

PRUEBA DEL RENAULT-11 TURBO

OBSEQUIO
GRAN MAPA
DE EUROPA
DE CARRETERAS

SOMANAL
Motor 16
GRUPO

13 de octubre de 1984 Núm. 51 • 165 ptas.

NOVEDADES DEL SALON DE PARIS
**LOS COCHES QUE
VENDRAN A ESPAÑA**



NURBURGRING: PROST SE ACERCA A LAUDA

Con el turbo diesel aparece la elegancia.



El Renault 25 habla.

La voz es un elemento vivo de la seguridad. Un sintetizador electrónico, dotado de voz propia y hablando nuestro idioma, le informa con tres niveles de aviso. (Olvido, Prealerta y Alerta). Conduciendo, cuando el Renault 25 hable, escúchele.

La ley de la selección natural obliga a todas las especies a superarse y conseguir mayor precisión en los resultados. La aparición del Renault 25 marca una evolución profunda en la especie automóvil. Nuevas motorizaciones diesel y turbo-diesel, en las que los conceptos automovilísticos fundamentales han sido redefinidos y armonizados. Otra concepción global del diseño y la forma. Para que el confort se sienta, por fin, en la dimensión de un móvil silencioso.



GAMA RENAULT 25

Características: Motor 4 cilindros. 5 velocidades. Tracción delantera. Árbol de levas en cabeza. Frenos de disco ventilados delanteros y de tambor traseros, con servofreno. Suspensión independiente a las 4 ruedas. Muelles helicoidales con flexibilidad variable. Barras de torsión y amortiguadores hidráulicos telescópicos. Dirección asistida. Maletero de 442 a 903 dm³ (hasta 1.238 dm³ con dos retrovisores exteriores). Depósito de combustible: 67 l. **Equipamiento:** Paragolpes con spoiler. Bandas laterales de protección. Retrovisor exterior regulable desde el interior. Parabrisas laminado y luneta trasera térmica. Volante de altura regulable. Reloj y termómetro exterior digital. Cuentarrevoluciones. Preequipo de radio. Ejevalunas delanteros eléctricos. Cierre electromagnético de puertas, portón maletero y trampilla de combustible. Versiones con aire acondicionado en opción.

RENAULT 25 GTX

Características: Motor 2.165 cm³. Inyección y encendido electrónicos por microprocesador. 123 CV. Velocidad máxima 195 Km/h. Consumo por 100 Km. (gasolina 96 octanos), según norma Europea A-70: 6,3 l. a 90 Km/h., 7,9 l. a 120 Km/h. **Equipamiento:** Alerón trasero color carrocería. Reposacabezas traseros integrados. Sintetizador con voz. (Avisos de olvido, prealerta y alerta). Telemando de cierre electromagnético de puertas, portón trasero y trampilla de combustible. Ordenador de a bordo con 5 funciones y control numérico del nivel de carburante. Programador de velocidad y llantas de aleación ligera en opción.

RENAULT 25 GTS

Características: Motor 2 l. 103 CV. Carburador de doble cuerpo. Velocidad máxima 182 Km/h. Consumo por 100 Km. (gasolina 96 octanos), según norma Europea A-70: 5,7 l. a 90 Km/h., 7,6 l. a 120 Km/h. **Equipamiento:** Alerón posterior. Indicador del nivel de aceite. Alarma sonora de olvido apagado faros. Indicador del nivel de aceite.

RENAULT 25 TURBO D

Características: Motor Turbo Diesel 2.068 cm³. Inyección y sobrealimentación por turbocompresor. 85 CV. Velocidad máxima 172 Km/h. Consumo por 100 Km., según norma Europea A-70: 5,2 l. a 90 Km/h., 6,9 l. a 120 Km/h. **Equipamiento:** Alerón trasero. Llantas de aleación ligera. Reposacabezas traseros integrados. Indicador de presión turbo. Sintetizador con voz. (Avisos de olvido, prealerta, alerta). Telemando de cierre electromagnético de puertas, portón trasero y trampilla del combustible. Programador de velocidad (no limitador).

RENAULT 25 GTD

Características: Motor Diesel 2.068 cm³ a Inyección. 64 CV. Velocidad máxima 155 Km/h. Consumo por 100 Km., según norma Europea A-70: 5,2 l. a 90 Km/h., 7,1 l. a 120 Km/h. **Equipamiento:** Alerón trasero. Indicador de nivel de aceite. Alarma sonora de olvido apagado faros.

Renault 25

La nueva especie.

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



Esta semana

Tortilla a la francesa

La mayor novedad del Salón de París, lo que más nos ha llamado la atención a los asiduos, ha consistido en ver cómo los titulares de primera página se dedicaban a la grave crisis de la industria automovilística francesa y a la necesidad de una reconversión que, en cualquier caso, supondrá un doloroso repliegue desde los tiempos de la «Grandeur Automobile».

En estos días, los franceses se han sobrecogido ante la evidencia de que tanto Brigitte Bardot como la Renault se les están quedando viejas. Tras tantos años de gloria, incluso de fanatismo, los fabricantes franceses han visto cómo caían sus ventas en el mercado interior, en ese santuario levantado durante décadas con el fervor de un público que aplaudía el lanzamiento de modelos con «peculiaridades» al gusto francés y que ahora, por cansancio, frivolidad o desengaño, compra coches extranjeros en una proporción que ya sobrepasa el 40 por 100 del mercado.

Bernard Hanon, presidente de Renault, inauguró el Salón con una rueda de prensa en la que anunció un nivel de pérdidas de más de tres mil seiscientos millones de francos en lo que va de año, a más de la necesidad de prescindir en forma inmediata de

10.000 puestos de trabajo directo. En Francia, la industria del automóvil se ha considerado siempre como la clave del desarrollo industrial, y por ello esta reconversión ha supuesto la necesidad de un complicado pacto social que añade un corsé al problema de base.

El propio Robert Lutz, vicepresidente de Ford, se ha referido a la crisis de Renault como «neumonía», mientras que la situación de su marca tan sólo le merece el calificativo de «constipado».

El problema es general, ya que tanto Citroën como Talbot han registrado retrocesos de ventas, y sólo Peugeot, gracias al éxito del 205, se salva de la quema.

Afortunadamente, la industria francesa, en estos momentos de crisis profunda, puede mirarse en el espejo de Fiat y ver cómo esta marca, a base de una drástica reconversión y de un modelo de talante tan continental como el Uno, se ha aupado hasta ocupar la primera posición europea por lo que a ventas se refiere. El nuevo Renault-5 es el caballo de batalla francés para recuperar el terreno perdido, pero, con todo y con eso, el pesimismo que se respiraba este año en París invita a pensar que los días de gloria no van a volver.

