perforaciones en busca de agua. Tienen ya en funcionamiento veinte pozos que van a permitir mejorar las posibilidades agrícolas de la zona. Además, dentro de la caravana del Dakar se transportan veinte toneladas de medicamentos para dotar los dispensarios de las poblaciones por las que pasa. Una forma de compensación que está conquistando a los go-

bernantes de estos países. Al margen de que siempre queda material para ser aprovechado.

## HUERFANOS DE SABINE

ESTE ha sido el primer Dakar sin Thierry Sabine, que el año pasado se estrelló con su helicóptero contra una duna en la estepa con meta en Gao. Lo cierto es que al final, Patrick Verdoj, su colaborador de siempre y René Metge, el vencedor del año pasado metido a director de la prueba, con el respaldo de Subert Sabine, el padre de Thierry y de Suzzane, su viuda, han conseguido llevar a buen término la prueba. Las quejas que ha habido han sido semejantes a las que ha habido en otras ocasiones: controles de paso que no llegaron a establecerse, llegada con retraso de los cronometradores —en la perforación Texaco fueron los periodistas los que tomaron los tiempos de llegada en ausencia de los cronometradores—; etc. Como en otras ocasiones ha habido participantes perdidos, pero fueron recuperados en un plazo prudencial de tiempo. Las repatriaciones de los accidentados fueron bastante rápidas y el servicio médico funcionó sin problemas.

En lo que se refiere al recorrido, fue duro y muy meticulosamente marcado, lo que ha dado lugar a algunas críticas en las etapas de Mauritania, en las que las dunas se habían movido, creando la confusión.

En lo que se ha notado la ausencia de Sabine ha sido en esa falta de unión entre los participantes que ha comenzado a sentirse en los campeonatos. Esa vida en común en los vivacs, el compañerismo, lo que en definitiva se está denominando «espíritu Sabine», se ha comenzado a perder.



Cañellas, primer español clasificado  
Su cabalgada en el Range fue impresionante

ocurriese otro tanto. No tuvieron grandes problemas mecánicos, lo que unido a la categoría del «Hormiga», le llevan a repetir éxitos internacionales. Al contrario que su compañero, Agustín quiere repetir la experiencia y mejorar su resultado, que no está nada mal para ser su primera actuación en el maratón más largo del mundo.

**CARLOS DEL VAL (Pegaso).** Una vez más, Carlos del Val ha logrado llegar a Dakar.

En la segunda etapa africana se arrancaron los tornillos que sujetan la caja de dirección, por lo que hubo de improvisar una soldadura de emergencia. A partir de entonces, rodó siempre con mu-



Carlos Mas sufrió una lamentable caída  
Siempre estuvo entre los cinco primeros

chas precauciones ante el temor de que la soldadura no soportase los importantes esfuerzos a los que normalmente se somete este conjunto. Como consecuencia de ello, nunca se mezcló en la lucha entre los camiones, lucha que se limitaba al prurito de ser segundo, porque De Rooy ha sido, un año más, absolutamente intratable. Carlos ha estado también poco motivado, ya que el liderazgo entre los Pegaso lo ostentaba el belga Bezemer, que, sin embargo, tuvo que abandonar en las primeras etapas por un problema en su Pegaso, al que había dotado de un eje delantero motriz de origen MAN.

**LOS QUE NO LO LOGRANON.** Como es normal, algunos de nuestros representantes no llegaron hasta el final. Ni los hermanos Babler, sobre cuyas dificultades ya nos hemos extendido, ni Torrens-Armengol vieron el Dakar prometido. Otro año será.

Y entre los motociclistas, Juan Hernández se quedó en la cuneta, tras un grave accidente en el que se rompió una clavícula y se hizo una herida seria en una rodilla. Juan, una vez atendido por los servicios sanitarios, tuvo que esperar toda una noche a la intemperie hasta la llegada del helicóptero que lo evacuaría. Juan Regás estuvo dos días perdido en el Tenere, hasta que fue rescatado por una patrulla de búsqueda y repatriado en un vehículo militar. Duró poco su aventura en el Dakar, pero ha manifestado que piensa volver. Por último, José Luis Álvarez, que tampoco llegó a la capital del Senegal, tras vivir su más maravillosa aventura.



## LAS MOTOS NEVEU Y AURIOL

LA victoria en motos ha correspondido a Cyril Neveu, con Honda, pero el piloto francés no la ha podido saborear a gusto. En su fuero interno reconocía que la victoria debía haber correspondido a su adversario, y sin embargo amigo, Hubert Auriol, el hombre de Cagiva. El duelo entre ambos ha durado todo el Dakar, con la amenaza de Gaston Rahier tras ellos durante los dos primeros tercios de la prueba, hasta que se perdió en Mena, perdiendo un tiempo excesivo. Ese día se perdió también Neveu y Auriol se colocó en cabeza con media hora. Neveu se lanzó al ataque y logró recuperar veinte minutos, pese a que Auriol, para no perder tiempo, cargó con mochilas de carburante, para no tener que buscar el camión que lleva el carburante y perder tiempo. De todas formas, Auriol tenía la prueba ganada cuando en la penúltima etapa, a quince kilómetros del final, sintió un golpe en una pierna y después en la otra, cayendo al suelo. Sin darse cuenta de que se ha-

bia fracturado los dos tobillos, con ayuda de otro motorista que paró a ayudarlo, volvió a subir en la moto y terminó la prueba, manteniendo la primera posición. Pero, tras ser visto por los médicos, decidieron enviarlo a



Francia, en donde el pasado jueves fue operado por el profesor Letournel, el hombre que ha reconstruido las piernas de Didier Pironi y Jacques Laffitte. Victoria, pues, de Neveu por delante de Orioli, Rahier, Picco y nuestro Carlos Mas.



## HOJA DE PEDIDO A: INCORTEX

Fábrica del Pont. APDO. 40  
08272 SANT FRUITOS DE BAGES  
(Barcelona)

Rellenar o enviar este boletín de pedido o su fotocopia acompañado de talón bancario o resguardo de giro postal, por el valor del pedido a: INCORTEX FABRICA DEL PONT  
Apart. 40 - SANT FRUITOS DE BAGES (Barcelona)

ARTICULO	CALIDAD		MOD.	PEQUEÑA	MEDIANA	GRANDE	SUP. GRAN.	PRECIO TOTAL
	A	B						
Jersel blanco manga larga	3200	1800						
Camiseta blanca manga corta	1500	750						

CALIDAD A: SUPERCAMISETA de algodón 100%, Estampado hinchado (4 colores)

CALIDAD B: CAMISETA NORMAL de POLIESTER

DATOS DEL SOLICITANTE: ALGODON (Estampado 2 colores)

Nombre ..... Dirección completa .....  
Población ..... Provincia ..... Teléfono .....

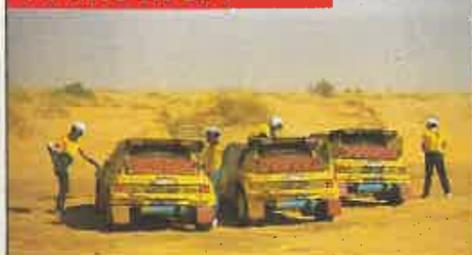


### LA COLINA DEL ADIOS



Las cenizas de Thierry Sabine fueron esparcidas sobre una pequeña colina, en cuya cima un arbusto ha sido bautizado con el poético nombre de «Arbol de T.S.». Sus amigos, todos los participantes, acudieron a homenajear a quien siempre será recordado.

### UN ALTO EN EL CAMINO



Incluso las necesidades fisiológicas plantean problemas en el desierto. Desentumecerse, hacer pis o beber agua hay que hacerlo tan deprisa en el Dakar, que no hay tiempo ni para quitarse el casco.

### BENDITOS HELICOPTEROS



En pocas actividades deportivas se hacen tan imprescindibles los helicópteros como en el Dakar. No sólo sirven para transportar a los responsables de la carrera, sino que ayudan a la orientación de los participantes por medio de un código establecido: de derecha a izquierda indica que todo va en orden.

### MUY LEJOS DE LOS CIRCUITOS



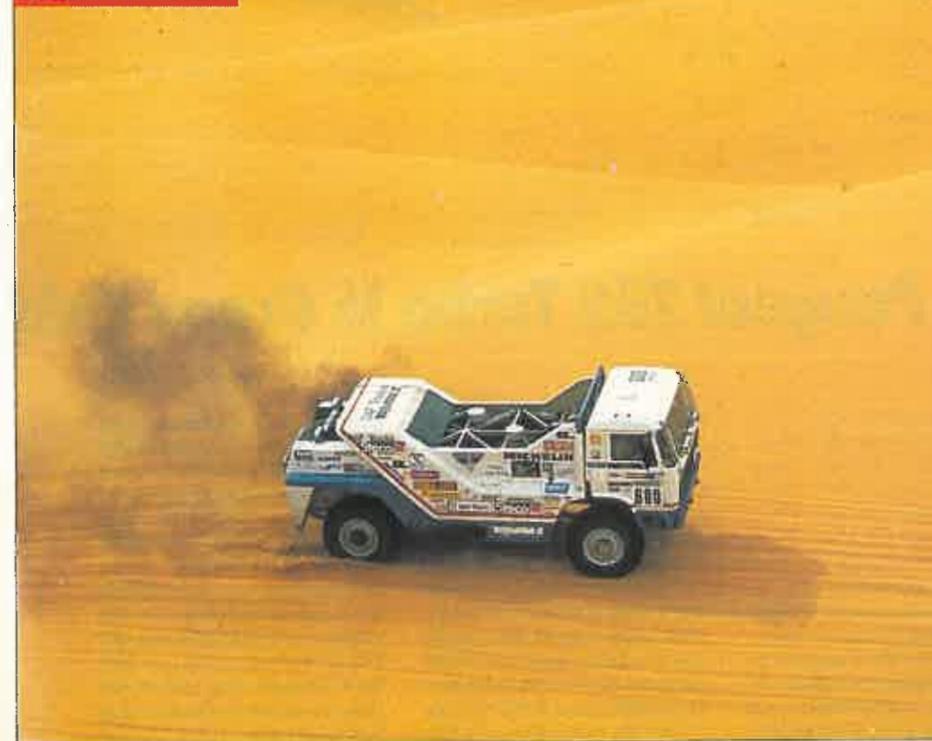
El piloto con casco azul y blanco, colocado en el punto de mira de la estrella del Mercedes que desciende de la duna, es nada menos que Patrick Tambay, el piloto de Fórmula 1, que tuvo una destacada actuación en su primera participación.

### UN SEXO POCO DEBIL



Pocas mujeres tienen en su palmarés el haber terminado el Dakar. Veronique Anquetil, la brava francesa, es una de estas pocas que lo han logrado. Este año lo intentó Nicole Bassot, pero no llegó hasta el final.

### EL ESPECTACULO



En menos de ocho metros de longitud, el DAF de De Rooy agrupaba más caballos que todos los que hay en el desierto. El objetivo de este holandés es la victoria absoluta. Por el momento, ya se ha situado este año en el puesto 11, tras marchar entre los diez primeros durante muchos días.

### EL PRIMERO DE LOS JEEPS



Tras los inabundables Peugeot, el primer todo terreno ha sido el Range Rover conducido por Patrick Zaniroli. El éxito de los coches británicos se completa con el resultado de Cañellas y Porcar, lo que permite a Range colocar a tres coches entre los diez primeros.

### UN FINLANDES EN EL DESIERTO



No podía ser más esperanzadora la reaparición de Ari tras su accidente. Cuando sus rivales se encontraban corriendo el Montecarlo, bajo la mayor nevada de los últimos años, el finlandés se tostaba en el Dakar.

### NO FUE EL AÑO DE ICKX



Jackie Ickx dejó este año los Porsche para pasarse al Lada-ROC. Ni él ni su compañero Lartigue llegaron demasiado lejos.

### CIUDADANO AMARILLO



Los Mitsubishi, en los que se había depositado la esperanza de victoria nipona, han sido derrotados en toda la línea.



1 Luces de posición reglamentarias. Son obligatorias para todos los participantes. Tomas de aire para el motor y habitáculo. El aire filtra con un cartucho de medio metro de altura.



2 Llantas de 16 pulgadas sobre las que se han montado los enormes neumáticos Michelin especiales para tierra. Los discos de freno son los empleados en rallyes del mundial.



3 Depósito suplementario de gasolina de 190 litros, sumado a los habituales que van bajo los asientos de los pilotos convierte al 205 en una pequeña cisterna con 400 litros de gasolina.



## Peugeot 205 Turbo 16 Grand Raid



4 El motor «despotenciado» del 205 T 16 rinde 360 caballos a 8.500 rpm. Su respuesta a bajo régimen ha mejorado. Su consumo es de 60/70 litros cada 100 kilómetros.



5 Gran deflector aerodinámico, que proporciona estabilidad a la carrocería a grandes velocidades. Al ir tan adelantado produce una turbulencia que impide la entrada de polvo desde atrás.



6 Suspensiones tipo Safari triángulos y rótulas modificados. Llevan doble amortiguador y muelle desarrollados por Bilstein para el 205. Son regulables en recorrido y dureza.

# DE LEON A CAMELLO

El gran favorito del París-Dakar ha cumplido su misión, no sin pocos problemas desde el primer día; en las manos de Ari Vatanen se ha proclamado vencedor de

la novena edición de Rallye París-Dakar. Desde que en Peugeot se tomó la decisión de ganar el Raid más importante del mundo, no se han escatimado esfuerzos materiales y

humanos. El equipo dirigido por Jean Todt contaba con el especialista Jean Claude Vaucard como responsable técnico del desarrollo del 205 Grand Raid y treinta personas más, que en un tiempo récord pusieron a punto una máquina ya muy experimentada, a la que no había más que retocar para adaptarla a las duras condiciones del desierto. Lo que más salta a la vista del 205 Grand Raid es el

alargamiento de la carrocería en su parte central. Esto es debido a la instalación de un depósito suplementario de gasolina, justo detrás de los pilotos, en el que caben 190 litros de gasolina. Se han conservado los depósitos originales debajo de los asientos de los pilotos, de 105 litros cada uno. Los 400 litros de gasolina le dan suficiente autonomía para las largas pruebas especiales en las que es difícil repostar.

En los ensayos previos el 205 en los desiertos de Níger, consumía del orden de 60-70 litros a los 100 a medias de 180 km por hora. El motor del «Evolucion 2» que ganó el Campeonato del Mundo rendía del orden de 450 caballos; para el Raid, se ha desinflado hasta 380 con miras a una mayor fiabilidad y conseguir una mayor respuesta en bajos regímenes, algo esencial en carreras sobre arena. La

presión máxima de soplado del turbo también se ha rebajado de 3.0 a 2.2 bares. Los retoques que ha sufrido el cambio de marchas afectan a la primera relación, que ahora es muy corta, para los pasos difíciles, y a la sexta, más larga de lo habitual con la que se alcanzan los 230 kilómetros por hora. El sistema de suspensión ha recibido nuevos amortiguadores Bilstein de gas regulables, dos para cada ruela,

los triángulos y rótulas son de nuevo diseño, aumentando el ancho de las vías en 10 centímetros. El alargamiento de la carrocería en 33 centímetros, la distancia entre ejes en 34 centímetros y el aumento de altura en 7 centímetros, sumado a las enormes ruedas, han modificado el comportamiento del coche, que ahora es mucho más controlable en los saltos. Según palabras del pro-

pio Vatanen, «despega y aterriza como un verdadero avión», característica más que necesaria en el tipo de terreno por el que transcurre el París-Dakar. También tiene mucho que ver en este comportamiento el enorme alerón trasero, que además de cumplir una función aerodinámica impide, por su posición adelantada, la entrada de polvo tanto al motor como al habitáculo.



**M**ASSIMO Biasion ha sido el vencedor de la 55 edición del Rallye de Montecarlo. Al volante de uno de los nuevos Lancia Delta HF 4WD se ha impuesto después de que compañero de equipo, el campeón del mundo Juha Kankkunen se parara a quinientos metros del final del último tramo para dejarle pasar. Los dos minutos que estuvo detenido —las salidas a los hombres de cabeza se da de dos minutos en dos minutos— bastaron para que el italiano se impusiera por 59 segundos, redondeando un triunfo 100 por 100 italiano.

El que Kankkunen se parara correspondió a una táctica pactada entre los

# Rallye Montecarlo

## LANCIA ELIGIO A BIASION

### A UNA SOLA CARTA

«Miki» Biasion y Juha Kankkunen se jugaron el triunfo en el Rallye de Montecarlo a una sola carta. El Col de Turini fue el juez de paz de estos dos campeones. De mutuo acuerdo tomaron la decisión de que la victoria sería para quien hiciera el mejor tiempo en ese tramo, y fue el italiano el más rápido. Sin embargo, antes de la última noche Kankkunen le sacaba casi un minuto.

dos pilotos a petición de Cesare Fiorio, el director deportivo. En la neutralización de Gap, antes de la salida para el último sector de la etapa común, momento en que Kankkunen era líder con dos segundos de ventaja sobre Biasion, les había pedido a ambos pilotos que bajaran el ritmo. Al mismo tiempo, sugirió a Biasion el montar para la primera prueba de la siguiente jornada, que estaba completamente helada, unos neumáticos diferentes a los que iba a montar Kankkunen. La elección de éste resultó más adecuada que la sugerida por Fiorio a Biasion, que perdió de golpe veinte segundos con respecto a su compañero.