Tomás Cavanna



SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA M-16	44	MERCADO	Precios de coches nuevos	
6	ACTUALIDAD	M-30: Nudos sin lios	46	Precios de coches usados	
8	Salón de París: crisis de poder	47	Precios motos		
12	LO ULTIMO	Espanoles en nueve meses	48	CUENTENOS SU CASO	
16	Nacerán en el 85	50	ANUNCIOS POR PALABRAS		
20	REPORTAJE	4.000 kilómetros de Ronda	55	MOTOS	Triciclos con doscientos caballos
39	VIAJES	Almería: En blanco y azul	58	DEPORTE	Gran Premio de Europa de Fórmula 1
41	XAVIER DOMINGO	Correría por Almería	64	MI PRIMER AMOR	Pablo Lizcano
42	ATREVASE A...	Montar un antirrobo casero	65	CAPRICHOS	
43	MERCADO	Oferta de la semana	66	AGENDA PERSONAL	

Pág. 27

Prueba A Fondo del Renault Turbo, una berlina media de carácter deportivo, que viene a cubrir un puesto muy importante en un segmento hasta ahora dominado por coches de importación



Pág. 34

El castillo de Stuttgart fue escenario de la más espectacular concentración de Porsches que el aficionado haya visto. Todo un espectáculo, con setecientos Porsches como protagonistas



Seat on Egipto

La presencia de Seat en Egipto podría aumentar sustancialmente en 1985, si el Gobierno de El Cairo falla a favor de la empresa española el concurso para instalar en aquel país una fábrica de automóviles, que habría que entregar «llave en mano», con una capacidad de cien mil vehículos/año. Mientras se espera la decisión, que se producirá el próximo enero, Egipto ha renovado el contrato de fabricación del modelo Fura en régimen CKD, que expiraba en diciembre, hasta el mes de junio de 1985. Seat ha ofertado una factoría para la fabricación de los modelos Ibiza y Málaga. Hasta el momento, Seat ha exportado en CKD 21.408 vehículos del 133, 24.624 del 127 y 6.300 del Fura, y se estima enviar 8.500 más de este modelo antes de finalizar el contrato.

RENAULT: REESTRUCTURACION SIN TRAUMAS

Cuando todo el mundo auguraba un nuevo periodo de conflictos laborales en las factorías de Renault, las amenazas de huelga se han disueltos como un azucarillo ante el anuncio por el director general de la empresa, Bernard Hanon, de que la reestructuración y modernización industrial que se abordará en breve no supondrá el despido de ningún obrero de sus factorías.

Es más, la empresa establecerá periodos de formación profesional entre sus empleados para que se adapten a «las nuevas condiciones técnicas», siendo colocados después tanto en el sector público como en el privado.

AGNELLI, EDITOR

Un potente grupo financiero italiano, en el que participa el presidente de Fiat, Giovanni Agnelli, se ha hecho con el control del mayor periódico de Italia, «Corriere della Sera», con una tirada de 600.000 ejemplares diarios. El grupo, que se llama Gémina, y de cuyo capital Fiat posee el 17 por 100, encontró inicialmente la oposición del editor del diario, Angelo Rizzoli, y la competencia de un grupo socialista. Sin embargo, una entrevista del poderoso Agnelli con el presidente de la República, Sandro Pertini, parece haber sido el factor decisivo para que el diario pasara a manos de Gémina.



Las mujeres, más seguras

Mucho machista tendrá que tragar quina y aceptar la realidad expuesta por una compañía norteamericana de seguros, que hace un descuento del 5 por 100 en la póliza del seguro del automóvil si el conductor es mujer. Según los datos de esta aseguradora, la mujer presta más atención que el hombre, respeta más el código y señales y cuida mejor su automóvil. En general, argumentan, es más disciplinada, acepta mejor las limitaciones del tráfico y, además, observa con mayor esmero los kilómetros de mantenimiento.

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas.
Vicepresidente: Alejandro Muñoz Alonso.
Director: Tomás Cavanna.

Coordinador Editorial: Pedro Páramo. Asesores de Dirección: Juan Ballesta y Félix Lázaro. Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brío (Información); Angel Carhenilla (Arte y Fotografía); Sergio Piccione (Producto). Redacción: Enrique Antón, María Jesús Benet, José María García Cernuda, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez, Jorge Silva. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. País Vasco: Ander y Gorka Landaburu y Josu Bilbao (Fotografía). Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Italia); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levit (Argentina); Charles G. Proche (Long Beach, California). Diseño: Olegario Torralba, Juan G. Aso. Fotografía: Alfonso J. Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: Lynn Martling, María Isabel Valcárcel.

Secretaría de Dirección: Mariana Obliger. Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Simonnetta Garhi (Pruebas); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Víctor Piccione (Pruebas); Caridad Plaza («Mi primer amor»); Carmen Rico-Godoy (Humor); José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: José Carlos de Santiago. Subdirector de Publicidad: Julio José Benito. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pedro Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

Anuncios por palabras: 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.

Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprenta: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.

Solicitado control de OJD. Es una publicación del GRUPO 16. Director general: Alfonso de Salas. Director de Publicidad: Balbino Fraga.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1983. Depósito Legal: M. 30.247.



Automóviles, discriminados on TVE

Tras anunciar Televisión Española en su programación oficial que el programa dedicado al mundo del motor «Al mil por mil» pasaría a emitirse los sábados a las dos de la tarde, sin previo aviso y precipitadamente comunicó a los responsables de este informativo que continuaría los martes, pero variando de hora. Así, con el cambio, los usuarios de automóviles y motos, a quienes va dirigido el programa, no tendrán oportunidad de verlo, pues tan sólo unos pocos privilegiados podrán sentarse delante del televisor a las cinco y veinticinco de la tarde.

SALPICADEROS DEL FUTURO

Los Renault del futuro serán capaces de dialogar con sus conductores gracias a la revolucionaria célula Dialog. Se trata de un sistema vanguardista que ahora mismo están experimentando varias compañías dedicadas a la electrónica. Los visitantes

CIENTOS OCTANOS

- El pasado día 26 se nombró nuevo consejo de administración de Firestone Hispania, como consecuencia de la adquisición del 49 por 100 de las acciones por parte de The Firestone Tire & Rubber Co. El nuevo presidente es Juan Manuel de Zubiria el vicepresidente, Antonio Basagoiti, y el consejero delegado, Jerome C. Nunn.
- Seat acaba de nombrar a la Sociedad Semag importadora de sus productos en Suiza. Esta sociedad está integrada en el grupo Amag, que importa Volkswagen, Audi y Porsche.
- Peter Grabendörfer ha asumido la Dirección general de aprovisionamientos de Mercedes Benz España, S. A. Son competencia de este sector la planificación empresarial y las cuestiones relacionadas con aprovisionamientos.
- Ford Europa tiene nuevo pre-

del Salón de París han contemplado el habitáculo de un R-25 prototipo provisto de tablero de mandos electrónico, de sintetizador de voz y de un miniordenador preparado para reconocer las órdenes dadas por la persona que se sienta al volante; para completar tal equipo se ha añadido una pantalla terminal polivalente e interactiva, un radio-teléfono que puede funcionar sin ningún movimiento de las manos y, por último, un compact-disc que no sólo interpreta el sonido, sino que, además, puede emitir la imagen correspondiente.

ATAQUE JAPONES

En el Salón de París, Yoshitada Uchiyama, vicepresidente de Nissan Motor, anunció que Motor Ibérica producirá en 1985 cinco mil unidades del Patrol y dos mil de la furgoneta Vanette, cuya fabricación se iniciará en enero y algunas de las cuales se destinarán a la exportación, como ya se hace actualmente con los Patrol. El señor Uchiyama dijo también que no habrá ampliación de capital en Nissan-Motor Ibérica.



Visa «currante»

La próxima semana se presentarán en España los nuevos vehículos comerciales de Citroën, los Visa C-15, en versiones gasolina y Diesel, que sustituyen a las veteranas Dyane AK, más conocidas como «las currantes». Las nuevas furgonetas Visa, con capacidad para 570 kilos de carga, se sitúan en un mercado dominado por Renault (con el R-4) y Seat (con las Panda Trans), y aportan como

novedad la motorización diesel. Si ya en el turismo el motor 1800 se había mostrado excelente, en una utilización industrial debe proporcionar un elevado nivel de satisfacciones. A priori, y sin conocer el modelo más que estéticamente, llama la atención la caja de cambio, de únicamente cuatro velocidades, con una cuarta de nada menos que 34,6 kilómetros por hora a 1.000 revoluciones por minuto, desarrollo exageradamente largo para un vehículo de estas características.