Posteriormente, aunque ambos pilotos bajaron un poco el ritmo, dejando que fuera Röhrl quien se hiciera con la



mayoría de los tramos de velocidad que quedaban por disputar hasta el fin de la etapa, Kankkunen fue aumentando su ventaja, hasta tener cincuenta y un segundos de ventaja sobre el italiano que consideró que no había respetado fielmente la orden que les habían dado. Entonces, ante el temor de que se enzarzaran en una lucha fratricida que pusiera en peligro el doblete, Fiorio les propuso que se jugaran la victoria en un tramo, que escogería Kankkunen, el líder en aquel momento. Quedaban entonces por disputarse los cinco tramos de la etapa complementaria, entre los cuales, el famoso coll del Turini, que sería el segundo del día y que también fue retransmitido en directo por televisión. En el primero, el coll de la Madonna, Kankkunen fue el más rápido,

Juha Kankkunen se detuvo en el último tramo para dejar a Biasion la victoria. En cualquier caso, los Lancia dominaron a la competencia.



### MAESTRO WALTER

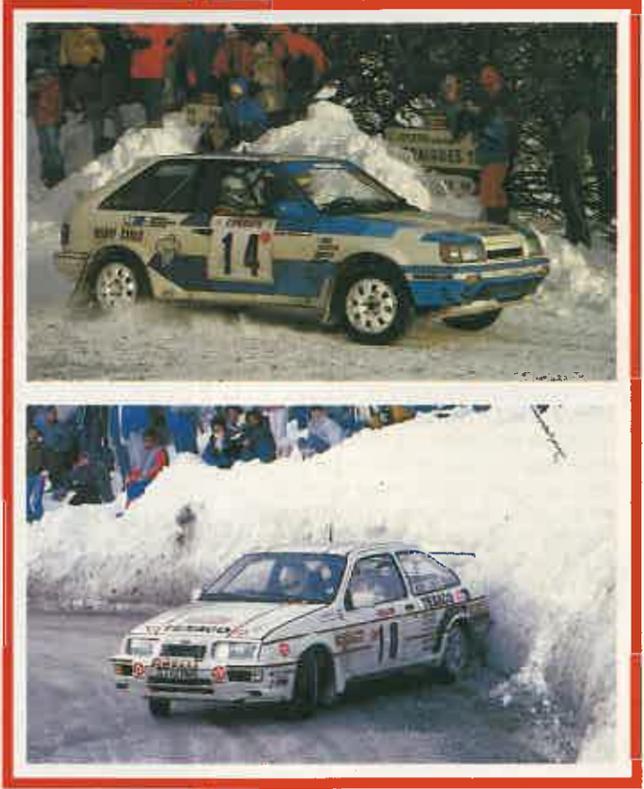
El gran Walter Röhrl demostró que es un fuera de serie llevando su «autobús» al tercer puesto de la general. El piloto alemán tiene en su palmarés cuatro victorias en Montecarlo: en 1980 con Fiat 131 Abarth, en 1982 con Opel Ascona 400, en 1983 con Lancia Rally y en 1984 con Audi Sport Quattro. Fue un gran espectáculo verle manejar el Audi 200 Quattro.

## DE FORD EN FORD

Dispuestos a olvidar las vidas efímeras que tuvieron los RS 1700 Turbo o los RS 200, los responsables de Ford se vuelcan ahora con el Sierra. La tradición deportiva de la marca se reparte entre el XR 4x4 de Blomqvist (5) y el Cosworth de Kalle Grundel (10). Evidentemente este último tuvo menos posibilidades que Blomqvist, quien cuajó una gran actuación con el 4x4.



dejando a Biasion a quince segundos. Pero el frío italiano se mantenía tranquilo, esperando el decisivo Turini. En él se empleó a fondo y ante los ojos de los cientos de miles de espectadores de toda Francia, que pudieron seguir su actuación a través de las cámaras que cubrían la parte alta del coll, consiguió hacerse con el mejor tiempo, con diecisiete segundos de ventaja sobre Kankkunen, a quien no le quedaba otro remedio que cederle la victoria. Pero esto no era del dominio más que de un reducido grupo de personas, muy próximas al equipo. Por eso, nadie comprendió la reacción de alegría de los mecánicos de Lancia, lógicamente más próximos a Biasion que al recién llegado Kankkunen, cuando supieron que el primero de ellos se había impuesto en



Los Mazda nunca fueron enemigos de los Lancia. Carlsson llegó a conceder quince minutos a los coches italianos, preparados más al límite de la reglamentación que los japoneses.

el Turini, un tramo en el que las zonas nevadas se mezclaban con las de asfalto mojado.

Tras esta prueba, Biasion volvió a bajar el ritmo, conformándose con cuartos puestos en los tramos, al menos mucho más que Kankkunen, que volvió a recuperarle prácticamente los segundos perdidos en el Turini, aunque fuera Röhrll el que ganó los tres últimos tramos. Hasta llegar al último, en que haciendo de tripas corazón, se paró para dejar la victoria a su compañero.

Aunque Kankkunen se ha plegado a la disciplina del equipo, no lo ha hecho de buen grado, puesto que en el podio se negó a bajar del coche para la ceremonia de la foto de llegada, el cham-



pán, y todo lo demás. Algo que sin duda no le habrá hecho mucha gracia a Cesare Fiorio, un hombre acostumbrado a que sus órdenes se respeten al pie de la letra y con la sonrisa en los labios. La decisión del director del equipo italiano fue criticada, pues no deja de desvirtuar un poco la imagen de la competición. Hay que reconocer que, teniendo en cuenta la repercusión que tiene una victoria en Montecarlo, es natural que tratara de evitar un duelo entre sus dos pilotos entre los cuales, quizá porque lo conoce más, Biasion obedeció mejor la orden de bajar el ritmo de marcha que se les dio en Gap.

Por contra, si es muy importante para el mercado italiano que sea un italiano el que gane sobre un Lancia, de cara al campeonato hubiera sido más interesante que se impusiera Kankkunen, que será el hombre que haga la mayor parte del programa mientras que Biasion sólo hará un cierto número de pruebas. Quizás esos cinco puntos concedidos ahora a su compañero, puedan serle necesarios al actual campeón a fin de año, de cara a renovar su título.

Detrás de los dos Lancia, Röhrli terminaba un rallye en el que ha rodado muy distendido. Su estado de ánimo nada tiene que ver con el crispado del año pasado, por ejemplo. Con los coches del grupo A, únicos admitidos este año para correr el Mundial, mucho menos potentes, ha vuelto a ser necesario conducir —con los potentísimos grupo B sólo se buscaba mantenerse en la carretera. Y Röhrli lo ha hecho a placer. Tanto que en varias ocasiones ha comentado que aunque había decidido dejar la competición a finales de este año, es posible que siga más tiempo.

Kenneth Eriksson (sexto en la general) fue el mejor de los dos ruedas motrices con su VW Golf. Los Visa 1000 Pistas privados (en la foto el de Dorche que fue octavo) hicieron maravillas con su tracción a las cuatro ruedas.

### LA LEYENDA

Con la nieve volvió la leyenda de los rallyes invernales a Montecarlo. Si el año pasado la prueba se desarrolló en su mayor parte sobre piso seco, en esta ocasión la nieve cubría la mayoría de los tramos. En tales condiciones, los coches de dos ruedas motrices, como el Renault 11 Turbo de Jean Ragnotti no tuvieron nada que hacer frente a los cuatro ruedas motrices.





Pese a lo aparatoso de su coche, Röhrl llegó a hacer seis «scratch»  
A veces tuvo que maniobrar para meter su Audi por las estrechas carreteras

Además, el que no haya etapas nocturnas y que según la nueva reglamentación los pilotos tengan todos los días sus horas de descanso, contribuye a animarle a seguir. De esto último se sentían particularmente satisfechos los mecánicos, que eran quizá los que más sufrían las largas etapas de treinta y seis y hasta cuarenta y ocho horas seguidas, sin poder dormir, al volante de sus cargadas furgonetas, de un lado para otro. Volviendo a Röhrl, consiguió sus mejores resultados en los tramos disputados en la última parte, en los que la nieve comenzaba a escasear. La decisión de hacer correr la berlina 200 Quattro Turbo fue tomada muy a última hora y Michelin no tuvo tiempo para preparar unos neumáticos suficientemente adecuados para la nieve. Resultaban demasiado estrechos y el coche perdía tiempo deslizándose en exceso pese a la maestría con la que lo controlaba su piloto. Además se quejó prácticamente

durante toda la prueba de fallos de motor que sólo tiraba en un escaso margen de revoluciones, faltándole potencia en baja y altos regímenes.

Si no se pudo acercarse a los Lancia, tampoco tuvo problema para distanciarse a sus seguidores, ninguno de los cuales le creó inquietud. Concretamente dejó a seis minutos a Stig Blomqvist y su Ford Sierra 4x4. El piloto sueco fue una vez más el piloto más espectacular, pero la escasa potencia de su coche no le permitió mucho más que eso. Además, el Sierra 4x4 no ha tenido un desarrollo completo para su utilización en competición. Es más, prácticamente nunca se había contado con él para esta utilización, pensando en el Sierra RS Cosworth. Sin embargo, ante la falta de competitividad lógica de este coche, que es un tracción trasera, en pruebas nevadas y embarradas, se ha preparado a toda prisa una versión del 4x4, cuyo motor V-6 de 2,8 litros da poca potencia y cuya transmisión total no ha sido convenientemente desarrollada de cara a los rallies. Tanto que en varias ocasiones Stig tuvo problemas con la transmisión de potencia al eje delantero, y hubo tramos en que sólo funcionó el trasero. De todas formas, logró salvar su cuarta plaza que por un momento se vio comprometida por la proximidad del Mazda de Carlsson.

Este ha sido un poco la gran decepción de la prueba. Los Mazda eran unos de los grandes favoritos del Montecarlo de este año. La pasada temporada habían conseguido ya buenos resultados y tenían por tanto los coches comprobados. Pero como ya se sabe, ambos coches se vieron afectados en la primera etapa por la rotura de un colector del turbo, una pieza en fibra de carbono. A Carlsson le costó el perder cuatro minutos. Pero Salonen perdió cincuenta, decidiendo retirarse. Con esos cuatro minutos perdidos, Carlsson se encontró relegado a la decimoquinta posición, detrás de participantes más lentos que él a los que tenía que adelantarse en cada tramo con la consiguiente pérdida de tiempo con respecto a

### TRAMOS CRONOMETRADOS

- 1.º Tramo: 1.º Saby, 1-36; 2.º Biasion, a 2 seg.; 3.º Kankkunen, a 5 seg.
- 2.º Tramo: 1.º Biasion y Kankkunen, 9-13; 3.º Saby, a 1 seg.
- 3.º Tramo: Anulado.
- 4.º Tramo: 1.º Biasion, 14-26; 2.º Salonen, a 7 seg.; 3.º Kankkunen, a 8 seg.
- 5.º Tramo: 1.º Carlsson, 17-52; 2.º Saby, a 1 seg.; 3.º Kankkunen, a 2 seg.
- 6.º Tramo: 1.º Biasion, 21-25; 2.º Kankkunen, a 9 seg.; 3.º Saby, a 32 seg.
- 7.º Tramo: 1.º Saby, 14-30; 2.º Kankkunen, a 12 seg.; 3.º Biasion, a 14 seg.
- 8.º Tramo: 1.º Biasion y Saby, 14-34; 3.º Kankkunen, a 6 seg.
- 9.º Tramo: 1.º Saby, 28-43; 2.º Kankkunen, a 6 seg.; 3.º Biasion, a 23 seg.
- 10.º Tramo: 1.º Saby, 20-39; 2.º Kankkunen, a 4 seg.; 3.º Biasion, a 11 seg.
- 11.º Tramo: 1.º Kankkunen, 28-52; 2.º Saby, a 2 seg.; 3.º Biasion, a 3 seg.
- 12.º Tramo: 1.º Grundel, 10-44; 2.º Biasion, a 15 seg.; 3.º Röhrl, a 22 seg.
- 13.º Tramo: 1.º Kankkunen, 14-59; 2.º Carlsson, a 12 seg.; 3.º Biasion, a 13 seg.
- 14.º Tramo: 1.º Biasion, 24-53; 2.º Kankkunen, a 9 seg.; 3.º Blomqvist, a 22 seg.
- 15.º Tramo: 1.º Kankkunen, 8-54; 2.º Biasion, a 1 seg.; 3.º Röhrl, a 10 seg.
- 16.º Tramo: 1.º Kankkunen, 14-31; 2.º Biasion, a 1 seg.; 3.º Blomqvist, a 13 seg.
- 17.º Tramo: 1.º Röhrl, 18-41; 2.º Kankkunen, a 5 seg.; 3.º Carlsson, a 8 seg.
- 18.º Tramo: 1.º Biasion, 18-41; 2.º Kankkunen, a 12 seg.; 3.º Blomqvist, a 25 seg.
- 19.º Tramo: 1.º Röhrl, 26-46; 2.º Kankkunen, a 14 seg.; 3.º Carlsson, a 18 seg.
- 20.º Tramo: 1.º Röhrl, 21-20; 2.º Kankkunen, a 3 seg.; 3.º Blomqvist, a 13 seg.
- 21.º Tramo: 1.º Biasion, 25-56; 2.º Kankkunen, a 5 seg.; 3.º Röhrl, a 21 seg.
- 22.º Tramo: 1.º Kankkunen, 18-03; 2.º Röhrl, a 2 seg.; 3.º Biasion, a 15 seg.
- 23.º Tramo: 1.º Biasion, 20-16; 2.º Kankkunen, a 17 seg.; 3.º Röhrl, a 21 seg.
- 24.º Tramo: 1.º Röhrl, 17-21; 2.º Kankkunen, a 15 seg.; 3.º Biasion, a 20 seg.
- 25.º Tramo: 1.º Röhrl, 17-21; 2.º Kankkunen, a 15 seg.; 3.º Biasion, a 20 seg.
- 26.º Tramo: 1.º Röhrl, 23-37; 2.º Biasion, a 17 seg.; 3.º Blomqvist, a 58 seg.

### CLASIFICACION FINAL

- 1.º Biasion-Siviero (Lancia Delta 4WD) 7 horas 30 minutos 50 segundos (1.º de Grupo A).
- 2.º Kankkunen-Piironen (Lancia Delta 4WD) a 59 seg.
- 3.º Röhrl-Geistdorfer (Audi 200 Quattro Turbo) a 4 min. 10 seg.
- 4.º Blomqvist-Berglund (Ford Sierra 4x4) a 10 min. 7 seg.
- 5.º Carlsson-Carlsson (Mazda 323 4WD) a 15 min. 55 seg.
- 6.º Eriksson-Diekmann (VW Golf GTI 16V) a 28 min. 19 seg.
- 7.º Vallet-Lallement (Visa 1.000 P) a 30 min. 8 seg. (1.º de Grupo B).
- 8.º Dorche-Breton (Visa 1.000 Pistas) a 31 min. 54 seg.
- 9.º Ragnotti-Thimonier (Renault 11 Turbo) a 33 min. 36 seg.
- 10.º Weber-Feltz (VW Golf GTI 16V) a 36 min. 7 seg.
- 11.º Chatriot-Périn (Renault 11 Turbo) a 37 min. 14 seg.
- 12.º Balas-Laine (Lancia Delta 4WD) a 38 min. 29 seg. (1.º de Grupo N).
- 13.º Eklund-Whitcock (Subaru 4WD) a 41 min. 17 seg.
- 14.º Vergnaud-Jouan (Visa 1.000 Pistas) a 41 min. 32 seg.
- 15.º «Tchine»-Thimonier (Audi Coupé) a 45 min. 47 seg. Hasta 92 clasificados.



Lancia estaba dispuesto a ganar  
Puso todos los medios para ello



## Si lo puede comprar, cómprelo

Es muy sencillo. Solicite en la Sucursal del Banco Popular Español, de la que es cliente, la tarjeta VISA-POPULAR y Vd. se sentirá más seguro, con más posibilidades de compra y mejor cubierto en sus necesidades.

Podrá experimentar cómo la tarjeta VISA-POPULAR sólo le proporciona ventajas. Con ella podrá comprar en miles de establecimientos, tanto de España como del extranjero y también podrá obtener dinero efectivo a través de las oficinas bancarias en las que figure el distintivo VISA; en España prácticamente en todas las Entidades bancarias, y en el extranjero, en las de los Bancos importantes. La VISA-POPULAR, como tarjeta de crédito, también le permite acogerse al sistema de pago

aplazado en varias mensualidades, sin más requisito que el de comunicar al Banco su deseo; en definitiva, Vd. mismo se está concediendo un crédito automático. La tarjeta VISA-POPULAR le ofrece además, incorporado, y sin coste alguno, un completo paquete de seguros:

En resumen, la tarjeta VISA-POPULAR es un medio de pago: MODERNO, porque se trata de un producto diseñado con la más avanzada tecnología; COMODO, porque facilita una gran libertad de decisión a la hora de efectuar sus compras; EFICAZ, porque al ser la tarjeta VISA la de mayor difusión, representa una garantía de servicio y calidad.