22.000 MILLONES DEL MOPU PARA MADRID

M-30: NUDOS SIN LIOS

MAS de veintidós mil millones de pesetas invertirá el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo durante el ejercicio actual y el próximo año para desarrollar en la Comunidad Autónoma de Madrid las actuaciones previstas en el avance del Plan General de Carreteras (PGC). Las radiales con destino a Barcelona, Burgos y Andalucía tendrán un tratamiento especial, así como los obstáculos, ya en Madrid capital, que ahora representan el nudo sur de la M-30 y la plaza Elíptica, origen de la futura autovía a Toledo.

La razón última de estas actuaciones a corto plazo es, según los técnicos del MOPU, el hecho de que Madrid y su entorno soportan un elevado tráfico de paso, debido a la estructura radial de la red de carreteras. A ese «centralismo» viario hay que añadir el crecimiento constante de la población en los municipios cercanos a Madrid y el desequilibrio existente entre las dotaciones vivienda-empleo-equipamientos, con el consiguiente estrangulamiento de los desplazamientos en todo el área metropolitana.

Las actuaciones recogidas en el PGC se concretan en los 440 kilómetros que quedan en manos del Estado dentro de la comunidad autónoma madrileña, cifra que representa el 24 por 100 de la antigua red estatal. Dentro de las obras a realizar en el bienio 1984-85, la apertura al tráfico del nudo sur de la autovía de circunvalación M-30, es considerada por los técnicos del Ministerio como el proyecto más importante a realizar dentro de la infraestructura viaria del término municipal de Madrid.

En la pasada semana, un equipo del MOPU, encabezado por su titular, Julián Campo, visitaba las obras de mejora de la congestionada autovía madrileña, ya bastante adelantadas. Según el director general de Carreteras, Enrique Balaguer, es muy posible que en el próximo mes de marzo ya se pueda sustituir el actual paso de la M-30 sobre el río Manzanares, en la dirección puente de Toledo-puente de los Tres Ojos, por un paso elevado que pondrá fin al cuello de botella actual en forma de curva con un radio mínimo, y cuyo trazado nadie sabe aún cómo pudo ser admitido hace años.

La obra consistirá en la ejecución de diez estructuras, de características variables, que resuelven el cruce del río y permite que todas las intersecciones del trazado sean a distinto nivel. Asimismo, se conectará directamente con la carretera de Andalucía. La incidencia del nudo en el tráfico de acceso a Madrid es evidente, ya que se ha calculado que su entrada en servicio supondrá una disminución del 12 por 100 en el tráfico que actualmente atraviesa la glorieta de Atocha, potenciando el papel de distribuidor que tiene la M-30. El presupuesto de estas obras, inicia-



De la plaza Elíptica arranca la autovía Madrid-Toledo. En 1987, doble calzada hasta la ciudad imperial



Los enlaces M-30/avenida del Manzanares, a buena marcha. El nudo sur de la autovía dejará de ser una ratonera

das en noviembre último, asciende a 1.439 millones de pesetas y el plazo de realización culmina en septiembre de 1985. El problema más agudo que se plantea a los expertos del Ministerio será el cómo abrir los nuevos tramos sin afectar a la circulación de la autovía que, en este punto, registra al día el paso «récord» de 120.000 vehículos.

Otras de las actuaciones que se verán concluidas a corto plazo es el paso inferior de la glorieta Elíptica, que comunica directamente el paseo de Santa María de la Cabeza con la autovía de Toledo. Este paso, que resolverá otro punto de notables atascos, tendrá una longitud de 680 metros, con dos calzadas de seis metros y medio de ancho. Su coste se eleva a 369 millones de pesetas.

Una vez resuelto este nudo, se abordará el desdoblamiento de la N-401, Madrid-Toledo, entre Getafe y Parla. El desdoblamiento proyectado es una carretera de doble calzada, con todos los cruces a distinto nivel, que facilitará el paso diario de unos 43.000 vehículos, de los cuales un 17 por 100 son pesados. Con un presupuesto de 855 millones de pesetas, se pretende que las obras estén concluidas en diciembre de 1986.

Posteriormente se irán construyendo el resto de los tramos (Torrejón de la Calzada-Illescas, Yuncos-Cabañas de la Sagra y la variante de Toledo), para en 1987 quedar unidas por autovía la ciudad toledana y Madrid.

En el resto de la red viaria de la comunidad madrileña, el MOPU ha previsto otra serie de actuaciones en el bienio 1984-85. En dirección norte, la autovía Madrid-Burgos comenzará a realizarse con dos desdoblamientos sucesivos, presupuestados cada uno en 1.500 millones de pesetas: San Agustín de Guadalix-Venturada, y Venturada-La Cabrera.

En la N-II, que se ha convenido en denominar autovía de Aragón, ya se está ejecutando la ampliación del desdoblamiento Barajas-Torrejón, y la variante de Alcalá de Henares. Y en el programa de 1985 se licitará el desdoblamiento Alcalá de Henares-Guadalajara.

Siguiendo con las radiales, la N-III, Madrid-Valencia, será mejorada y acondicionada desde Arganda hasta el límite con la provincia de Cuenca. Como ya ha informado en otras ocasiones esta revista, la autovía que una Madrid con Levante no seguirá el trazado de la actual N-III, sino que discurrirá desde Ocaña hasta Almansa, de donde sal-

drán dos distribuidores, uno hacia Valencia y otro hacia Alicante.

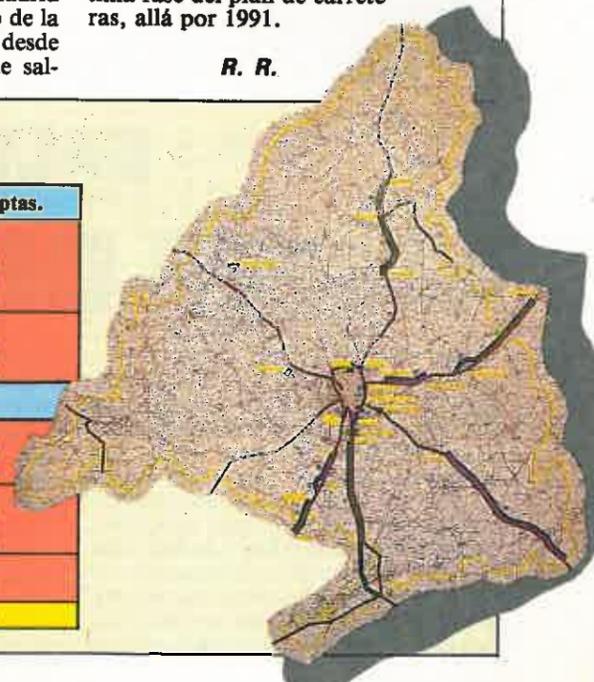
La autovía de Andalucía también se verá beneficiada por las obras previstas, para el bienio comentado, por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. De momento, en el próximo año se licitarán dos pasos superiores en los puntos kilométricos 6,3 y 7,4 de la N-IV y un tercer carril en el tramo Villaverde-Seseña. Sin embargo, en esta autovía el proyecto más importante sin duda es la variante de Aranjuez. La obra proyectada discurrirá entre el punto kilométrico 36, antes de la cuesta de la Reina, y el punto kilométrico 52, ya sorteado Aranjuez.

La «hermana pobre» de las radiales seguirá siendo la N-V, de Madrid a Extremadura, donde el MOPU no ha previsto invertir a corto plazo ni un solo duro. Según comentaba a MOTOR16 el director general de Carreteras, Enrique Balaguer, ni su nivel de tráfico actual ni los servicios que puede cubrir ese corredor convierten en prioritaria la autovía que, de todas formas, será construida en la última fase del plan de carreteras, allá por 1991.

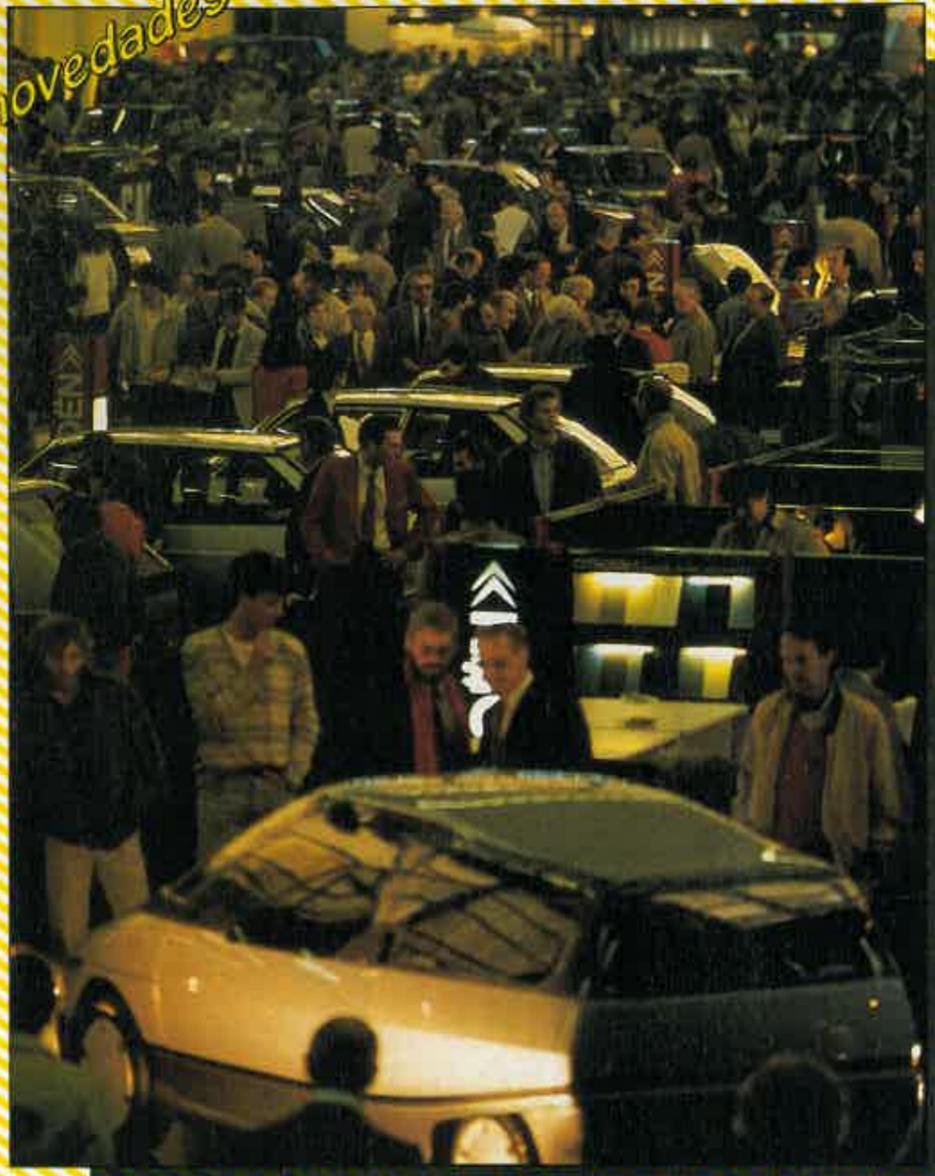
R. R.

LAS AUTOVIAS CASTIZAS

OBRAS EN EJECUCION 1984		Millones ptas.
Autovía de Aragón		
Ampliación desdoblamiento Barajas-Torrejón	1.040	
Variante de Alcalá de Henares	918	
Desdoblamiento Alcalá-Guadalajara	1.100	
Autovía Madrid-Toledo		
Desdoblamiento Getafe-Parla	855	
Variante de Parla (en servicio)	486	
OBRAS A LICITAR EN 1985		
Autovía Madrid-Burgos		
Desdoblamiento S. Agustín-Venturada	1.500	
Desdoblamiento Venturada-La Cabrera	1.500	
Autovía de Andalucía		
Tercer carril Villaverde-Seseña	1.500	
Variante de Aranjuez	3.200	
Autovía Madrid-Toledo		
Desdoblamiento Torrejón de la Calzada-Illescas	270	
TOTAL	12.370	



novedades



estrellato del *Supercinco* en este Salón. Citroën se ha arriesgado incluso a recibir una reprimenda oficial por parte de la Administración gala, motivada por su campaña de lanzamiento del CX GTI Turbo, en la que por encima de cualquier otro valor se pone de manifiesto su velocidad máxima de 220 kilómetros por hora, rompiendo así el pacto forzoso en el que se habían comprometido los fabricantes e importadores franceses, merced al cual la velocidad máxima de sus modelos sólo puede citarse junto a las características técnicas y sin tomar ningún tipo de preponderancia en los anuncios. Citroën quiere competir con las marcas alemanas en el terreno predilecto de éstas, el de las grandes y rápidas berlinas, para recuperar ese mercado perdido. «Compre francés», dice Jacques Calvet, presidente del grupo PSA, pidiendo la confianza de sus paisanos. Lo mismo piensan los responsables de Renault al lanzar las versiones Turbo V-6 y Limusina de su R-25. La primera, con 182 caballos de potencia, sólo dos menos que un BMW 528 i, que le proporcionan una extraordinaria aceleración: 7,7 segundos para pasar de 0 a 100 kilómetros por hora; la segunda, con una distancia entre ejes incrementada en 22,7 centímetros, que le convierte en salón rodante. Mientras tanto, en el aspecto social, Renault anuncia a los cuatro vientos su nueva política de formación de personal para canalizar parte de su plantilla hacia otros puestos de trabajo, fuera del automóvil incluso, que permita una reorganización industrial de cara al futuro: «Empezamos a medir la amplitud de las repercusiones de la robotización», dice Bernard Hanon, presidente de Renault.

SALON DE PARIS CRISIS DE PODER

AMBIENTE de total efervescencia el del Salón del Automóvil de París en un año de crisis. La pérdida de 200.000 ventas respecto a 1983 ha marcado a los constructores franceses, que, para mayor escarnio, han comprobado cómo los fabricantes extranjeros han incrementado su presencia y han vendido más que en el pasado ejercicio. Renault, con serios problemas, como son la baja de actividad, la degradación de los resultados financieros y el problema social

(10.000 puestos de trabajo suprimidos en 1984), responde a la crisis con el lanzamiento del *Supercinco* y la esperanza de conservar la cuota de mercado conseguida por su predecesor, en el que los responsables publicitarios de la Regie siguen apoyándose aún en estos días como plataforma de lanzamiento del nuevo R-5.

Peugeot-Talbot y Citroën hacen gala, por su parte, de una acometividad encomiable, que, sin embargo, no es suficiente como para poner en duda el

Objeto de atracción en el stand Peugeot, el Quasar, un modelo que no será producido en serie, pero que goza de espectaculares características.