\* Compañía de Seguros Mare Nostrum



Blomqvist, que no se encontraba a nadie delante suyo. Pudo subir en la clasificación hasta el quinto puesto, pero como hasta la etapa complementaria mantuvo el decimoquinto orden de salida en cada tramo, no pudo acercarse a su compatriota. En la última etapa pudo haber intentado algo, pero un pinchazo en el primer tramo le hizo buscar, de acuerdo con su director deportivo, el asegurar un quinto puesto en vez de arriesgarse inútilmente. El Mazda, según Carlsson, es un coche que pese a ser turbo, acusa mucho la altura en forma de pérdida de potencia. Además los pilotos se quejan de llevar una primera y una segunda demasiado largas, que les perjudica en terreno muy virado.

Hubo una bonita lucha entre los coches de dos ruedas motrices, concretamente entre los R-11 Turbo y los Volkswagen GTI 16V. Al final fueron éstos, gracias a Kenneth Eriksson, los que se impusieron. El caso es que cuando más abundante fue la nieve, los coches franceses estuvieron en cabeza, para después ir cediendo progresivamente. Fue entonces cuando sus pilotos comenzaron a arriesgarse, teniendo algunos toques que todavía les hicieron perder más tiempo, o cometiendo errores en la elección de los neumáticos. Ragnotti logró salvar el segundo puesto entre las dos ruedas motrices, por delante del segundo Golf de Erwin Weber, y el otro Renault 11 Turbo de Chatriot. Oreille, el tercer hombre del equipo francés, había tenido que retirarse con el motor roto. A excepción de Eriksson, todos estos hombres tuvieron que inclinarse ante los pequeños Citroën Visa 1.000 Pistas de Ballet y Dorche, rapidísimos en la nieve. El primero de ellos ganó además la clasificación de Promoción, que intenta premiar a los amateur. También muy rápida al volante de uno de estos coches se mostró Carole Vergnaud. Tuvo un choque contra una casa en el tramo de Saint Leger du Ventoux

en el que perdió una puerta, que tuvo que ser pegada con cinta adhesiva y esto afectó un poco a la alineación del coche. De todas formas fue una clara y meritoria vencedora de la Copa de Damas.

Los que no pudieron mantener hasta el final su sorprendente ritmo de los primeros días fueron los dos Lancia Delta 4WD grupo N —coches de serie auténtica— del Jolly Club, conducidos por Vittorio Caneva y Alessandro Fiorio, precisamente el hijo de Cesare Fiorio. Se habían llegado a meter entre los primeros puestos pero Caneva se salió en la nieve y se quedó atascado veinte minutos, lo que le retrasó en forma casi irreparable. Y Fiorio hizo lo mismo en la última etapa, reventando además un neumático, lo que le costó doce minutos. Hay que decir que el joven Alessandro se encontraba para entonces muy presionado por Bertran Balas, con otro Lancia grupo N, absolutamente privado —el Jolly Club es un equipo semioficial de Lancia— que estaba a tan sólo ocho segundos suyos. De todas formas, Lancia se aseguraba también la victoria en esta categoría, en la que copaba los dos primeros puestos con Balas y Fiorio, dejando el tercero a Pantiaci y su Alfa Romeo 33 4x4, que al fin y al cabo también es de la casa.

El último tramo fue fatal para Kalle Grundel, que ha luchado denodadamente durante todo el rallye para mantener en la carrera su aparatosa Sierra Cosworth —para él no hubo posibilidad de preparar un Sierra 4x4— con el que se encontraba en decimosexta posición. La suspensión trasera se rompió cuando la llegada estaba a la vista. Realmente no se puede decir que el piloto sueco perdiera mucho con el abandono.

**Sergio Piccione**  
Fotos: **Alfonso Nieto,**  
**Ramón Rodríguez y Esteban Delgado**  
enviados especiales

## Los equipos del Mundial

**A**ÑO nuevo, vida nueva. 1987 recibe al campeonato del mundo de rallyes con la nueva reglamentación de Grupo A, (turismos producidos en una cantidad mínima de 5.000 ejemplares/año). Una normativa que ha dejado a un lado a Peugeot, poseedora del título en las dos últimas ediciones, que ha debido orientarse hacia otras disciplinas y a la que el resto de marcas han tratado de adecuarse como han podido, echando mano de los catálogos, en espera de la aparición de los auténticos vehículos de grupo A en un futuro no muy lejano.

Tras haber prestado a Jean Marie Balestre su máximo apoyo en la instauración de esta nueva era, el equipo Lancia es, un año más, uno de los principales favoritos al triunfo. Con el fichaje del campeón del mundo Juha Kankunen, unido a los nombres de Markku Alen y Massimo Biasion como trío de choque, Cesare Fiorio quiere hacerse con el título si no por calidad, al menos por número. Vic Preston en África, Mikael Ericsson en Suecia e Inglaterra, Jorge Recalde en Argentina y Bruno Saby en Córcega cubrirán perfectamente los intereses de la marca italiana.

Aunque el Lancia Delta HF 4WD poco tenga que ver con su antecesor, posee una buena base: motor dos litros turboalimentado y transmisión integral último grito, capaz de variar el reparto de potencia entre los ejes. La limitación a dos válvulas por cilindro, que impide, por ahora, al motor superar los 250 caballos y su elevado peso son sus desventajas.

Ford cuenta con la máquina más potente del lote, el Sierra Cosworth y con

# TODOS A PUNTO

55 EXTRA

La reglamentación de grupo A ha puesto en competición unos coches impresionantes. El Audi 200 Quattro Turbo es un ejemplo. Un coche grande, potente y ágil que da espectáculo en cuanto aparecen pruebas difíciles.



El Lancia Delta HF 4WD es una máquina de ganar carreras. Tiene los mejores adelantos técnicos del momento. Es un grupo A muy evolucionado en el que se ha estado trabajando desde hace seis meses.

dos pilotos, los suecos Stig Blomqvist y Karl-Erik Grundel, de reconocida valía, a los que se unirán en distintas ocasiones pilotos como Didier Auriol y Carlos Sainz. Su gran problema es la transmisión de los por lo menos 300 caballos por tan sólo dos ruedas motrices en un campeonato en el que, Tour de Corse aparte, imperan los pisos de carácter deslizante. Así lo parece reconocer la propia Ford al correr en Suecia con el Sierra 4x4i de tan sólo 225 caballos y más de 1.300 kilos de peso.

Si la experiencia es un grado, Mazda cuenta con una importante ventaja sobre sus rivales. El pequeño equipo, con sede en Bélgica y dirigido por el ex piloto alemán Achim Warmbold, posee

# LBOM

CONCESIONARIO OFICIAL

La Boutique de la Moto

CREDI-MOTO Y ACCESORIOS (EN 24 HORAS)  
LA BOUTIQUE DE PRENDAS MAS EXTENSA DE MADRID  
POLIZA ANTIRROBO-ESABE-CAR «GRATIS»  
RECAMBIOS ORIGINALES

SUPER - CONDICIONES

\* ¡¡DESDE 3.600 PTAS. MES!! ¡¡LLAMENOS!!

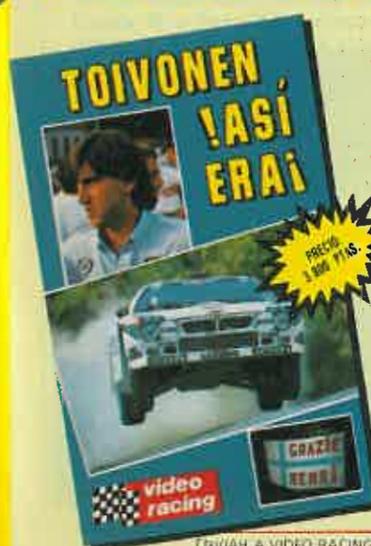
BARCELO, 9 - MADRID ☎ 447 49 99-448 09 42

# YAMAHA

NUEVA GAMA

# 87\*

CON NOSOTROS PUEDES  
PROBAR EL MODELO QUE  
QUIERAS COMPRAR.



# ¡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

APRESURATE Y ENVIANOS EL CUPON «YA». STOCK LIMITADO

- 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
- ARGENTINA 86 - NUEVA ZELANDA 86
- SAN REMO 86 - RAC 86
- TOIVONEN ¡ASI ERA!

PRECIO UNITARIO 5.950 PTAS



2 RALLYES EN UNA CINTA

Nombre .....

Dirección .....

Ciudad ..... D. P. ....

Sistema: VHS  Beta  2.000



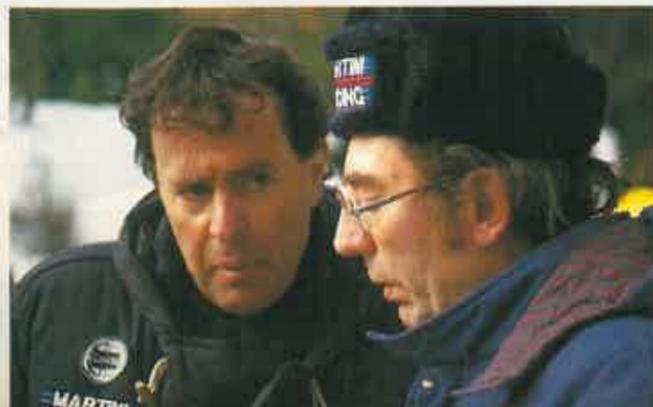
Los Subaru RX Turbo han sido una de las revelaciones del Montecarlo. Son modelos sencillos y con potencia bastante reducida pero muy manejables.



El Mazda 323 tiene las características vitales para ganar carreras. Las manos de Timo Salonen pueden hacer diabluras en cuanto el coche esté a punto.



El Ford Sierra Cosworth es el coche más potente del grupo. Pero sólo dispone de dos ruedas motrices. A la izquierda, Césare Fiorio y el ingeniero Lombardi de Lancia.



todo un año de experiencia con el Mazda 323 Familia, una pequeña bomba con motor de 1.600 centímetros cúbicos turboalimentado, cuatro válvulas por cilindro y tracción total capaz de desarrollar 240 caballos para tan sólo 1.050 kilos de peso. Y si ponemos al volante al campeón del mundo de 1985, el finlandés Timo Salonen, nos encontramos ante un serio candidato al triunfo final por la módica cantidad de 500.000 dólares. Como punto negativo su transmisión con sólo dos diferenciales que hace sufrir notablemente la caja de cambios, aunque esto es temporal pues los japoneses están dispuestos a construir otras 5.000 unidades para solucionar el problema. En cuanto al equipo, Salonen contará con el apoyo del sueco Ingvar Carlsson y, al parecer, del italiano Andrea Zanussi en rallyes en los que esté presente el asfalto.

Aunque la reglamentación del grupo A ha venido a coincidir con la política de Audi de participar con vehículos lo más cercano a la serie, los hombres de Ingolstadt no disponen por el momento del vehículo perfecto, lo que les ha obligado a intensos test comparativos entre el Audi 200 Turbo y el Audi Coupé para elegir el más adecuado. Potencia y aparatividad por un lado contra manejabilidad y escasos caballos por otro, tendrán de todas maneras a Walter Röhrl al volante, vencedor en cuatro ocasiones del Rallye de Montecarlo sobre otros tantos vehículos distintos. Para acompañarle en el Mundial estarán Hannu Mikkola, a falta de dos pruebas para cubrir el centenar de rallyes del campeonato del mundo, y Ari Vatanen que puede hacer en Suecia su reentre en el mundial.

Tanto Renault como Volkswagen participarán asiduamente en el campeonato del mundo poseyendo ambas una característica común: la de hacerlo con modelos de tracción delantera con potencia inferior a los 200 caballos. La marca francesa contará con los servicios de Jean Ragnotti y François Chatriot, a los que se unirá Alain Oreille en Montecarlo y Córcega y la marca alemana será defendida por el campeón del mundo de Grupo A 1986, el sueco Kenneth Eriksson, y por el alemán Erwin Weber.

Las marcas japonesas Toyota y Subaru tendrán como punto álgido de la temporada el Rallye Safari en el que Bjorn Waldegaard intentará un nuevo triunfo sobre el potente Toyota Supra, mientras que Subaru ha disputado el «Monte» con Per Eklund y Harald Demuth al volante de los RX Turbo (180 caballos y 1.050 kilos).

Tampoco hay que descartar los equipos semioficiales que con vehículos como los Mercedes 2.3 16V, BMW M3 o 325 ix, o cualquiera de los anteriores, estarán más cerca que nunca de los oficiales.

Esteban Delgado

## El vencedor BIASION DIEZ AÑOS DESPUES

**S**ATISFACCION sin reservas las de Massimo Biasion y Tiziano Siviero sobre el podio de Montecarlo. Su triunfo enlaza con el conseguido hace diez años por Sandro Munari y Mario Manucci, sobre un Lancia Stratos, última victoria cien por cien italiana en la prueba.

Para el piloto italiano, su victoria era completamente merecida, hasta tal punto que estimaba no deberle nada a Juha Kankkunen. «Acordamos jugar nos el triunfo en el Turini. Además, Kankkunen no obedeció la orden de bajar el ritmo después de Gap, y siguió rodando a tope.»

Para Massimo Biasion, el triunfo de Montecarlo representa una consagración. Es su segunda victoria en el Mundial, después de la conseguida el año pasado en Argentina. Y hasta cierto punto se la debían, pues hay que recordar que en el último Rallye de San Remo, fue parado por Cesare Fiorio para que dejara pasar a Markku Alen y Dario Cerrato que necesitaban puntuar el máximo posible.

Biasion acaba de cumplir los veintinueve años y contrariamente a la mayoría de pilotos italianos, no viene de la escuela Fiat-Lancia. Se dio a conocer al volante de los Opel Ascona del equipo Conrero-GM Italia, de donde lo sacó Fiorio para hacerle correr el campeonato europeo, que ganó en 1983.



NUEVO CONCESIONARIO EN MADRID

# TRAMOVIL

La técnica más avanzada al servicio de su automóvil

JUAN BRAVO, 42, 44, 58, 60 Y GOYA, 118

# AL LIMITE DE LO LEGAL

El Rallye de Montecarlo ha estado salpicado de rumores que ponían duda la legalidad de los coches participantes. La entrada en vigor de la reglamentación que limita al grupo A la máxima preparación de los coches admitidos en las pruebas del Mundial ha limitado en mucho la creatividad de los técnicos, que tienen que mantenerse muy próximos a las soluciones que se aplican en el coche que se vende al público.

Los primeros rumores surgieron antes de la prueba y afectaban a los R-11 Turbo en lo que a la caja de cambios y la suspensión delantera se refiere. También se sospechó de la suspensión delantera de los Golf. Y finalmente los Mazda y Audi. Pero nada más comenzar la prueba e iniciarse el recital de los Lancia, todos los rumores de falta de legalidad convergieron en los coches italianos.

Al frente de la acusación estuvo Achim Warmbold, el responsable del Mazda Rallye Team, cuyos coches se presentaban como favoritos de la prueba y que estaban realizando un rallye por debajo de lo que se esperaba de ellos. Warmbold sometió a un severo marcaje a los dos Lancia, tratando de descubrir alguna irregularidad. Mientras tanto, los rumores habían llegado a la dirección de carrera y ante ellos, el ingeniero Cadringer de la FISA y el comisario técnico Caneschi, viajaron a Gap para poder inspeccionar los coches durante la verificación si hubiera sido necesario. Al llegar a Gap, Warmbold le entregó una carta en la que pedía que los Lancia fueran verificados, pero Caneschi la rechazó por no tratarse de un procedi-



Se puede apreciar los agujeros de refrigeración en el paragolpes. El coche de Bertram Balás no los llevaba



La suspensión trasera también fue objeto de reclamación. Para el director deportivo de Mazda, ha sido modificada



Los Lancia en una asistencia. Hombres de Audi vigilan

miento oficial. Durante el día siguiente, Warmbold siguió sus investigaciones sobre los Lancia y al llegar a Mónaco, puso una reclamación oficial basada en los agujeros que llevaban los coches en el paragolpes y que no aparecen en los vehículos de serie; en el montaje del paragolpes delantero avanzado para que no roce con los neumáticos; en la suspensión trasera equipada de dos brazos de reacción no homologados y en la colación del filtro de aire en forma diversa. Ante la reclamación oficial, los coches fueron verificados y declarados conformes.

Todo parece indicar que pese a su experiencia en el mundo de la competición, Achim Warmbold ha pecado de ingenuo, haciendo una preparación de los Mazda sin apurar el reglamento hasta el límite como si han hecho los hombres de Lancia. Intentó que se alinearan con él los hombres de Ford, Audi y Renault, pero no lo consiguió. Para el anecdotario hay que decir que Lancia compró el Audi Quattro grupo A de Ericsson este invierno para ver hasta dónde se podía ir en la preparación de estos coches (los Audi tenían fama el año pasado de rozar la ilegalidad). Y Audi ha hecho lo mismo este año, habiendo adquirido varios Lancia Delta HF 4WD, con los que los dirigentes del equipo se desplazaban sin esconderse durante la prueba.

## TRAMO A TRAMO



● Walter Röhrl no estará presente este año en el Rallye de Portugal. No se fía de que la organización sea capaz de controlar al público. Los coches alemanes deberían ser conducidos por Hannu Mikkola y el último vencedor del Paris-Dakar, Ari Vatanen.

● Kalle Grundel dispondrá para el Rallye de Suecia de un Sierra 4x4. La preparación de su coche y del de Blomqvist corre a cargo de Ola Stromberg. Este, sin embargo, acaba de firmar con Saab para correr con un Saab 900 Turbo el Open Británico.

● Michael Sundstrom está intentando convencer a los hombres del equipo Mazda que le dejen correr con el Peugeot 205 GTI del Open británico.

● Nada más terminar en Suecia, Stig Blomqvist partirá para Kenia para entrenar el Rallye Safari. En principio debería participar con un Sierra RS Cosworth.

● Carlos Sainz estuvo en Montecarlo siguiendo las evoluciones de Kalle Grundel.

● Existen dudas de que Blomqvist corra el Tour de Córcega. Ante la participación

de Carlos Sainz y Didier Auriol, es posible que no tome la salida en la prueba.

● No sólo Waaldegard sino también Thorp hicieron de exploradores para Blomqvist y el equipo Ford en espera de que Toyota prepare sus coches. Finalmente la elección ha recaído sobre el modelo Supra y el debut está previsto para el Rallye Safari.

● Per Eldund volverá al volante de un Subaru en el Safari. Para el resto de la temporada en Gran Bretaña, dispondrá de un Audi.

● Fuerte equipo Mazda en el Rallye de Suecia. Además de Timo Salonen e Ingvar Carlsson con los dos coches oficiales estarán Harri Toivonen y Michael Sundstrom con los coches de importador finlandés.

● El vencedor del rallye, Mikki Biasion, que, paradójicamente, es el tercer hombre del equipo Lancia-Martini, tiene un programa que incluye, además de Montecarlo, los rallyes de Portugal, Córcega, Acrópolis, Argentina y San Remo. Aunque este programa podría aumentarse en función de los resultados.

## VIAJA GRATIS AL MUNDIAL DE RALLYES

HACIENDOTE SOCIO DE **TELESPORT S.A.**

OFERTA LIMITADA

Participa en los sorteos de tres viajes a los Rallyes del Mundial '87, acompañando a los equipos de TELESPORT y de los relojes MARTINI RACING

Por sólo **4.600** ptas. al mes.

Recibe las cintas del Mundial de Rallyes, de una hora de duración, que reflejan todo el ambiente, toda la información con entrevistas en grabaciones profesionales. Disponible en todos los sistemas.

TENEMOS A LA VENTA EL RALLYE DE MONTECARLO '87

Llama o escribe a: **TELESPORT, S.A.**

c/ Escocia, 60 - 1.º - 1.ª

Telét. (93) 349 90 64

08016 Barcelona



NUEVO CONCESIONARIO EN MADRID

## TRAMOVIL

La más moderna exposición de vehículos, donde le esperan los últimos modelos

JUAN BRAVO, 42, 44, 58, 60 Y GOYA, 118

# Lancia Delta HF 4 WD CABALLO GANADOR

**E**L vencedor en Montecarlo del 87 es, sin duda, el coche más próximo a la serie de las últimas ediciones. Tal y como exigen los reglamentos, al menos 5.000 unidades del Delta 4WD han sido fabricados en un año consecutivo; es un coche, pues, que cualquiera puede comprar, si bien el «grupo A», vencedor en esta prueba del Mundial, incorpora algunas modificaciones permitidas por los organismos deportivos, aunque conservando la estructura y la disposición de los órganos mecánicos del modelo de serie o «grupo N» (que también ha vencido en Montecarlo en su categoría).

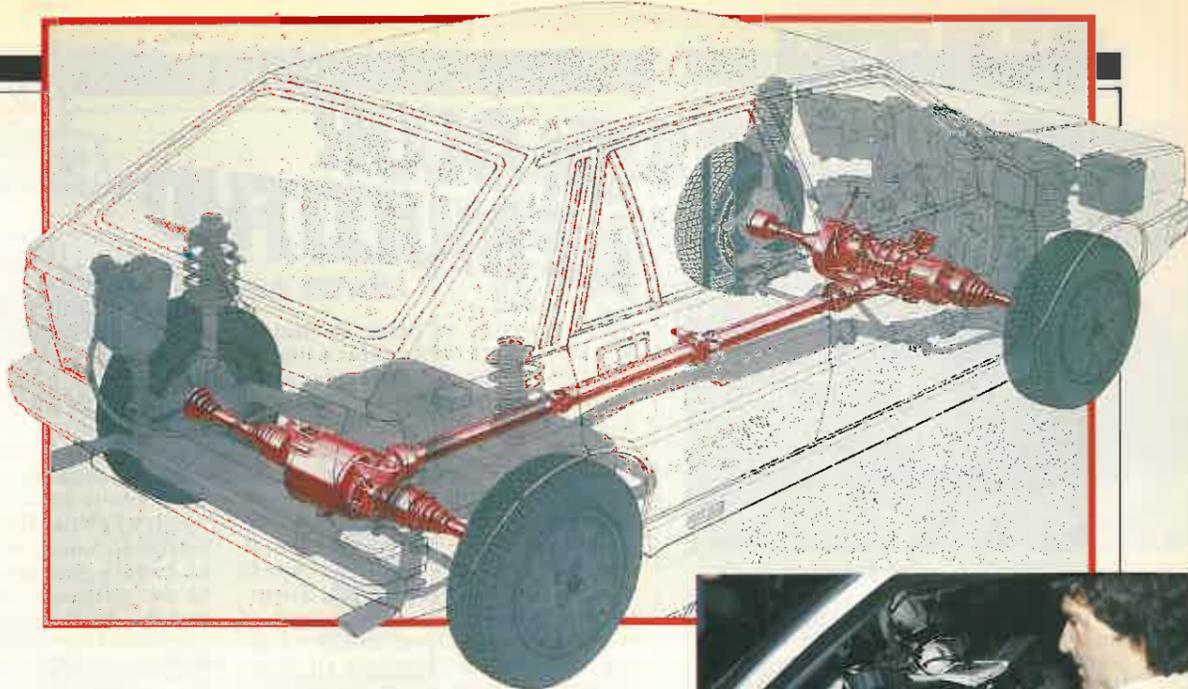
El motor es el de dos litros turbo, que

indistintamente utiliza el compresor Garrett o KKK, siendo estos últimos algo más potentes y por tanto utilizados en los motores empleados en este rallye. La potencia alcanzada oscila, según la presión de soplado, alcanzando una máxima de 230 caballos a 6.250 revoluciones por minuto, frente a los 165 caballos del coche de serie. Todo un complejo sistema electrónico, desarrollado por Weber y Magnetti Marelli ha sido puesto a punto para asegurar la inyec-

Primera victoria en la carrera inaugural del Delta Biasion también estrenó victoria en el Principado



Con cuatro ruedas motrices y 230 caballos de potencia máxima, el Delta 4WD será el enemigo a batir en los rallyes del Mundial, disputados bajo suelos muy deslizantes.



ción de combustible y el encendido digitalizado.

Pero es el sistema de transmisión lo más revolucionario del coche y lo que le hace, por ahora, imbatido en su utilización deportiva. Como indican las siglas 4WD (Wheel Drive, 4 ruedas tractoras), el Delta tiene tracción integral, con un repartidor central variable, de tipo Ferguson, un diferencial autoblocante de-

lantero y un diferencial Torsen trasero. En utilización de competición, el reparto de par entre ambos ejes varía entre el 50/50 y el 45/55 (primera cifra, porcentaje de par sobre el eje delantero). La eficacia del sistema es evidente: respecto al impresionante grupo B del año pasado (Delta S4), en los tramos del Montecarlo disputados bajo las mismas condiciones climatológicas, no hay más que



## EL EQUIPO OFICIAL FANTA LIMON

# ¡GANA EL PARIS-DAKAR!

Miguel Prieto, al volante del Nissan Patrol oficial del equipo FANTA LIMON, se ha proclamado brillantemente vencedor del rallye más duro del mundo. El Paris-Dakar. De todos los equipos que salieron de París, sólo algunos llegaron a Dakar. El equipo FANTA LIMON fue el primero en su categoría (Diesel) y el noveno en la clasificación general. Todo un éxito.



Miguel Prieto, vencedor del Rallye de los Faraones y el Paris-Túnez, suma ahora a su brillante palmarés el Paris-Dakar. Todo un récord.

NISSAN

PARIS-DAKAR  
EQUIPO OFICIAL



# FANTA LIMON DONDE ESTA LA EMOCION!



es un producto de la Organización



**La tracción total, ventaja definitiva**  
Todas las ruedas transmiten la potencia al suelo cuatro décimas de diferencia por kilómetro. Claro que esta diferencia es triplicada si analizamos uno y otro en tramos de asfalto. Y en cuanto a las diferencias entre el grupo A y el grupo N, en el Montecarlo pasado ha sido de tres segundos por kilómetro, también en los tramos en que la comparación fue posible; baste decir que el grupo N, sobre hielo y nieve, ha sido del orden de dos segundos por kilómetro más rápido que el mejor tracción delantera, haciendo abstracción de la calidad de los pilotos de unos y otros coches, porque si se pudiesen igualar, las diferencias serían aún mayores.

FICHA TÉCNICA



LANCIA DELTA GRUPO A

**MOTOR Disposición:** Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.995 c.c. (84x90). Alimentación: Inyección electrónica, con turbocompresor. Intercambiador de calor aire/aire. Potencia máxima: 230 CV a 6.250 rpm. Par máximo: 33,0 mkg. a 4.000 rpm.

**TRANSMISION Caja de cambios:** Manual, 5 marchas, con relación cerrada. Embrague: Cerámico. Tracción: A las cuatro ruedas, con repartidor central del par, de acoplamiento viscoso (Ferguson). Diferencial autoblocante delante y diferencial trasero Torsen.

**SUSPENSION Delantera:** Ruedas independientes tipo McPherson, brazos oscilantes y barra estabilizadora. Trasera: Ruedas independientes tipo McPherson, con barras transversales, brazos de reacción y barra estabilizadora.

**FRENOS Delanteros:** Discos autoventilados. Traseros: Discos autoventilados.

**RUEDAS Asfalto:** Pirelli 210/565-16". Tierra: Pirelli 185/70-15".

**PESOS Y CAPACIDADES** Peso en orden de marcha: 1.120 kg. Capacidad depósito combustible: 80 litros.

# EN OLOR DE MULTITUD

**P**OCAS veces se había movlizado tanta gente para recibir a deportistas del motor. El recibimiento de los participantes españoles en el Rallye París-Dakar, tanto en Madrid como en Barcelona, ha sido muy emotivo. En Madrid se reunieron todos los medios informativos y, desde las siete de la mañana, montaron guardia en el aeropuerto para recibir a los equipos participantes. Después del contacto con periodistas y aficionados madrileños, continuaron el viaje hacia Barcelona, donde tuvieron una primera recepción en el aeropuerto ante un numeroso público. En caravana se trasladaron al Ayuntamiento, donde les recibió el alcalde, Pascual Maragall. Después, la comitiva del Dakar cruzó la Plaza de San Jaime para ser recibidos por el presidente de la Generalitat, Jordi Pujol.

A pesar del cansancio después de veintidós días de carrera y doce horas de viaje, las caras no eran de fatiga, sino de alegría por el buen pa-

pel realizado en la prueba. Aunque todavía es pronto para hacer planes de cara al año que viene, en principio, la mayoría tiene en proyecto participar en la próxima edición. En cuanto a las impresiones generales sobre la edición que acaba de concluir, algunos se quejaban de un cierto favoritismo hacia Peugeot, y echaban en falta la carismática figura de Thierry Sabine. En cuanto a la organización, todos coinciden en que no ha habido grandes problemas, y no ha sido necesario improvisar sobre la marcha. En la llegada también se encontraba Juan Hernández, que tuvo que ser repatriado tras su fuerte caída. En Madrid se incorporó al grupo de participantes para acompañarlos a la recepción que les esperaba en Barcelona.

Salvador Cañellas, Juan Porcar, Miguel Prieto y Carlos Mas, así como el resto de los participantes, tienen por delante unas semanas muy agitadas de entrevistas y contactos con los medios de difusión, que seguramente les resultará más agotador que las etapas del París-Dakar.

Jordi Pujol y Pascual Maragall posaron para la posteridad con los participantes españoles del París-Dakar, que fueron recibidos multitudinariamente en Madrid y Barcelona.



**ULTIMA HORA PARIS-DAKAR**

## Comprar y vender



EL MAYOR STOCK DE OPEL DE TODA ESPAÑA



### Movilauto, S. A.

Más de 20 años de experiencia en OPEL

Bravo Murillo, 36. Teléf. 446 62 50  
Bravo Murillo, 63. Teléf. 254 99 68  
Disponible en sistema Leasing.  
Financiación hasta 36 meses.



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



### Opel Kadett 1.3



### Venga y sáquele todo el provecho.

El Opel Kadett 1.3 está pensado para dar el máximo rendimiento, para ser útil. Empujado por su potente y moderno motor de 1.297 c.c. y 75 CV que le hace alcanzar la sorprendente velocidad de 170 Km/h. Con un consumo increíblemente reducido: 5 litros a 90 Km/h. En el Opel Kadett 1.3, todas las ventajas de la ingeniería alemana están a su alcance. Aproveche y sáquele todo el provecho. Desde sólo 1.345.561 ptas. IVA incluido.

Concesionarios Oficiales OPEL Mejores por experiencia

Aquí lo tiene. Entrega inmediata.

## REVESA

Avda. Valladolid, 45. Tel. 248 08 00  
Alberto Aguilera, 30. Tel. 447 53 43



## motor gas

Víctor de la Serna, 12. Tel. 458 65 00  
Concha Espina, 20. Tel. 250 15 18-61  
Junto al Bernabéu



Abrimos sábados tarde.

Los que más conocemos de Opel... mejor le aconsejamos

Concesionarios Oficiales OPEL Mejores por experiencia



## SEAT Castellana Motor, S. A.



CASTELLANA, 278  
Madrid 28046  
TELS. 315 33 40 - 315 51 59

**¡¡COMPRUEBELO!!  
¡¡LE ESPERAMOS!!**

Tenemos el coche de ocasión que desea y garantizado hasta 12 meses  
Financiación hasta 36 meses

Sr. Mora-Sr. Echevarría-Sr. Corpas-Sr. Peñacoba

TAMBIEN ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS



Red Seat. La garantía más fuerte



## BAVIERA MOTORS, S.A.

### Concesionario oficial BMW

**"FREE TAX"**  
Y también con placá turística

EXPOSICION Y TALLERES  
Avda. Manoteras, 2. Ctra. de Burgos, Km. 5,300  
Tel. 766 40 00 28050 MADRID

EXPOSICIONES  
Pº de la Castellana, 242. Tel. 733 93 90. 28046 MADRID  
Príncipe de Vergara, 276. Tels. 458 66 17 / 18. 28016 MADRID

TALLER, CHAPA Y PINTURA  
Ctra. de Barcelona, Km. 16,400. Tel. 672 22 11  
San Fernando de Henares (MADRID)





**MARVILSA**  
radiocomunicaciones

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

## EMISORAS-BUSCAPERSONAS

- LABORATORIOS PROPIOS
- INSTALACIONES EN TODA ESPAÑA



Haga llegar su voz a todos los puntos de su empresa

**MODELO FPH 24  
KT/FPH 54 DT**

Tipo: Radioteléfono portátil VHF sintetizado, 4 canales, 2W/5W.

Portátil VHF sintetizado de la nueva generación de equipos controlados mediante microprocesador y programables con EPROM, para mayor eficacia en la puesta a punto inicial.

**UNIDEX®**

**Gravina 2 SA**  
Neumáticos  
y Amortiguadores

Bloque de Garay, 72  
28015 Madrid

445 32 00  
Tel. 445 41 00  
419 64 76

**AUSTIN ROVER**

Ríos Rosas, 56 y Zurbano, 95

**234 58 72**

ROVER 216



## ATENTO LECTOR

**S**OY un fiel lector de su revista, a la que considero la mejor de su género; por eso, precisamente, esta vez voy a denunciar tres pequeños «gazapos» que se han colado en el último número del 10 de enero.

Un pie de foto de la página 40 es erróneo: el Lotus Fórmula Uno de la foto no fue campeón del mundo con Fittipaldi; se trata en cambio de un Lotus 49-B con el que fue campeón mundial Graham Hill en 1968, aunque precisamente el de la foto parece la versión última que pilotara Jochen Rindt en 1969 y principios del 70.

El «raro ejemplar» de la página 43 no es un Cobra

años han luchado sin éxito en el Campeonato de Resistencia contra los Porsche 959 y 962, y que creo que también llevaban un motor Ferrari 8 cilindros.

Nada más. Vuelvo a felicitarlos por su revista y les ruego disculpen esta crítica constructiva.

**Fernando de Rodrigo**

Madrid

**Respuesta:** Efectivamente tiene usted razón. Únicamente queremos matizar que las victorias del Jaguar D en Le Mans fueron tres (1955, 1956 y 1957). Asimismo en el texto del tema Lancia-Ferrari se dice que el Lancia Stratos llevaba un motor V-8, cuando en realidad queríamos decir que era un V-6.



AC, sino un ejemplar quizás aún más raro: un Jaguar D que ganara Le Mans un par de veces en los años 50.