Para el gran público asistente al Palacio de Exposiciones de la Puerta de Versailles, el nuevo R-5 fue la gran estrella. Arriba, a la izquierda, el Citroën Eco 2000, rodando de curiosos.

Ataque como defensa

Dentro del grupo PSA, fieles al principio de que la mejor defensa es el ataque, el volumen de novedades es importante. Peugeot, con el 205 tres puertas y las versiones GTX (105 caballos) y automática del 305; Talbot, con el maquillaje del frontal del Solara; Citroën, por último, con el Visa GTI, el BX 19 GT, el CX GTI Turbo y la furgoneta comercial C 15. A nivel de creaciones especiales, el ECO 2000 de Citroën y el Quasar de Peugeot, capaces de atraer a los respectivos stands tantos visitantes como clientes inmediatos desearían los responsables comerciales de ambas marcas.

El Quasar de Peugeot es una bella realización, que hace gala de una técnica de punta: tracción a las cuatro ruedas y motor similar al del 205 Turbo 16, pero sobrealimentado por dos turbocompresores en tándem, cada uno

novedades

de ellos accionado por los gases de escape de dos de los cuatro cilindros. Hasta 600 caballos de potencia dicen en Peugeot que pueden salir de este motor, que es un derivado del que llevaba el veterano Chrysler dos litros. En el interior, un salpicadero electrónico con pantalla de video para lectura de mapas de carretera y planos de ciudades completan la imagen de nave espacial con ruedas que se desprende del Quasar.

El otro gran protagonista del certamen es el Ferrari Testarossa, que fue presentado en el Lido entre plumas y vedettes antes de ser expuesto en el Palacio de Exposiciones de la Puerta de Versailles. Ligeramente más ancho y largo que el 512 Berlinetta Boxer, sigue siendo un dos plazas, pero con un amplio espacio para equipaje y un habitáculo suficientemente amplio como para no sentir estrecheces. Todo en este coche es diseño puro, salvo el salpicadero, que, a excepción del sugerente tablero de instrumentos, es bastante simplón. Motor central, culatas con cuatro válvulas por cada cilindro, pinzas de frenos de doble pistón, dos depósitos de gasolina con 115 litros de capacidad y cuatro amortiguadores en el tren trasero son algunas de las peculiaridades de esta máquina de 1.506 kilos de peso, que alcanza los 290 kilómetros por hora con unos niveles de seguridad superiores a los del BB 512, según los hombres de Ferrari.

Mercedes: nada nuevo

Entre las marcas de importación, en Mercedes, nada nuevo hasta la presentación de los nuevos 200-280; en BMW, la respuesta —por ahora— al Mercedes 190 2.3: el M 535 i, de marcado carácter deportivo; en Ford, sobre todo el Escort Turbo, el cambio automático de cuatro marchas del Sierra y el motor 1.3 CVH del Fiesta; en Opel, la nueva familia Kadett, el Ascona GT y el motor 2,2 litros a inyección (119 caballos) del Rekord, en sustitución del 2.0 E; en Audi, el 90, el renovado Coupé y el 200 Quattro prefigurando al futuro 300 de motor Porsche V-8; en Alfa Romeo, el recién presentado 90, mucho más novedoso de lo que en un principio podía pensarse; en Austin Rover, un Mini 25, en conmemoración de los veinticinco años del Mini; en Fiat, la amplia gama que le ha puesto en el número uno del ranking europeo; en Volkswagen, el Passat Variant Syncro (115 caballos), el primer coche de la marca con tracción a las cuatro ruedas; en Nissan, el Bluebird 1800 Turbo-inyección; en Volvo, las novedades de la gama 85, y en Toyota, un prototipo de pequeño todo-terreno de 3,26 metros de largo, con suspensiones independientes, a las cuatro ruedas tracción a las cuatro ruedas y



Se llama Apolo y lo ha diseñado el francés Antoine Volanis. Este coche, de afilada línea, ha establecido un nuevo récord aerodinámico



El Ventury podría ser el nuevo deportivo francés. Su construcción ha sido patrocinada por Crédit Agricole



Sergio Pininfarina, orgulloso de su nueva creación. El Ferrari Testarossa era el modelo más espectacular del Salón



El Renault 9, también en versión descapotable. Es el Alliance, versión exclusiva de los Estados Unidos

cambio automático de tres velocidades. Entre los carroceros, además del ya conocido Ramarro de Bertone y una realización del suizo Sbarro, de estilo break, sobre la base del Citroën Axel, dos realizaciones francesas de interés. Una es el coupé Ventury, diseñado para recibir motores de hasta 2,5 litros de capacidad en posición central transversal. No es un diseño avanzado el de su carrocería, pero está pleno de equili-

brio y belleza. En otro estilo, el carrocerero galo Antoine Volanis mostraba su modelo Apolo, una berlina futurista que bate el récord mundial del coeficiente aerodinámico, CX, con un valor de 0,13 y hace uso del llamado efecto suelo, visto en los monoplasas de Fórmula 1 hace unos pocos años. La plataforma mecánica es la del R-11 Turbo, pero la longitud total es de 4,55 metros, contando en su interior con un sis-

tema electrónico de radio-guía creado por Thompson y un sistema de radar anticolidión. Al margen de estos modelos, merecen ser citados un Citroën CX Cabriolet Deslandes y un R-25 modificado por el en otro tiempo célebre carrocerero Philippe Charbonneaux. Mención final para algunas de las motocicletas expuestas en el Salón, como la Honda NS 400 R, de tres cilindros en V, inspirada en las máquinas

de Gran Premio, tanto en el motor (72 caballos) como en la parte ciclística, o la Yamaha FZ 750, que, con su motor de 20 válvulas, cinco por cilindro (tres de admisión y dos de escape), promete ser la nueva reina de la categoría, aunque la marca no ha comunicado aún la potencia que desarrolla.

Alberto Mallo
Fotos: Angel Carchenilla

Las motos estuvieron bien representadas en París. Esta es la Honda NS 400 R, que toma gran parte de las características de las máquinas de Gran Premio de la marca.



Las cuatro válvulas por cilindro ya son poca cosa. Yamaha lanza esta FZ 750 con cinco válvulas por cada uno de sus cuatro cilindros. Potencia no comunicada.



EL PELO DE LA DENESA

El Salón de París ha servido de marco para la presentación del Seat Ibiza al público europeo, lo cual habla por sí solo de la vocación internacional de Seat, dado que los usuarios españoles aún no han podido ver al Ibiza en ningún salón y tampoco en ninguna tienda.

Para dar fe de tan fausto acontecimiento, Seat invitó a París a un elevado número de periodistas españoles, que, por cierto, volaron con Air France en lugar de con Iberia, un detalle digno de agradecer por parte de los viajeros, pero que al INI no le debe hacer demasiada gracia.

Una vez en París, a los españoles se nos trajo y se nos llevó a todo tipo de actos y agasajos, pero curiosamente sin disfrutar de la compañía de nuestros colegas europeos, lo cual no deja de resultar chocante. Tampoco me pareció demasiado bien el que se presentara como «primicia mundial» (¿acaso no lo era todo el coche?) una versión con motor a inyección a la que no se podía abrir el capó, ya que un enorme carburador hablaba por sí solo de la engañifa que, llevados por sus buenos deseos, pero limitados por sus escasos medios, habían montado los responsables del stand.