Finalmente, en la interesante historia de la colaboración Lancia-Ferrari que incluyen en la magnífica prueba del Lancia Thema Ferrari, olvidan a los Lancia LC-Martini que estos últimos

## CARRERAS DE TODO TERRENO

**M**E dirijo a ustedes porque estoy interesado en participar en la Baja Montes Blancos, el Rallye de los Farraones o en el Rallye

## PREMIO DE PRENSA HERNANDEZ MARCOS

**H**A sido convocado, en su segunda edición, el premio de periodismo «Graciliano Hernández Marcos», instituido por Peugeot-Talbot para honrar la memoria de quien fuera su jefe de prensa, y que en esta ocasión va a ser patrocinado por el Real

Automóvil Club de España. Por un jurado nacional se discernirá entre los artículos y reportajes, tanto en prensa como en radio y televisión, aparecidos entre el 1 de junio de 1986 y el 1 de mayo de 1987 bajo el tema genérico de «La seguridad vial». Los trabajos para optar al premio, que está dotado con 500.000 pesetas, hay que hacerlos llegar al Departamento de Prensa del RACE, calle José Abascal, número 10. 28003 Madrid.

## CINE SOBRE RUEDAS

**L**A cartelera cinematográfica de Televisión Española presenta la próxima semana dos películas de indudable interés para los lectores de esta revista y los amantes del género. Por orden cronológico, el martes 3 de febrero, en Sesión de Noche, se emite un filme de 1971 titulado «Carretera asfaltada en dos direcciones», dirigido por Monte Hellman, en el que dos jóvenes con ganas de diversión desafían al conductor de un po-

tente automóvil a una loca carrera a través de varios estados del sudoeste norteamericano. El cantante James Taylor y el recordado Warren Oates son los principales intérpretes. Tres jornadas más tarde, el día 6, en Viernes Cine, está programada la película «Los caraduras», dirigida en 1977 por Hal Needham, en la que un rudo camionero, interpretado por Burt Reynolds, acepta el desafío de transportar un cargamento de cerveza desde Texas a Georgia —unos 3.000 kilómetros— en sólo 28 horas y burlando los controles de la Policía. La réplica femenina la da Sally Field.



## AFICIONADA AL MOTOR

**S**OY una asidua lectora de su revista MOTOR 16 y una gran aficionada al mun-

do del motor; aprovecho para felicitarlos por su labor, y les agradecería me facilitasen, a ser posible, la fecha de celebración del próximo Gran Premio de Fórmula 1 de Mónaco y de Jerez

## CRITICA DE TIENDAS

superior de la exposición se localizan todos los servicios administrativos así como los despachos de la dirección.

Fhasa entrega a todos sus compradores el modelo que han adquirido de manera inmediata aunque para determinados colores de los modelos Regata y Uno existan algunos retrasos que nunca son superiores a los quince días.

Esta concesión de Fiat acepta el vehículo usado como parte de pago en la operación de compra de uno nuevo. Estos vehículos, como está sucediendo

cuadrados se pueden reparar la totalidad de las averías que se pueden producir en estos automóviles. La otra zona del taller está destinada a reparar los fallos que presenten los vehículos industriales; para ello cuenta con 700 metros de superficie. El servicio técnico está atendido por ocho mecánicos, todos ellos perfectamente preparados para solventar cualquier problema.

También se presta una atención especial al apartado de la financiación; para ello utilizan los servicios de la mayor parte de

París-Dakar. Como no sé dónde hay que dirigirse para realizar la inscripción y la cantidad que debería de abonar.

Quisiera saber si ustedes podrían indicarme a quién me debo dirigir o si me pueden ustedes proporcionar esta información.

**Luis Oliva Relación**  
Fuenlabrada (Madrid)

**Respuesta.**—Para lograr conseguir toda la información ne-



cesaria para poder participar en cualquiera de las pruebas que ustedes nos citan, lo mejor que puede hacer es ponerse en contacto con la Federación Española de Automovilismo, en la que le informarán de todos los detalles necesarios para que usted pueda participar en algunas de estas tres famosas carreras. Las señas son las siguientes: Federación Española de Automovilismo. Avenida Menéndez y Pelayo, 67. Torre del Retiro, local 5. 28009 Madrid. Los teléfonos son los siguientes: 273 56 00 y 273 56 07.

## FHASA: FIAT EN SALAMANCA

**L**A concesión oficial de Fiat en Salamanca, denominada Fhasa, dispone de unas grandes instalaciones que están situadas en la carretera de Valladolid, kilómetro 2,600. El total de la superficie cubierta de estas instalaciones es de 5.000 metros cuadrados, en los que tienen cabida todas las secciones necesarias para el buen funcionamiento de una concesión de automóviles de estas dimensiones.

Entre estas secciones destacan la exposición y el taller de reparaciones. La exposición se contempla perfectamente desde el exterior gracias a unos grandes ventanales que se encargan de suministrar una gran luminosidad al interior del local, que tiene una extensión de 500 metros cuadrados. En esta exposición se muestran al público, además de todos los modelos que comercializa Fiat en nuestro país, una amplia representación de los vehículos de carácter industrial de la firma italiana. La sección de ventas está atendida por siete profesionales que procuran atender al público según el modelo que deseen adquirir. En la planta



en la mayoría de las concesiones oficiales, se encuentran perfectamente revisados y listos para ser entregados de manera inmediata.

La sección técnica se encuentra dividida en dos zonas. La primera de ellas está destinada a automóviles y en sus 500 metros

los bancos de Salamanca, así como los de las Cajas de Ahorros de esta capital. El teléfono de Fhasa es el siguiente: (923) 24 12 11.

**Puntuaciones:** Exposición, 8; vendedores, 7,5; taller, 8,5; financiación, 7,5.

## Cuéntenos su caso

de la Frontera, así como también el precio aproximado de la entrada.

Margarita Caveda

**Respuesta.**—Las fechas de celebración de estos dos grandes premios son las siguientes: el Gran Premio de Mónaco se celebrará el próximo 31 de mayo y el Gran Premio de España el 27 de septiembre. Los entrenamientos oficiales se celebrarán en los días anteriores a la carrera.

Los precios a los que usted hace referencia, en el caso de Jerez, durante el año 86, fueron los siguientes: la entrada más barata costó 2.000 pesetas y las más caras, denominadas VIP'S, valían 30.000 pesetas. Los precios de Mónaco son bastante más caros, a partir de las 10.000 pesetas y contando con las fluctuaciones que experimente el franco francés.

### BUENA ATENCION

**A**MIGOS de Motor 16, os agradecería que publicarais esta carta en nuestra revista. Siendo un gran aficionado a los coches de-



portivos y en especial a los de la marca Porsche, me personé una mañana en el concesionario Saab/Porsche de Alicante que se llama Sportmotor con la sana intención de obtener el catálogo de algún modelo de los deportivos alemanes. Quedé verdaderamente sorprendido al ver que los vendedores se volcaron en mí como si de un potencial comprador se tratase, regalándome catálogos de la gama completa, aun a sabiendas de que yo no podía comprar ni las cuatro ruedas de sus modelos.

Con esta carta sólo quiero mostrar mi más sincero agradecimiento hacia la gen-

te de Sportmotor de Alicante que tan bien me trataron.  
David Escrivá Pla  
Alcoy (Alicante)

### PRUEBAS DEL R-21

**S**IENDO un asiduo lector de su apreciada revista, me encuentro con el problema de que no tengo en mi poder los números en los que aparecen las pruebas del R-21, tanto en su versión GTS, como la TXE.

Ya que tengo interés en adquirir un vehículo de esta marca y modelo, les agradecería muchísimo, pudiesen

indicarme la forma de adquirir éste o estos números atrasados de su revista.

J.J. Fornells Arnaiz  
Lleida

**Respuesta:** Los números en los que se probaron los Renault 21 son el número 134 con fecha 17 de mayo de 1986 y el número 140 de 28 de junio del mismo año. Ambos ejemplares podrán ser adquiridos en nuestro departamento de suscripciones.



### OBRAS PELIGROSAS

**S**OY habitual lector de su Revista y me decido a escribirles indignado por cómo se realizan las obras de mejora de carreteras en nuestro país. Parto de la base de que es absolutamente loable el esfuerzo del Ministerio de Obras Públicas de canalizar los ingresos que Hacienda obtiene del usuario español para llevar a cabo su Plan Nacional de Carreteras. Pero sería deseable que el organismo competente, bien el propio MOPU o la Guardia Civil de Tráfico, asegurara que la señalización y el control del tráfico en los tramos en obras se lleven a cabo con seguridad.

Todo esto viene a cuento de que a primeros del mes de enero entraba en Madrid por la N-1 y en el tramo existente entre El Molar y San Agustín de Guadalix advertí todo tipo de irregularidades. Las líneas continuas de la antigua N-1 estaban sin borrar por lo que los conductores no sabían por qué carril ir; inesperadamente aparecían vallas metálicas en medio de la carretera y así otras tantas atrocidades que obligaban a los conductores a frenar violentamente, etc.

R. Lapeña  
Madrid

## FUERA DE SERIE



Espectacular trasera para la nueva creación del diseñador alemán Uwe Gemballa.

## GEMBALLA KURZ 560 SEC APARIENCIA SALVAJE

**P**ARECE un Mercedes 560 SEC, uno de los coupés más caros del panorama mundial, pero es algo muy distinto, se trata de un Gemballa Kurz, un prototipo único que ha costado veinticinco millones de pesetas, cantidad desembolsada alegremente por un árabe caprichoso que quería distinguirse de otros príncipes y jeques orientales.

El Gemballa Kurz es la obra de un joven diseñador alemán, Uwe Gemballa, que a sus treinta y un años no sólo monta en moto como un auténtico corredor de Gran Premio, sino que, además, ha dado vida a los Porsche más espectaculares de los últimos tiempos.

Gemballa se puso a trabajar en el Kurz 560 tras enamorarse de una *papa*, la mostrada por el Audi Quattro Sport, un auténtico homenaje a las líneas rectas y duras. El Mercedes 560 SEC, un coche mucho más redondeado y con una silueta de formas más suaves, fue el paciente elegido para la operación.

Unos tijeretazos por aquí, unos añadidos plásticos por allá y el Mercedes se transformó, casi por arte de magia, en el Gemballa Kurz, un coche muy diferente del modelo básico tanto por su forma exterior, con un maletero muy recortado, con unas tomas de aire enormes situadas por delante de los pasos

de rueda posteriores, con llantas y neumáticos de medidas descomunales; como por su mecánica, ya que el espléndido ocho cilindros en V de aleación ligera ha recibido algunos cambios para superar los trescientos caballos de potencia sin problemas.

Los dirigentes de Mercedes creen a ciencia cierta que Gemballa no ha hecho una transformación, sino que ha perpetrado una transformación, por lo que han exigido la desaparición de todos los símbolos que pueden identificar al monstruo con un vehículo de la marca alemana.

Uwe Gemballa se ha quedado tan fresco ante la prohibición y lo único que desea es que aparezcan más millonarios deseosos de personalizar sus automóviles.

Angel Marco

Fotos: Giancarlo Perini

El capricho de un jeque árabe y veinticinco millones han hecho posible este Mercedes 560 SEC personalizado.



## Filatelia



### LA SECCION FILATELICA DE SEAT

**U**N grupo de personas que trabajan en Seat o han prestado servicio en dicha empresa en su factoría y oficinas de Barcelona, tuvieron hace ya unos veinticinco años la idea de crear una sección filatélica. La misma ha trabajado mucho y bien en relación con el coleccionismo de los sellos y por necesidad hay que mencionar a Antonio Belloc Noya y al

doctor Octavio Aballí Planell, entre los muchos que han gastado muchas horas a lo largo de muchos años, para que esta sección filatélica de la Seat haya sido pujante y conseguido resultados bien positivos.

Una de las grandes realizaciones de la sección filatélica de Seat han sido sus exposiciones. La primera de todas ellas se inauguró el 30 de octubre de 1960 y duró hasta el 2 de noviembre de dicho año. Ahora, acaba de ser anunciada la última.

Cada exposición filatélica de las celebradas ha significado que en su recinto existiera una estafeta temporal de Correos en donde se aplicaba un matasello especial conmemorativo. Hoy día la colección com-

pleta de matasellos de las exposiciones de Seat son un valioso elemento para todo especialista en la temática del Automóvil. Un dato curioso de estos matasellos: la gran mayoría de ellos muestran un modelo de Seat que aquel año se lanzaba al mercado y precisamente en el matasello de la primera exposición figura el super famoso 600, el automóvil que ha marcado una época crucial en la historia de los vehículos a motor españoles.



# Hasta la última gota...

Hasta la última gota, es importante que usted tenga confianza plena en el aceite de su automóvil.

Y, hasta la última gota, nadie mejor que el líder para ofrecerle esa confianza, en cualquier condición de marcha y a cualquier temperatura.

Hasta la última gota, el líder en aceites de automoción es Multigrado CEPSA 20W-40.

Porque, hasta la última gota, sólo Multigrado CEPSA 20W-40 le ofrece garantía y prestigio CEPSA.

Exija el líder. Le asegura el mejor rendimiento de su motor... hasta la última gota.

**CEPSA MULTIGRADO**



**Un líder en su motor**



**PESOS PESADOS**



## MERCEDES REPARTO CON ESTRELLA

**C**UATRO años de trabajo entre los ingenieros de Mercedes Benz España y de la casa matriz en Stuttgart han sido necesarios para desarrollar el nuevo programa de furgonetas del segmento de 2,5 a 3,5 toneladas de peso total, que acaban de ser presentadas y que en los primeros días de febrero serán puestas a la venta. La nueva serie MB 100-MB 180 sustituye a las conocidas MB 90-MB 180, con una oferta de carga útil entre los 1.000 y 1.800 kilogramos.

La gama comprende cinco modelos básicos, que permiten un juego de unas 40 versiones distintas de carrocería, desde pequeñas camionetas, furgonetas propiamente dichas, vehículos combinados de carga y pasajeros y microbuses. La planta motriz dispone de dos motorizaciones. La MB 100 monta un motor diesel de dos litros de cilindrada de 62 caballos de potencia. A partir de la versión 120 el motor cubica 2,4 litros, con 76 caballos y caja sincronizada de cinco velocidades. En estas versiones también se dispone de dos multiplicaciones de eje, de modo que se

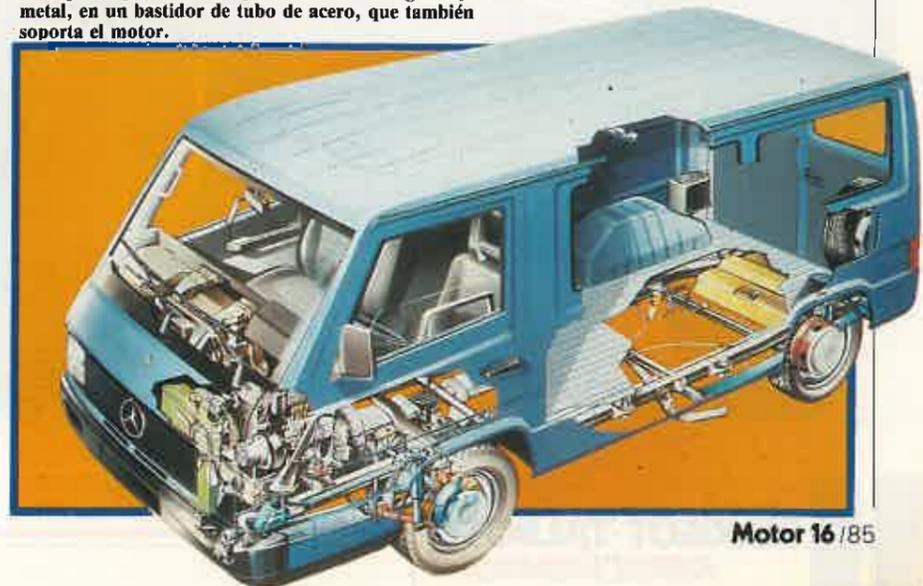
puede adaptar el uso al tipo de cargas y rutas.

La base de la construcción es un bastidor realizado con largueros y travesaños de tubo redondo. Sobre este basti-

dor se apoyan las superestructuras en un sistema de bloques de goma y metal elásticos.

En el diseño de la gama se ha buscado la armonía con las series fabricadas

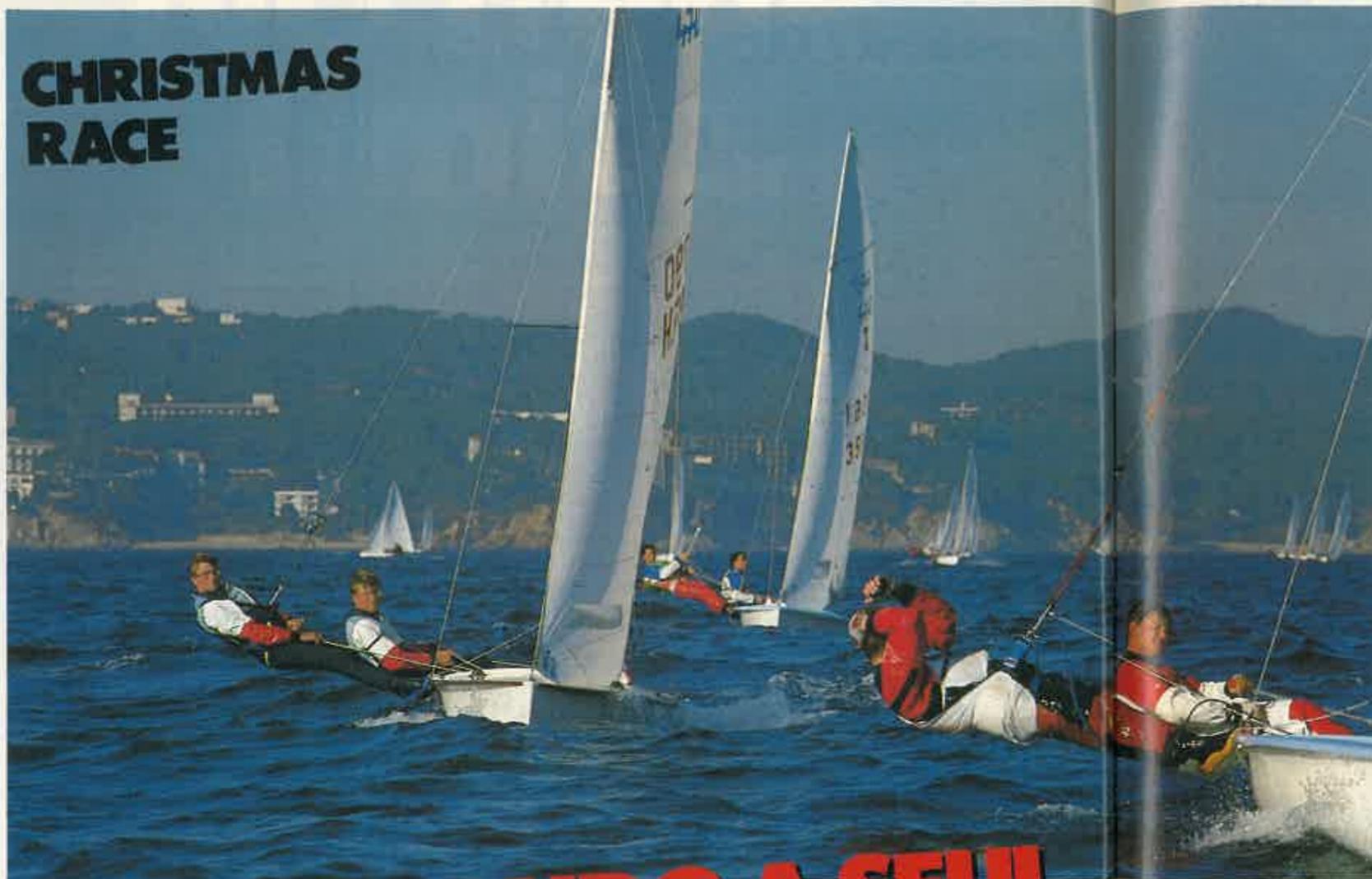
La caja se apoya sobre soportes elásticos de goma y metal, en un bastidor de tubo de acero, que también soporta el motor.



Motor 16/85



# CHRISTMAS RACE



## ARRUMBANDO A SEUL

A pesar del frío y de las malas condiciones meteorológicas, el invierno es una magnífica ocasión para regatear en España. Esto lo han comprendido desde hace años los regatistas de los países nórdicos, que emplean sus vacaciones de Navidad para entrenar regateando en Palamós.

En esta edición, la tradicional Christmas Race, ya convertida en una auténtica Semana Preolímpica, ha reunido a cerca de cuatrocientos barcos de una veintena de países, todos ellos de las ocho Clases Olímpicas.

Esta gran concentración de participantes, a pesar del duro invierno, señala claramente que se ha dado la salida en la carrera hacia los Juegos de Seúl. Jóvenes tripulaciones, que pretenden ocupar los puestos de los veteranos, surgen por doquier. Todo el mundo se prepara para alcanzar la representación



Estos tripulantes no han podido con el viento. Bañarse en pleno invierno resulta desagradable

de sus respectivos países en la Olimpiada de Seúl.

De las seis pruebas previstas, solamente se pudieron celebrar cuatro. Una se suspendió por demasiado viento y la otra por todo lo contrario.

Los regatistas españoles han realizado un papel destacado en la mayoría de las clases. Especialmente se han distinguido los deportistas de 470 femenino que es la última clase admitida en los Juegos. Teresa Zabel y Vivi Mainemare ganaron en cerrada lucha con las canarias Mimi González y Patricia Guerra.

Fueron 23 las tripulaciones de chicas que participaron en esta regata, provenientes de nueve países. Casi todas las mejores regatistas de Europa se dieron cita aquí para ver cómo las dos tripulaciones españolas dominaban la regata de cabo a rabo.

La Infanta Cristina, hija de los Reyes, también tomó parte en la regata, como viene haciendo en los últimos

La clase 470 ha sido la que ha reunido más barcos; cerca de los 140 entre chicos y chicas. Este velero de orza de dos plazas es por su tamaño, prestaciones y precio el más popular entre los jóvenes regatistas.



La Infanta Cristina maniobrando poco antes de una de las competidas salidas. Como viene siendo habitual la tripulante de la Infanta era Viki Fumadó



Un Tornado vuela contra el viento con uno de sus cascos fuera del agua, mientras que la tripulación se esfuerza en dominarlo. Abajo: Teresa Zabel y Vivi Mainemare ciñendo para ganar una de las pruebas.



tiempos, con Viki Fumadó como tripulante. Alcanzaron el puesto décimo segundo de la general (sextas españolas). Sus mejores parciales fueron un octavo y un noveno.

De las ocho clases, en dos se impusieron regatistas españoles, además del 470 femenino. En Star ganaron Costas-Pérez. En las demás, los regatistas españoles se clasificaron entre los cinco primeros en FD. Luis Doreste-Serra los segundos. Soling, Andrade en el mismo puesto. 470 masculino, León-Sánchez, terceros. Rubén Serra fue sexto y primer español en Finn y Santana-Doménech, duodécimos y primeros españoles en el catamarán Tornado, mientras que en Tablas, Isidro Enriquez terminó el séptimo.

Ante este plantel de regatistas, renovado en los últimos años, el nivel internacional de la Vela española sigue siendo alto, por lo que se puede esperar que caiga alguna medalla en los próximos Juegos Olímpicos que se celebrarán en la capital de Corea del Sur.

José Luis de la Viña

FUNCIONA SIN GASOLINA Y ANDA FUERTE



# MOTOR 16

SEMANAL

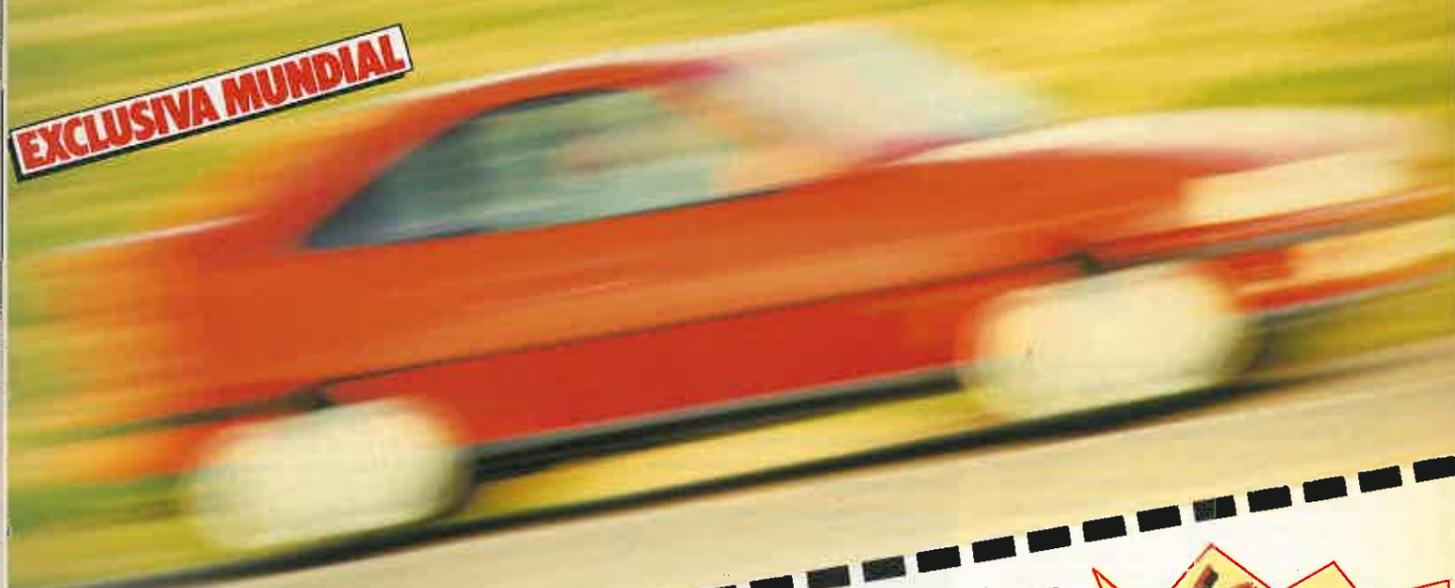
GRUPO

Todo el año que viene.

52 N.º • 8.923 Ptas.

# SU MOTOR PUEDE AHORA AHORRAR UN 22%

EXCLUSIVA MUNDIAL



## Suscríbese al ahorro de Motor 16.

Deseo suscribirme por un año (52 números) a Motor 16 al precio de 8.923 Ptas., con ello ahorro un 22% y me envían totalmente gratis el regalo que les indico.

- Extintor de fuego para coche.
- Reloj digital con brújula.

La forma que elijo es la siguiente:

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

D. ....

Dirección .....

Localidad ..... C.P. .... Provincia .....



Oferta válida sólo en territorio nacional hasta el 31-3-87. Los envíos de los regalos se efectuarán por correo certificado con acuse de recibo a partir de un mes de la recepción de este cupón.

## MOTOS

### COLANI-EGLI

## GENIOS UNIDOS

**P**OCAS veces, como en este caso, se juntan dos grandes creadores con un mismo fin. El genial diseñador Luigi Colani en colaboración con Fritz Egli han construido una moto del todo original, que seguramente marca la pauta a seguir en el mundo de las dos ruedas. Luigi Colani, fiel a su principio, donde en el universo todas las formas son redondas, ha concebido una carrocería hecha en fibra de vidrio donde todos los elementos están envueltos y protegidos al choque con el aire, incluso el conductor. El chasis es un clásico monoviga característico del técnico suizo Egli, y el motor que la equipa es un Kawasaki cuatro cilindros con 1.425 centímetros cúbicos de cilindrada, logrados con el empleo de un kit de transformación Wiseco y equipado con turbocompresor que permite alcanzar los 300 caballos de potencia. Junto con este proyecto, Luigi Colani ha anunciado que en un futuro no muy lejano saldrá a la luz un Spedd Sail de concepción totalmente nueva. Estará basado en una aerodinámica de último grito y las velas serán también diferentes a las que se emplean en la actualidad.



La Egli es hija de dos genios, el diseñador Colani y el motorista Egli. Lleva un motor Kawasaki turboalimentado que da trescientos caballos de potencia.

### MOTO RUED

## EL MOTOTRACTOR

**E**S con seguridad una de las motos más peculiares del mundo. Pero no es una moto para la aventura, tampoco para la competición, ni servirá para molar ante los amigos. Es una herramienta de trabajo, una moto para salir al campo —a un promedio de 10 km/h— ararse la parcela, sacar agua del pozo para regarla y luego, si queda tiempo, podar unos frutales. Es un tractor de dos ruedas y de moto sólo tiene eso, un cierto aspecto que recuerda a sus primas y las dos ruedas.

El resto, o sobre todo lo que es capaz de hacer, son una muestra del ingenio de su creador: Jordi Martín y Clerch.

Tal vez lo primero que choca a la vista son las ruedas —Pirelli— de motocultor, que permiten el trabajo en el campo. Las llantas son también muy peculiares puesto que son huecas y permiten que en su interior se alberguen diez litros de lo que sea: carburante, agua para servir de lastre o un buen vinillo de la tierra por si el tra-

bajo se presenta duro. El chasis, de tubo de cromo-molibdeno, relleno en ciertos puntos de silicona, ha sido realizado por Egar-kart, fabricante especialista en karts de competición (son campeones de España). El motor es un Minsel de 150 centímetros cúbicos y dos tiempos que rinde una potencia de 4 caballos. El cambio tiene dos velocidades y el freno consiste en un único disco a la salida del cambio. Este motor se arranca por cable, como un fueraborda. Lo más destacable son las posibilidades que esta moto brinda al hombre de campo ya que están previstas diversas tomas de potencia y acoplamientos.

Texto y fotos: J. L. Aznar

El motot tractor brinda al hombre de campo infinitas posibilidades de utilización. Pueden acoplarse arados diversos, toma de potencia para un compresor, bombas de agua, etcétera.



# Nuevo BMW M3 INALCANZABLE



La Serie 3 de BMW ha demostrado, desde siempre, poseer la tecnología más inalcanzable en todos los terrenos: Prestaciones, seguridad y confort.

Ahora, BMW lanza el modelo punta de la Serie: El M3. Una máquina que representa lo más puro de la raza: 200 CV; aceleración de 0 a 100 Km/h. en 6,7 segundos; recuperación de 80 a

120 Km/h. en cuarta en 7,1 segundos; velocidad máxima 235 Km/h. Con un motor M-Power de 4 válvulas por cilindro que permite alcanzar con normalidad del orden de las 7200 r.p.m., en los modelos de Serie.

Todo ello asentado sobre nuevos amortiguadores neumáticos de efecto variable mediante doble émbolo, que permiten un inigualable comporta-

miento. Con alojamientos dimensionados para poder incorporar ruedas super anchas de diez pulgadas. Con un nuevo sistema de frenado que consigue aumentar la superficie de fricción de las pastillas en un 35 por 100 por cada rueda. Barras estabilizadoras más gruesas y ancladas más cerca de las ruedas, con lo que la nobleza de reacciones de cualquier

BMW se convierte, en el M3 en un verdadero alarde.

En cuanto al diseño, la línea BMW cobra en el M3 todo su sentido estético, rebajando además al máximo el coeficiente de penetración aerodinámica. Con luneta trasera enrasada, spoiler delantero, bajos laterales salientes y deflector sobredimensionado acorde con las necesidades de

comportamiento del vehículo.

En el interior, la caja de cambios de relación cerrada y los asientos deportivos, confirman al conductor que se encuentra pilotando un auténtico bólido. Un bólido que representa, a la vez, lo más sofisticado de la tecnología BMW: Sistema Motronic II segunda generación, nuevo ABS especial para el M3, diferencial autoblocante, direc-

ción de cremallera servoasistida en función de las revoluciones del motor y toda una serie de modificaciones en el vehículo para permitirle obtener una absoluta estabilidad direccional, incluso a velocidades punta. Así es el nuevo M3. El extremo de una Serie que representa la gama más completa dentro del automovilismo de élite: La Serie 3.





# ALFONSO GARCIA DE VINUESA

## EL HURACAN

Alfonso García de Vinuesa tiene las condiciones necesarias para llegar a la Fórmula 1 y para triunfar en la F-3.000. En su primera experiencia con el March-Purolator dejó impresionados a los miles de espectadores que vieron la carrera del Jarama.

**S**i hay un piloto que representa la «tura española», virtud orgullo de los futbolistas hispanos, ese es Alfonso García de Vinuesa, un madrileño de veintiséis años que tiene la rabia de ganar, el ansia de victoria que distingue con su sello a los grandes campeones. Alfonso García de Vinuesa es un auténtico huracán con el volante en sus manos, un conductor capaz de sobrepasar los límites sin perder nunca el control. La mirada felina, las venas del cuello hinchadas, los músculos de los brazos tensos y el pie derecho, el pie del acelerador, pesado como el plomo, son los rasgos de un piloto que se ha ganado el título de «señor de la velocidad» a golpe de volante.

Alfonso García de Vinuesa, un nervio puro, se transfigura al bajar de su monoplaça; el piloto sin miedo deja paso a un relaciones públicas super eficaz, y la agresividad desplegada en la pista se convier-

te en una simpatía natural que sintoniza de inmediato con los espectadores.

El madrileño es un piloto que da la cara, un hombre que lucha siempre en los puestos de cabeza y tiene ese toque de malabarista del volante, de funambulista circense, que le permite desafiar las leyes físicas desde el instante en que se sienta en un monoplaça, ya sea un Fiesta con poco más de sesenta caballos de potencia o un March de F-3.000 con más de cuatrocientos veinte «pura sangre» a sus espaldas.

La carrera de Vinuesa, una carrera que comenzó hace ya diez años, es una de las más coherentes realizadas en nuestro país, pues ha seguido los pasos lógicos para llegar a la Fórmula 1. Primero el kart, «el

parvulario de los pilotos», según sus propias palabras, después los monoplaças de promoción y, por último, la Fórmula 3 junto con la Fórmula 3.000; los peldaños ideales para sentarse en un coche de Fórmula 1 con todas las garantías de éxito.