Este viaje de Seat ha resultado ciertamente peculiar, un poco en el viejo estilo de la misión española de Rue du la Pompe, pero, con todo y con eso, el Ibiza estaba allí, en un bonito rincón que Seat compartía con marcas minoritarias del prestigio de Saab y Alfa Romeo. El coche tiene futuro, como ha reconocido unánimemente esa prensa europea marginada por Seat durante los días del Salón, y lo único que hace falta es que ese futuro tenga también un presente.

Tomás Cavanna

novedades

Todos los modelos destacados del Salón de París van a llegar a nuestro mercado en un plazo de tiempo inferior a nueve meses. Algunos coches, como los R-5 o Citroën Visa y BX, se fabricarán aquí; los restantes entrarán en régimen de importados.

ESPAÑOLES EN NUEVE MESES

TODOS POR VENTE MILLONES

A partir del próximo mes de enero, un pequeño grupo de afortunadísimos españoles podrá disfrutar del último milagro de Enzo Ferrari. Por veinte millones de pesetas cualquier usuario podrá adquirir un Testarossa y poner así un toque de rojo en su vida.

Un toque de rojo vivo que tiene no sólo un precio escalofriante, sino también unas prestaciones y una mecánica capaces de paralizar el corazón más robusto: motor de doce cilindros con cinco litros de cubaje, 390 caballos de potencia, neumáticos tan anchos como los de Fórmula 1 (280 milímetros), y 290 kilómetros por hora de velocidad máxima.

Para resumir toda la violencia del Testarossa no hay

nada mejor que unas cifras: tarda 5,8 segundos en pasar de cero a cien, cubre el kilómetro con



salida parada en 24,1 segundos y pasa el hito kilométrico a ¡232 kilómetros por hora!

PEUGEOT 205, CON TRES PUERTAS

Aunque ya era conocida una versión de sólo dos puertas laterales del Peugeot 205 (la deportiva GTi), ahora esta carrocería da pie a toda una serie de versiones, con todas las motorizaciones posibles. Desde la básica (nos estamos refiriendo a las versiones para el mercado europeo, con los motores Douvrin) de 954 centímetros cúbicos al diesel 1800. Todas estas versiones se caracterizan por la «X» en su denominación y suponen entre un 3 y un 5 por 100 menos de precio.

En el mercado español, esta carrocería aparecerá en la próxima primavera, equipando siempre a las versiones con motores de procedencia Simca, excepto la diesel y la GTi, que utiliza-

rán los motores de importación. La presentación de esta nueva carrocería supondrá una rebaja considerable en el precio del modelo más deportivo, que, además, se liberará de los impuestos correspondientes a la importación. La gama de 205 queda ya

completa con la introducción de esta nueva familia de modelos con tres puertas.



ASCONA, LAVADO DE CARA

París ha traído algunos cambios para el Ascona. Se ha procedido a cambiar la

jorar el coeficiente de penetración. Los interiores también han sido modificados, en lo que se refiere a cuadro de instrumentos, tejido de los asientos e incorporación de elementos, como los cierres centralizados o los retrovisores mandados a distancia. Este modelo estará en nuestro mercado el próximo mes de noviembre. Cabe destacar, al margen del Ascona GT, la oferta de versiones equipadas con un sistema similar al Cytomatic de Fiat: detención del motor en los semáforos y puesta en marcha automática al pisar el embrague.



calandra delantera y los tapacubos, con el fin de me-

ESCORT TURBO: A POR LOS 200

Ford es el primer fabricante alemán que lanzará un modelo, en el segmento de

ahora parecía el tope máximo.

En esta guerra ya se han apuntado Volkswagen (con su futuro Golf 16 válvulas) y Opel (próximamente aparecerá un Kadett de 170 caballos).

Para alcanzar esta potencia recurre a un Turbo Garret con intercambiador aire/aire y un sistema de alimentación por inyección Bosch KE-jetronic. Entre otros elementos cabe destacar el diferencial autobloqueante de tipo hidráulico y el regulador de la presión de soplo del turbo.



los cuatro metros, con más de 125 caballos, cifra que

VISA GTI: CULMINACION DE LA ESPECIE

Los responsables de Citroën han aprovechado la

utiliza el motor de inyección que ha sobrepasado en el Peugeot 205 GTi.

Se trata del motor 1.600 fabricado en Tremery, Francia, con la inyección Bosch LE 2 Jetronic, que desarrolla una potencia de 105 caballos a 6.250 revoluciones por minuto.

Este motor acoplado a una caja de cambio de cinco marchas, con una quinta corta logra aceleraciones fulgurantes.

En su carrocería destacan el doble faro así como los aletines y estribos laterales. La próxima primavera estará disponible en nuestro mercado.



experiencia en competición para lanzar al mercado un modelo bautizado GTi, que

novidades

BX 19 GT: MAS BRIO

Citroën quiere tener versiones de mayores prestaciones que las normales. Esta es la razón del nacimiento de la versión 19 GT, que utiliza un motor idéntico al del Peugeot 305 GTX. Se trata del mismo motor de fundición y árbol de levas en cabeza que apareció ya hace más de un año como diesel y que ahora se *gasoliniza*: horrorosa

palabra que quiere decir que ha sido adaptado por su utilización como motor de explosión, partiendo de un motor de combustión.

Con una potencia de 105 caballos a 5.600 revoluciones por minuto y un par máximo de 16,5 metros/kilo a 3.000 revoluciones por minuto, supera los 170 kilómetros por hora, con un consumo medio de 7,3 litros.



SEÑORIAL Y TURBULENTO

Renault acaba de lanzar en París el R-25 V6 Turbo, la máxima expresión del lujo y la potencia dentro de la gama del constructor francés. El coche, que estará disponible en nuestro país desde la primavera del 85, tiene todas las credenciales en regla para competir de igual a igual con modelos del tipo de los Audi 200, BMW 528, Mercedes 280 SE, o Volvo 760.

El R-25 V6 Turbo emplea el ya clásico motor V-6 hecho en común con Peugeot, Renault y Volvo. A este motor se le ha acoplado un turbo-compresor muy similar a los vistos en Fórmula 1; el aporte vitamínico del dispositivo mágico ha llevado la potencia hasta los 182 caballos, un valor suficiente para alcanzar los 225 kilómetros por hora y cubrir el kilómetro en 27,9 segundos.



SUPER 5, LA ESTRELLA

Pocas cosas pueden decirse del nuevo R-5 que no hayamos mencionado. Como era de esperar, ha sido el modelo más visitado del Salón de París.

También hemos mencionado reiteradamente los planes del nuevo Renault para el mercado español. Se iniciará su comercialización en el próximo mes de febrero y, por el momento, limitada a tres versiones, siempre en tres puertas (para los que deseen las cinco, se mantendrán en producción los viejos modelos), con motorizaciones 1.108 centímetros cúbicos-47 caballos, 1.397 cen-

tímetros cúbicos-60 caballos y 1.397 centímetros cú-

bicos-72 caballos. Resaltamos que, para el mercado francés, los nuevos R-5 son un 5 por 100 más caros que sus homónimos antiguos.



BMW M 535 i: A POR TODAS

El modelo más potente y rápido de la serie 5 es una berlina familiar con motor de competición, un coche capaz de pasar de cero a cien kilómetros por hora en poco más de siete segundos y de alcanzar una velocidad máxima por encima de los 230 kilómetros por hora. El M 535 i llegará al mercado español a mediados del próximo noviembre.

El coche se diferencia de sus hermanos de gama por la adopción de un amplio conjunto de elementos aerodinámicos y por el motor, un seis cilindros en línea de

3,5 litros de cubitaje, que da 218 caballos de potencia.

Los frenos y las suspensiones han modificado para adaptarlos a las nuevas exigen-

cias, muy superiores a lo que era habitual en los restantes vehículos de la serie 5.