Las dotes deportivas del piloto madrileño han saltado a primer plano en las diferentes especialidades. Convertirse en uno de los verdaderos «ogros» de la Fórmula Ford 2.000 europea con poco más

de diez carreras, lograr el tercer tiempo de entrenamientos en la primera carrera de su vida dentro de la Fórmula 3, o clasificarse sin problemas en su experiencia inicial con un Fórmula 3.000, siempre por delante de pilotos con coches mejores y con más experiencia a sus espaldas, son esos chispazos que ponen de relieve la categoría de un piloto.

Pese a sus dotes, Vinuesa ha tenido que luchar siempre como un desesperado para





# EN COMPETICIÓN... LA SEGURIDAD DEL LIDER

EN competición... para lograr las más brillantes victorias, hay un factor decisivo: LA SEGURIDAD.  
La seguridad de la victoria, en las condiciones más extremas de dureza y dificultad, sólo se obtiene con los neumáticos más resistentes, seguros y rápidos. Por eso, los actuales campeones del mundo de rallyes eligieron Michelin para ganar. Pero Michelin no deja de pensar en Vd., el cliente. Si Michelin es líder mundial en competición, Vd. es quien realmente sale ganando.

## MICHELIN

Tecnología comprobada ✓



### PRIMERA SORPRESA

La primera experiencia de Alfonso G. de Vinuesa en F-3 dejó sin respiración a pilotos de la categoría de Capelli, Dumfries, Nielsen, Campos o Pérez Sala. Vinuesa alquiló un Ralt casi en secreto y, después de unas pruebas en Inglaterra, se presentó en el Jarama para la final del Campeonato Europeo de F-3 de 1984. Al terminar los entrenamientos saltó la sorpresa: el tercer lugar de la parrilla de salida era suyo tras haber «volado» por la pista del veterano circuito. Inteligencia, valor y habilidad sin límites fueron la causa.



conseguir las pesetas, esos presupuestos que permiten sentarse en un coche de carreras.

A mediados del 86, Alfonso había agotado ya sus últimos cartuchos económicos en el campeonato alemán de Fórmula 3, no tenía, literalmente, ni un céntimo, y todavía quedaban varias carreras por disputar en las que debía defender su buena clasificación. El porvenir era de lo más negro y el piloto madrileño se dispuso a tomar la decisión más dura de su vida «estuve a punto de colgar el casco y los guantes para pasar a la vida civil». En esos mismos días, Alfonso estrenaba su nueva oficina y estaba probando un contestador automático; la primera llamada recogida por el *artilugio* no pudo ser más esperanzadora: los directivos de Purolator le ofrecían su ayuda incondicional. «No podía creer lo que estaba oyendo —recuerda—, fue como un sueño. ¡Ya podía seguir enfundándome el traje de romano!»

El resto de la historia es algo más co-

nocido. Vinuesa disputó las últimas pruebas de la F-3 e hizo su debut en el Jarama con un March de F-3.000, un coche en el que se subió por primera vez cuando comenzaron los entrenamientos oficiales.

En esta prueba salió a relucir el Vinuesa atleta, un esclavo del gimnasio que corre todos los días más de diez kilómetros campo a través. Su fortaleza física le permitió hacer frente a las exigencias del March, «un coche durísimo que me hizo perder más de cinco kilos de peso en sólo dos días de competición». Después de cada sesión de entrenamiento, la camiseta empapada y el mono bañado en sudor hablaron por sí solos del esfuerzo brutal que supuso conducir un monstruo de estas características y conducirlo en los tiempos que hasta hace poco eran coto exclusivo de los Fórmula 1.

Alfonso García de Vinuesa va a más cada temporada y si en sus inicios con los kart, o después, con los desaparecidos Fórmula Fiesta, se ganó una fama de ata-

cante nato que siempre arriesgaba demasiado, ahora es muy distinto. Su papel en la vida cotidiana, el de un padre feliz —«me encanta jugar con mi hijo», dice— ha servido para madurar su actitud en carrera; el joven madrileño es cada vez más rápido, sigue siendo igual de agresivo y ahora es mucho más seguro.

Su carrera de despedida de la Fórmula 3, la Copa de Europa disputada en el circuito italiano de Imola, puso sobre el tapete todo su potencial de ganador. En su única experiencia con el equipo Trivellato, el mismo que puso a Gerhard Berger en el primer plano internacional, sorprendió al principio y maravilló después a unos verdaderos expertos. «Este españolito va muy rápido, es muy disciplinado y cuida el coche», dijo el jefe de equipo. Alfonso logró el undécimo tiempo de los entrenamientos en una pista que desconocía por completo y dejó atrás a los campeones franceses, alemanes y suecos que lucharon con él.

Su paso por la Fórmula 3 ha sido bastante fugaz, pero con poco más de una docena de carreras ha conseguido que la revista británica Autosport, la revista que leen todos los jefes de escudería de Fórmula 1, dijera en sus páginas: «El joven español Alfonso García de Vinuesa es siempre un hombre muy rápido, con un estilo y un empuje impresionantes. En cuanto acumule un poco más de experiencia será un piloto abonado a las victorias.»

El «diablillo» que hace diez años soñaba a los mandos de un kart de segunda mano, está ya en la línea de salida de su consagración definitiva. La temporada 87 pondrá su nombre en la lista de destacados. Su seriedad profesional, la de su equipo, el BS Racing casi con toda seguridad, y la de sus patrocinadores, son ases claves en la baraja. «Voy a empezar los entrenamientos de inmediato y me veo con fuerzas para aspirar a los mejores resultados.» Este es Alfonso García de Vinuesa, de profesión piloto.

Vinuesa siempre ha sacado el máximo partido de los coches sin forzarlos. Es un piloto muy seguro que sólo ha tenido accidentes en casos rarísimos



# LA GUERRA CIVIL

La otra cara de la guerra,  
vista por Historia 16.

**historia**  
300 PTAS

**LA GUERRA CIVIL**

**10**  
**MILICIAS Y EJERCITOS**

Gabriel Cardona  
Juan C. Losada  
R. Salas Larrazábal  
Alcofar Nassaes  
Juan A. Blanco  
Nuria Valls  
Montserrat Carreras

**EL 5º REGIMIENTO  
SE INCORPORA AL  
EJERCITO POPULAR**

- 24 tomos de aparición mensual, al precio de 300 pesetas el tomo.
- El primer estudio global, sobre la Guerra Civil Española, con la perspectiva de 50 años.
- Un equipo de más de 100 colaboradores, dirigidos por los más prestigiosos historiadores españoles: Manuel Tuñón de Lara, Javier Tusell, Julio Aróstegui, Gabriel Cardona, Albert Balcells y Angel Viñas.
- Todos los aspectos sociales, políticos, culturales e incluso cotidianos, del crucial período 1936-1939, con entrevistas a líderes y protagonistas, que aportan su otra versión de la contienda.

Este mes en su quiosco  
Tomo 10  
**"MILICIAS  
Y EJERCITOS"**

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

D. \_\_\_\_\_  
Domicilio \_\_\_\_\_  
Localidad \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_  
Teléfono \_\_\_\_\_

Enviar a Información y Revistas: Hermanos García Noblejas, 41-28037 Madrid.  
Tarifas de suscripciones para el extranjero: Portugal, 6.920 pts. Europa, Argelia,  
Marruecos y Túnez, 8.720 pts.  
América, 10.880 pts. Resto, 14.240 pts.

**historia 16**

Hay quien pierde el tiempo  
con mucha frecuencia...

# Cada Minuto cuenta

Para no perder el tiempo dándole al dial con mucha frecuencia...  
¡sintonícenos!  
Tenemos la mejor fórmula para usted.  
Las noticias al minuto...  
Tal como surgen en la misma ciudad.  
Y la mejor música...  
La que después será «hit».  
Si le gusta estar informado y oír la música antes... ¡cuenta con nosotros!  
Somos ya 15 emisoras de Radio Minuto.  
Y seguimos creciendo.  
Porque nuestra fórmula funciona.  
Da buenos resultados.  
Y no hace perder el tiempo.  
¡Cada Minuto cuenta!



**RADIO  
MINUTO**  
la radio al minuto.

Alicante, Barcelona, Gijón,  
Las Palmas, Madrid, Sta. Cruz  
de Tenerife, Sevilla, Valencia,  
Zaragoza, Granada, La Coruña,  
Santiago, Vigo, Lugo y Orense  
... y muy pronto en Santander.

## McLAREN PRUEBA EN ESTORIL

# HORIZONTE ELECTRONICO

**E**l equipo McLaren se ha desplazado al circuito de Estoril para realizar los ensayos con los nuevos motores TAG V6 Turbo que emplearán en la próxima temporada. Todo esto se ha llevado a cabo con el máximo secreto, prohibiendo el acceso a la pista a periodistas y curiosos. Al no estar todavía decidido quién será el segundo piloto, Alain Prost ha sido el único presente, y en esta ocasión Ron Dennis ha sido sustituido por Tim Ride, uno de sus hombres de confianza. Tampoco estaban en Estoril ni Gordon Murray ni Neil Oatley, que en este momento se encuentran en la nueva factoría de McLaren trabajando sobre el chasis que se ensayará a finales de febrero.

En el circuito portugués se utilizaron dos coches MP4-2C prácticamente idénticos a los de la pasada temporada. Exteriormente no había variaciones con la excepción de una diminuta toma de aire situada en la mitad del morro, que estaba destinada a refrigerar un conjunto de elementos electrónicos, y de los radiadores, tanto del motor como del aire, que se veían bastante más grandes.

Estructuralmente, el motor TAG V6 Turbo sigue siendo igual, sin embargo,

### EL CAMPEON, ESCEPTICO

**E**N los entrenamientos de Estoril Alain Prost parecía estar más pesimista que nunca. Con su habitual prudencia, se mostró preocupado por el actual funcionamiento de McLaren. «Desde la marcha de John Barnard —dice— han cambiado muchas cosas, quizá demasiadas. Actualmente las decisiones las toman varios técnicos juntos y en la nueva factoría el sistema de trabajo es otro. Ya no hay protagonismo, se tiene miedo a cometer errores y todo se discute.»

Como era de esperar, Alain Prost guarda el máximo secreto en cuanto a los

ensayos portugueses. «Hemos venido aquí —confirma— para probar los nuevos motores y sus componentes electrónicos. Para que Porsche pueda seguir desarrollando este motor precisa de la ayuda de Bosch, por eso están aquí tantos técnicos con tantos medios. En cuanto a la repercusión de la electrónica en el comportamiento del motor, puedo decir que se

empiezan a ver buenos resultados. En realidad, no sé el porqué de estos resultados. Cuando entro en el laboratorio de Bosch, me veo rodeado por una infinidad de cajas con sus circuitos impresos y no sé bien cuál es su finalidad.»

—¿En qué ha repercutido el nuevo reglamento FISA?

—En realidad, la limitación del nuevo reglamento nos afecta sólo en parte.



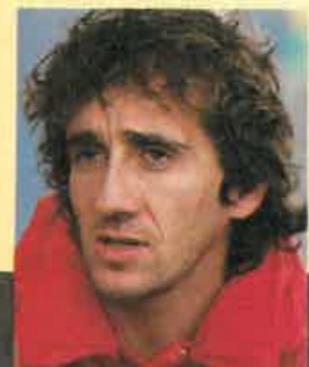
Con el motor TAG, la pasada temporada rodamos siempre por debajo de los cinco bares de presión y muchas carreras las he corrido con la válvula casi siempre fija en los cuatro bares. Ahora nos preocupa más reducir el consumo y asegurar la fiabilidad mecánica.»

En cuanto al coche para la temporada 87, Alain Prost se ha mostrado favorable a la solución de modi-

ficar el MP4-2C en lugar de diseñar otro completamente nuevo.

—¿Cuáles son sus primeras impresiones sobre los nuevos técnicos de McLaren?

—«Sólo conozco a Steve Nichols, que merece toda mi confianza; en cuanto a Gordon Murray y Neil Oatley, apenas he hablado con ellos. Habrá que esperar para ver sus resultados.»



El escepticismo del campeón del mundo se muestra también al preguntarle sobre los nuevos neumáticos Goodyear. El bicampeón mundial sonríe, piensa, se toca la nariz y termina por decir: «No sé cómo funcionarán con el nuevo coche, lo único que puedo adelantar es que con el MP4-2C su rendimiento es regular en relación a los de la pasada temporada. Estos son similares a los C en cuanto a dureza, pero hay que probar en diferentes condiciones climatológicas.»

—Todavía está por decidir quién será su compañero de equipo. ¿A quién prefiere, Senna o Johansson?

—Me da igual, a ser posible uno con quien pueda jugar al golf.



Prost rodó en Estoril con el McLaren MP4-2C. Exteriormente, casi nada ha cambiado para estas pruebas.



El nuevo motor TAG V6 fue el centro de las pruebas. Es igual al del año pasado y se trabaja en el rendimiento.



Prost rodó a buen ritmo y llegó a hacer un trompo. El nuevo motor desarrolla ahora su potencia con más antelación.



El campeón del mundo tenía comunicación directa con los boxes. Tras el casco, la antena del emisor-receptor montado en el McLaren.

sobre la versión para el 87, Tim Ride dijo: «La evolución de este motor, ha sido encomendada nuevamente a Hans Metzger, que ha trabajado sobre la reducción del consumo además del incremento de potencia.» Con la limitación de la presión a cuatro bares, ha sido necesario variar casi en su totalidad el diseño de las culatas, aunque a nosotros la información técnica sobre los motores nos llega superficialmente; lo mismo ocurre con Bosch en lo referente a los sistemas electrónicos. Para estos ensayos, Bosch ha hecho un gran despliegue de medios, comunicando un Trailer-laboratorio con dos boxes, por medio de una lona que mantenía todo en secreto. Once eran los técnicos alemanes que continuamente sustituían los componentes electrónicos en los dos coches, mientras los mecánicos de McLaren se limitaban a hacer un trabajo rutinario y complementario.

El comportamiento de los dos coches era totalmente diferente en cuanto a la respuesta del motor. Con el que llevaba el motor del pasado año, Prost registró el tiempo de 1.21.1, mientras que con la versión 87 llegó a bajar su tiempo a 1.20.80. El nuevo motor se diferenciaba por una respuesta más inmediata a la salida de las curvas. Tanto es así que, en varias ocasiones, Prost terminó en un trompo.

En la mañana del miércoles, se probó también un nuevo cambio equipado con seis velocidades y aparentemente dotado de un sistema semi-automático que actuaba sólo al engranar la sexta velocidad. Al respecto, Tim Ride hizo el siguiente comentario:

—No sé... el cambio es el mismo.  
—¿Tiene alguna regulación electrónica?  
—Eso es cosa de los técnicos de Bosch, se escapa de mi trabajo.

En realidad, según informaciones filtradas a través de personas que han visto el coche de cerca, existe una caja de cambios sobre la cual está instalada una centralita electrónica conectada al interior por varios cables.

También se ensayaron en la tarde del miércoles los nuevos neumáticos Goodyear, con los cuales los resultados no fueron muy brillantes, o mejor dicho; no se llegó a unos resultados tan satisfactorios como con los de la pasada

temporada. Al respecto, Tim Ride comentó:

—Ha sido un simple ensayo, será necesario probar con el nuevo coche que se está construyendo en Inglaterra.

—¿Qué papel desempeñará Gordon Murray en la escudería?

—Murray es el supervisor técnico en general, pero el proyecto del nuevo monoplace está a cargo de Steve Nichols, mientras que Neil Oatley trabaja con vistas a la temporada 1988.

Referente al nuevo McLaren, intentó precisar que se ha dejado a un lado el proyecto de John Barnard: «Ahora se trabaja en una dirección diferente —dijo—. Hemos dejado a un lado el fabricar un coche totalmente nuevo y nos hemos centrado en modificar el MP4-2C en múltiples aspectos. El camino a seguir está en la electrónica, principalmente. Por eso estamos aquí.»

En este mismo circuito, hace poco más de un mes, Nelson Piquet dijo que ganaría quien mejores sistemas electrónicos tuviera en su coche, y McLaren no parece estar durmiéndose en los laureles.

Texto y fotos: Gigi Corbetta

ACUSTIC PARTNERS



## Honda Prelude

# Fórmula Honda

### Honda. La fórmula del líder

En el último Campeonato del Mundo de Fórmula 1, los WILLIAMS-HONDA fueron la gran revelación consiguiendo 8 Grandes Premios y el título por marcas.



### Victorias de Williams-Honda

- Gran premio de Brasil
- Gran premio de Bélgica
- Gran premio de Canadá
- Gran premio de Francia
- Gran premio de Inglaterra
- Gran premio de Alemania
- Gran premio de Hungría
- Gran premio de Italia

### Prelude.

#### Diseño y tecnología Honda

El HONDA PRELUDE, por su diseño y tecnología, es un exponente de la fórmula HONDA, la fórmula que está cosechando grandes éxitos en el sector del automóvil a nivel mundial.



Dirección servoasistida.

Su motor de 1.800 c.c. con 3 válvulas por cilindro, junto con el sistema de frenado anti-bloqueo y suspensión independiente en las 4 ruedas, lo configuran como un coche de gran fiabilidad.



Suspensión delantera MAC PHERSON con tirante superior.

Ahora en HONDA comercializamos para España una serie limitada del PRELUDE.

Reserve su coche cuanto antes, no queremos que Ud. pierda el privilegio de conducir un HONDA.

### Importación limitada

RESERVA Y VENTAS:  
MONTESA-HONDA, S.A.  
Avda. Sta. Cruz de Calafell, 21-35. Telf.: 377 10 00  
ASISTENCIA TECNICA: FLIS-FLAS  
Laforja, 84. Telf.: 200 09 97

### CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Version	Manual	Automática
Cilindrada	1829 c.c.	1829 c.c.
Potencia	106 cv./5.500 rpm.	102 cv./5.500 rpm.
Velocidad	180 Km/H	170 Km/H
Consumo	6,3 L/100 Km.	7,5 L/100 Km.
Motor	4 cilind. 12 válvulas	4 cilind. 12 válvulas

**HONDA**  
**PRELUDE**

MOTOS

JUAN GARRIGA A JAPON

EL piloto motociclista Juan Garriga ya tiene definidos sus planes para esta temporada. Garriga correrá el Campeonato Mundial de Velocidad en la categoría de los 250 centímetros cúbicos a los mandos de una de las cinco Yamaha oficiales que la marca japonesa ha distribuido entre los pilotos europeos de más calidad. El «centauro» catalán cuenta con el apoyo de Ducados y está a la búsqueda



de algunos patrocinadores más para cerrar su presupuesto.

Juan Garriga saldrá hacia Japón a mediados del próximo mes de febrero en compañía de sus dos mecánicos de confianza y permanecerá en aquel país hasta la primera carrera del mundial, la que se disputará en el circuito de Suzuka el 29 de marzo, el mismo día de su cumpleaños.

CIRCUITOS

LAS COPAS MAS MILLONARIAS

RENAULT vuelve a poner en marcha sus Copas Nacionales en circuito, la XIX edición de la Copa



Los vencedores de las Copas Renault 86 Ramón Rodríguez, Antonio Castro, María José Revaldería, Henrique Marques, Cosme Domecq, Tomás Saldaña e Iñigo Maguregui

Turbo y la XIV edición de la Copa Iniciación, que este año van a tener una dotación de diecinueve millones y medio de pesetas para premios. El calendario de las dos Copas no se conoce todavía pero sí se sabe el número de pruebas a disputar, ocho para la Copa «grande», la Turbo, y siete para la Iniciación, con una carrera final en Estoril, el 18 de octubre, que coincidirá con las finales de las restantes Copas Renault europeas. En las dos series se van a aumentar sensiblemente las primeras por desplazamiento y las ayudas a la compra del coche.

Renault también pone en marcha durante 1987 una Copa Nacional para los R-5 GT Turbo grupo N que participan en rallyes. Por el momento no se han definido los últimos detalles del capítulo premios, pero todos los datos se comunicarán en fechas próximas.

RESISTENCIA

A LA MODA ESPAÑOLA

EL Campeonato Mundial de Sport-Prototipos, el campeonato de Resistencia reservado a los coches biplaza de grupo C, va a comen-



zar este año con un toque español. La primera prueba de la serie se disputará en el circuito del Jarama el domingo 22 de marzo y será una carrera de duración corta, de tipo sprint. La segunda prueba del Campeonato también tendrá lugar en nuestro país, en el circuito de Jerez, una semana más tarde, el 29 de marzo; esta prueba se disputará bajo la fórmula de los mil kilómetros.

RALLYES

MORATAL CON CAMEL

EL joven piloto madrileño Borja Moratal acaba de firmar con Camel para lucir los colores de la marca a lo largo del Campeonato de España de Rallyes. Camel patrocinará directamente a Moratal, que llevará los colores de la firma de tabacos en su mono y en el casco. Borja Moratal es, ahora mismo, uno de los máximos aspirantes al título final del campeonato gracias a sus dotes de conducción y a la experiencia acumulada al volante de coches de grupo A. El nuevo piloto Camel

correrá a los mandos de un Peugeot 205 GTI 1.9, que en estos momentos se pone a punto a marchas forzadas.



RALLYES

LOS DEBILES RECOMPENSADOS

LA Federación Internacional de Automovilismo acaba de anunciar la puesta en marcha del trofeo FIA para automóviles de rallyes con sólo dos ruedas motrices. Este trofeo FIA se entregará a final de año al piloto que haya conseguido más puntos en el Campeonato del Mundo de Rallyes



a los mandos de un coche con sólo dos ruedas motrices, y el premio tendrá una cuantía total de cincuenta mil dólares.

La dominación aplastante de los cuatro ruedas motrices en Montecarlo ha impulsado a la FIA a tomar esta decisión, algo que contentará a constructores como Ford, Mercedes, Renault y Volkswagen, que se han demoralizado un poco frente a las montañas de nieve y hielo características del Montecarlo 87, unas condiciones que han anulado las posibilidades de sus coches.



LIGIER-ALFA ROMEO

TRES PILOTOS Y UN VOLANTE

EL equipo Ligier va a presentar su nuevo monopla el próximo día 28 de enero. El coche, el Ligier Alfa Romeo, ya está terminado, según mostráramos la semana pasada y también se conoce ya el nombre del primer piloto, que será el francés René Arnoux. La segunda plaza en el equipo se

la disputan en estos momentos tres pilotos, el veterano Jacques Laffite, el reaparecido Didier Pironi, y el italiano Pier Carlo Ghinzani.

Laffite probará el coche en unos días pero tiene problema con sus tobillos. Pironi está al cien por cien de sus facultades pero se cansa en poco tiempo, en menos de diez vueltas a un circuito, y pide demasiado dinero. Ghinzani, por su parte, cuenta con el apoyo económico de Alfa Romeo y podría sentarse en el coche franco-italiano.



J. M. CASANOVAS

quinto triunfo, el más difícil y el más triste a la vez. Se decidió al sprint, como si una carrera de veintidós días fuera un gran premio y la suerte traicionó a Auriol.

Vencedores al margen, hay que sacar tres conclusiones importantes de esta novena edición: 1) Se ha superado con éxito el trauma Sabine. La ausencia del creador del Dakar ya es historia y Rene Metge ha sabido tomar el relevo que garantiza el futuro de tan particular competición. 2) La carrera va a más. Crecen los participantes y los medios informativos. Crece el espacio que le dedica la prensa y aumentan los tiempos en TV. En enero, el Dakar se ha «comido» al Montecarlo, cosa que hace una década parecía imposible. 3) Todos los participantes,

¡Viva los héroes!



ya sean los que pueden presumir de haber alcanzado la meta como los que sólo pueden contar sus aventuras en el Teneré, hablan maravillas del Dakar. El desierto tiene un encanto especial y el riesgo atrae al hombre. Hay Dakar para años y a medida que tenga más medios, incluso podemos prepararnos a ver etapas en directo por televisión, merced a los helicópteros y los enlaces vía satélite.

Los españoles no podíamos comenzar mejor el año motorístico. Colocar a cuatro equipos entre los diez primeros tiene un mérito excepcional. «Chapeau» a nuestros héroes del desierto. Nos sentimos orgullosos de vosotros, jamás se había brillado tanto. Si antes de la salida de París hubiésemos firmado con estas clasificaciones, lógico es que ahora lo celebremos.

Carlos Mas confirmó que ya está entre la élite. Tan pronto ha tenido una máquina puntera, ha confirmado su experiencia y valentía. Si no llega a ser por una avería mecánica, hubiese subido incluso al pódium. También hay que valorar en su justa medida los logros de Pibernat (18) y Fernández (19), que a nosotros nos saben a gloria. En automóviles, sensacionales. Tres españoles en un pañuelo entre los diez primeros. ¡Increíble! Cañellas-Ferrán pudieron incluso ganar, dos minutos de adelanto en un control de Mauritania les costó perderse. Mikel Prieto hizo el milagro de colocar su Nissan en novena plaza, primero de diesel. Y Porcar, un periodista profesional metido a piloto amateur, entró décimo. Juanito se lo merecía. El es en España el principal precursor del Dakar.

La próxima semana sigo con el tema. El Dakar no se olvida en siete días.

Boxes

● March, la marca inglesa más importante de todas las que se dedican a la construcción de monoplazas de carreras, acaba de presentar el March 87 B, el coche que participará en el Campeonato Intercontinental de Fórmula 3.000. El precio del nuevo chasis se aproxima a los once millones de pesetas.

grupo A ya está casi a punto. El motor tendrá unos cuatrocientos caballos de potencia. Los pilotos fichados por el equipo Proteam para conducir el Maserati son Cheever, Nadeo, Drovandi y Brancatelli (en la foto).

● Luciano Pederzani, el creador de la marca Tecno, acaba de fallecer en Bolonia a los sesenta y un años de edad. Pederzani comenzó su carrera construyendo karts, para pasar después a los fórmula, a los F-3 y F-2, coches que dieron gloria a pilotos como Peterson, Regazzoni o Cevert. Sus F-1 fracasaron casi por completo.

● Ya es inmediato el inicio de las obras de mejora del Circuito de Calafat. El importe ascenderá a 210 millones de pesetas, sufragadas a partes iguales por el C.S.D., la Generalitat y la Diputación de Tarragona. Las obras costarán de tres fases. En la primera, el circuito se alargará 850 metros, con lo que su desarrollo quedará en 3.250 metros. La anchura será de once metros en todo su recorrido y se reasfaltará. La segunda fase afectará a tribunas y torre de control, y la tercera, a acondicionamientos.

● El Maserati Biturbo que correrá el Campeonato Mundial de Turismos de



## BALLESTA



## Tarjetas Postales



## Xavier Domingo

**A**NTES del 92, el Pirineo catalán gozará de un sistema rutero envidiable, tanto en las carreteras que dependen del MOPU como en las que dependen de la Generalitat, cuyo trabajo en este aspecto ya ha sido importante y eficaz en toda Cataluña.

Recientemente he recorrido en auto la Cerdanya, es decir, la comarca catalana que va de Puigcerdá a la Seu d'Urgell y cierra por el Sur el imponente macizo del Cadí, cómodamente atravesable hoy en auto gracias al túnel de 5 kilómetros y pico que te deja prácticamente en Bellver.

No digo que a la Cerdanya la limita por el Norte el Pirineo porque no es así. Saltando por encima de la montaña, la comarca se extiende por las zonas del Conflent y del Capcir y ocupa todo el Canigó en la Cerdanya sometida al ferroz dictado de la administración francesa desde el inhumano tratado del XVII, infinitamente más vergonzoso que el que hizo perder Gibraltar. En cambio, exigimos la devolución del peñasco de interés únicamente militar, y dejamos sin embargo sin decir nada la rica comarca catalana en manos del invasor francés.

El interés de la obra rutera de la Generalitat en esta zona está sobre todo

## Carreteras pirenaicas

en las rutas que cubren la zona de Este a Oeste, por el grandioso valle. La principal, que empalma con la nacional que viene de Barcelona por el Cadí, está siendo muy ampliada. Es una bella ruta que va bordeando el río Segre, paraíso de los aficionados a la pesca de la trucha, sobre todo ahora que la insípida «arc-en-ciel» ha sido substituida por la brava y sabrosa «fario». La ampliación era necesaria y más aún de cara al 92, puesto que las pruebas de canoa y kayak van a celebrarse en Cortingles, por encima de la Seu. La ruta se extenderá pues por los salvajes y abruptos Pallars hasta el Pirineo oscense. Más adelante y con la aportación del gobierno navarro, podría recorrer toda la cadena pirenaica desde el Empurdá y la

Garrotxa hasta Euskadi. Fabuloso viaje.

Ahora la Cerdanya está de moda en Cataluña, país de gente muy montañera. Pero es que es un mundo absolutamente agrícola y ganadero y con firme vocación de seguir siéndolo, carente del todo de industria y de contaminación. En auto, por carreteras laterales a diestra y siniestra de la que comento, se puede subir hasta muy arriba de las montañas que circundan el valle, repechos del Cadí y del Pirineo y allí, en altiplanos por los que, de mañana, se observan rebaños de hasta un centenar de cabezas de rebeco, puede uno caminar horas respirando aires de albor de creación.

Al bajar de la montaña, hay hambre sana y abundante. El muestrario culinario de la Cerdanya es succulento. Una de sus mejores casas está en el pueblo de Martinet —entre Puigcerdá y la Seu— y concretamente en el hotel Boix. Ahora, caza y cerdo en todas sus posibles apariciones, o verdaderos pollos de payés, fabulosamente guisados por Josep Maria Boix y presentados por su bella esposa, Loles Boix. ¡Qué bien entran con un Priorato cuando llegas de las cumbres curtido por el sol y los vientos helados!

# Marlboro Challenge

## ENCONTRAMOS CAMPEON 1986

Se llama Roger Morbak y participó por la Comunidad Autónoma Andaluza. El pasado 7 de Diciembre recibió en Jerez el premio del Marlboro Challenge '86: un coche Fórmula Ford y una ayuda económica.



Para llegar a convertirse en campeón del Marlboro Challenge, un clásico en la promoción de jóvenes pilotos de monoplace, tuvo que superar a más de 250 aspirantes de 5 comunidades autónomas.

Tras una preselección, diez pilotos llegaron a la gran final, celebrada en el circuito del Jarama, entre los días 1 y 4 del pasado Diciembre. La prueba, dirigida por la escuela de pilotos de Emilio Villota, consistió en un completo test teórico y práctico. Conducción en turismos, estudio de trayectorias, punta-tacón y doble embrague, resistencia física y, por último, conducción en monoplace a 5.000 y 5.500 r.p.m. apreciadas a través de ordenador por el jurado, integrado también por periodistas especializados.

### LISTA COMPLETA DE FINALISTAS

COM.AUT.	NOMBRE
Comunidad de Andalucía	Ricardo León López Roger Morbak
Comunidad de Asturias	Mamel Solís Miguel Martínez
Comunidad Gallega	Melitón Rodríguez Javier Mora
Comunidad de Madrid	Victor López Ferraz Alvaro de Arenzana
Comunidad Valenciana	José Vicente Navarro López José Carlos Escudero Pérez

En 1987, el brillante campeón de la Marlboro Challenge '86 participará, patrocinado por Marlboro, en el Campeonato Marlboro de Fórmula Ford 1.600.

Al igual que en años anteriores, en la 5ª edición de la Marlboro Challenge de 1987, estamos seguros de que seguiremos obteniendo una acogida tan calurosa como masiva por parte de pilotos y público.



**TEEN FUJITSU TEN**

# ¿El paraíso sobre ruedas? Será suyo con el audio para coches FUJITSU TEN



## Requerimientos mínimos de nuestra serie M...

- Sintonización sintetizadora del PLL
- Búsqueda automática • Sintonización prefijada • Sistema antirolido • Sistema Dolby de reducción del ruido • Sistema de inversión automática con magnetoresistor • Cabeza dura de permalloy • Carga automática • Amplificador automático incorporado de 4 canales • Interruptor de sonoridad • Control del balance • Filtros de ruido • Regulador de tensión

Todo esto y mucho más. Pero sólo se lo ofrece FUJITSU TEN, que es donde todo comienza.

## ...y lo que hacemos para que sean el paraíso.

**POTENCIAL:** El usuario puede fácil y económicamente obtener más y mejores características. La serie M de 4 parlantes viene equipada con atenuadores de potencia y amplificación previa para instalar en el futuro un amplificador de alta potencia o un ecualizador gráfico.

**PRECISIÓN:** A fin de asegurar al conductor un sonido de audio de la mayor calidad, algunas características, tales como el sistema de ajuste de azimut dual, le brindan una precisa alineación de la cinta de ambos lados.

**RENDIMIENTO:** El ajuste automático le permite

un manejo más seguro y más descansado. El control automático de separación del ultra-sintonizador regula la sintonización en áreas de señales débiles. El control automático del tono reduce el siseo. Y un circuito RF AGC AMP, un mezclador de balance MOS FET de doble compuerta, y un blanqueador del ruido ayudan, cada uno a su modo, a mejorar el sonido automáticamente.

**PLACER:** Los mandos de fácil manejo incluyen grandes perillas de control dual, tonos de confirmación de corta duración, exploración prefijada, un gran panel de cristal líquido, un visor OPTI-MI de colores cambiantes, iluminación con bordes verdes para el manejo nocturno, y mucho más.

La próxima vez que elija un audio para coches, no cuente sólo las funciones. Cuente hasta diez. FUJITSU TEN, el mejor sonido sobre ruedas.

Para recibir mayor información, diríjase a:

**MUSICOM sa**

Car Audio  
Consejo de Ciento, 403 bajos Tets. (93) 231 51 12-246 38 01  
Télex: 54789 MUYC-E Barcelona 08009 (España)

# MOTOR 16

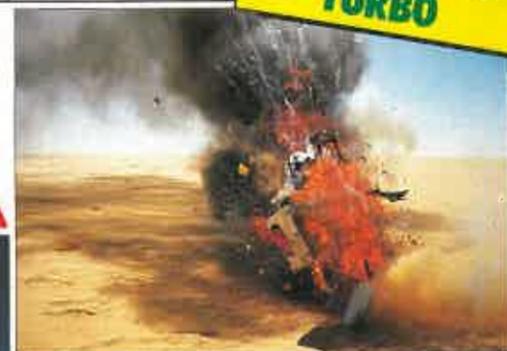
31 de enero de 1987

Núm. 171 • 275 ptas.

A fondo  
**ORION TURBODIESEL**  
Novedades  
**FIAT DUNA**  
**HONDA PRELUDE**  
**MG MONTEGO TURBO**

# DAKAR

**EXTRA**



# MONTECARLO