KADETT'85: CAMBIO DE PIEL

La nueva generación Opel Kadett sale al mercado con un argumento comercial básico: la excelente aerodinámica del conjunto. Los Kadett entrarán en el mercado español a primeros de noviembre y su precio será superior en un 5 por 100 al de las versiones comercializadas hasta el momento.

La estructura mecánica de los Kadett'85 deriva en línea directa de la empleada en los modelos actuales: motor anterior y tracción delantera, caja de cinco velocidades, dirección de cremallera, sistema mixto de frenos y suspensiones independientes a las cuatro ruedas; lo que si

cambia en los nuevos Kadett es el estilo de la carrocería, ahora mucho más fluido gracias al redondeamiento de todas las líneas.

La oferta Kadett de nuestro país estará compuesta por tres motores de gasolina: 1,3 litros de cubitaje con

75 caballos de potencia, 1,6 litros con 90 caballos y 1,8 litros con inyección de carburante y 115 caballos; el diesel será de 1,6 litros y tendrá 54 caballos de potencia.



MICHELIN el ancho que gana*

- Gana en seguridad, agarre en curva y adherencia en mojado
- Gana en resistencia, kilometraje y ahorro de combustible
- Gana en Fórmula 1, en Rallyes y... en su propio coche.



- * por ejemplo, ganaron con MICHELIN (1983), entre otros:
- Nelson Piquet, Campeón del Mundo de Fórmula 1
- Angel Nieto, (12 veces) Campeón del Mundo
- Hannu Mikkola, Campeón del Mundo de Conductores de Rallyes



novidades

NACERAN EN EL 85

El R-18. Este nuevo Renault constituye una total renovación de la línea, en el estilo marcado por los carroceros de Renault a partir del Fuego. Puede decirse que el nuevo R-18 será una especie de R-25 más pequeño, aunque el motor irá colocado transversalmente.

Agresividad italiana

Fiat está renovando toda su gama. Ahora le va a tocar el turno al Argenta, que será reemplazado por el denomi-

Las novedades auténticas del 84 han sido escasas y lo que han hecho la mayoría de los fabricantes ha sido ampliar sus gamas a base de nuevas versiones. Pese a la crisis el año 85 promete muchas más cosas nuevas. Para muchas marcas, debe signifi-

tido entre los lanzamientos europeos y los españoles deberían reducirse al mínimo.

Los franceses al contraataque

La industria francesa, presente en nuestro país prepa-

en Europa, lanzándolo con esta marca. En caso contrario la aparición de este modelo con la marca de Peugeot hubiera supuesto el principio del fin de la marca hermana, puesto que reemplaza al Horizón. El nuevo Talbot debería estar en el mercado en la próxima primavera.



El nuevo R-18 representa un cambio total en la estética. Tendrá una carrocería de cinco puertas al estilo del R-25. Y el motor será central, para mejorar la relación longitud-habitabilidad

car la salida del túnel. Tal es el caso de Peugeot, Citroën, Austin-Rover, etcétera. Otras, como Renault y Volkswagen principalmente, están todavía inmersas en ella, pero no van a poder dormirse a no ser que quieran correr el peligro de verse relegadas.

Todos estos modelos serán novedades, casi simultáneamente, en España y el resto de los países europeos, pues tanto fabricantes como importadores se preocuparán de que lleguen rápidamente a las manos de los compradores interesados. Sólo aquellos modelos cuya producción vaya a hacerse en nuestro país sufrirán un retraso, aunque incluso en este caso los plazos que hasta ahora han exis-

ra cuatro nuevos modelos, uno por cada marca.

Citroën lanzará un modelo pequeño, cuyo nombre clave es ZA, pero que probablemente se comercialice con las siglas AX. En principio, sustituirá a lo que queda de los 2CV/Dyane y LNA, pero en el futuro podría comerle terreno incluso al Visa. El lanzamiento de este nuevo Citroën está previsto para el otoño del 85.

Talbot también tendrá un nuevo modelo del que ahora tan sólo se conoce el nombre en clave C.28. Sobre este coche hubo muchas dudas sobre si debería llevar en su morro la T de Talbot o el león de Peugeot. Al final, se decidió aprovechar el mercado que todavía tiene Talbot

En lo que se refiere a Peugeot, después del éxito del lanzamiento del 205 y la aceptación del profundamente revisado 305, tiene en preparación un modelo que se colocaría, de salida, en un escalón intermedio entre este 305 y el actual 505, al que reemplazaría en su gama más baja. El nuevo Peugeot es el modelo que se encuentra más atrasado en su puesta a punto de todos en los que trabaja el grupo PSA y existe la posibilidad de que pueda retrasarse hasta primeros de 1986.

En lo que se refiere a Renault, después del lanzamiento del nuevo R-5, será objeto de sustitución el otro modelo de gran éxito que más tiempo lleva en el mercado:



El nuevo Talbot, que todavía no tiene nombre comercial, empleará la misma mecánica que el Citroën BX, un diesel 1,9 litros y motores de gasolina entre 1,4 y 1,9 litros

El Fiat Tipo 4 tendrá, a diferencia del Lancia Thema, cinco puertas. Los motores serán también completamente diversos a los del modelo hermano, lo mismo que la suspensión trasera, más convencional



El Peugeot 406, así es como se rumorea que se llamará, iniciará por debajo la sustitución de los modelos más altos de Peugeot. El 604 debe ser el primero en desaparecer y luego seguirá el 505



novedades



nado Tipo 4, cuyo nombre no ha sido decidido todavía, aunque es posible que se denomine también *Quattro*.

Esta berlina, de cierto nivel, toma también la plataforma diseñada conjuntamente por Lancia, Fiat, Saab y Alfa Romeo. Fiat va a ser la tercera marca en utilizarla, dejando a Alfa en último lugar. El Tipo 4, en principio, recibirá las mismas motorizaciones que el Argenta, siendo las versiones más altas el motor 2 litros de gasolina, con compresor volumé-

trico (135 caballos), y el motor 2,5 turbodiesel, con 90 caballos.

En Lancia la novedad será el modelo Epsilon, con el motor Fire 1000 y el Delta 4 x 4 que dará lugar al modelo de rallyes, con 250 caballos sacados del motor 2 litros con turbo y compresor volumétrico.

En Alfa Romeo, el modelo basado en esta carrocería no aparecerá hasta 1986. De momento no tienen intención de añadir nuevos modelos a su gama, ahora bastante re-

novada con el Arna, el 33, el Giulietta y el 90.

Entre los fabricantes de prestigio como Ferrari, Maserati o De Tomaso, sólo esta última tiene prevista una novedad, el nuevo Pantera, que seguirá utilizando mecánica Ford.

Los alemanes a alto nivel

La industria alemana va a tener novedades de alto nivel. Salvo Opel, que tiene a

LANCIA construirá también una serie de 200 unidades del Delta Rally 4x4, con motor central dos litros, equipado de turbocompresor y compresor volumétrico, con 250 caballos en su versión comercial

punto la versión cuatro puertas del Corsa, todos los demás nuevos modelos son de alto precio.

Mercedes presentará en breve el modelo W.124, que será la nueva serie 200, de la que ya hemos publicado una abundante documentación.

Pero la que más cosas está preparando es BMW. Lo primero será completar la

Lo último

BAJO y estilizado, el 760 gana en estética en su versión coupé. Sólo utilizará los modelos más potentes, el V-6 PRV de 155 CV y el 2,3 Turbo Intercooler, con 173 CV, aunque también hay prevista una culata de 16 válvulas.



serie M, con la aparición del Serie 3 de cuatro ruedas motrices con motor de 200 caballos, cuya carrocería irá dotada de una nueva traseira con un importante alerón. El parabrisas quedará integrado dentro del portón trasero que llevará este coche.

Además, se presentará el nuevo Serie 7, la berlina más alta de la gama, que mantendrá la misma gama de motores que el actual, con sólo algunas pequeña novedad.

Ford presenta el modelo que sustituye al Granada.

En Audi, además del Coupé 200 Quattro, cuya presentación es inminente, debería presentarse también el modelo 300, con el motor Porsche V-8 de 310 caballos y tracción a las cuatro ruedas.

En cuanto a Porsche, después del 944 Turbo, en 1985

aparecerá una versión convertible de este mismo modelo, aproximadamente para la primavera. Hacia final de año podría estar también en la calle del sustituto del 924, ya con mecánica ciento por ciento Porsche.

Británicos y escandinavos

En Gran Bretaña, Jaguar lanza el nuevo XJ, cuya aparición debería coincidir con el Salón de Ginebra, el

próximo mes de marzo. Y Austin Rover las nuevas versiones del Maestro y el Montego.

En los países nórdicos, Saab, con el recientemente lanzado modelo 9000, sólo tiene en cartera modificaciones de detalle. En Volvo, en cambio, hay más cosas en cartera. En primer lugar, una versión coupé del 760, y luego el nuevo coche, destinado a reemplazar progresi-

vamente a la serie 340, la más pequeña de la gama.

Como puede apreciarse, la actividad es mucha en los departamentos de diseño de las marcas, lo que representa un rayo de esperanza.

Sergio Piccione

BMW se pasa también a la familia de las marcas fabricantes de vehículos de cuatro ruedas motrices con su serie 3 4x4, que dispondrá de un motor de 200 caballos



ESCOBILLAS BOSCH. Ver para vivir.



En condiciones climatológicas adversas, la vista es la vida.

Por eso, BOSCH ha desarrollado el doble microcanto, para limpiar, desde el primer barrido, las gotas más finas.

La perfección del corte de las gomas del limpiaparabrisas es de 10/1.000 mm. Un logro que sólo BOSCH ha conseguido para obtener la mejor visibilidad

con lluvia, barro o nieve.

Para su comodidad, son adaptables a cualquier marca o modelo de vehículo, simplemente con la presión de un dedo.

Las Escobillas Limpiaparabrisas BOSCH proporcionan visibilidad perfecta y profunda ante cualquier situación.

Ver para vivir.



BOSCH
Así de seguro.

"llegan más lejos..."

- EN SEGURIDAD
- EN CONFORT
- EN GAMA
- EN más AGARRE

S-211



HS-1



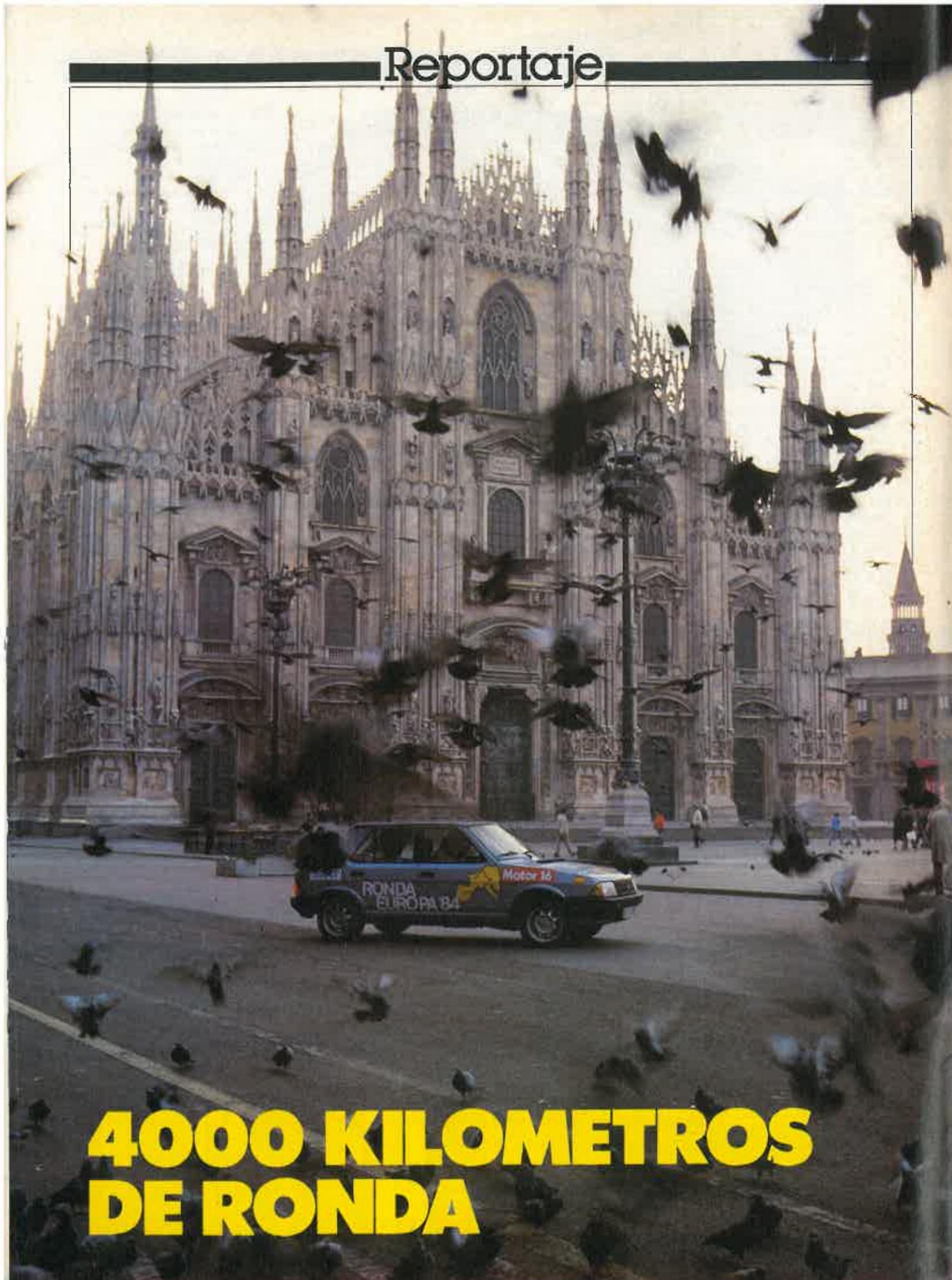
S-660



Firestone



En huellas: Normal, Ancha y Superancha.



4000 KILOMETROS DE RONDA

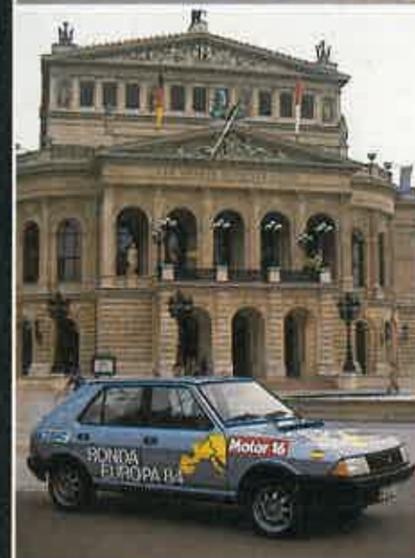
No se trataba de establecer ninguna marca: al fin y al cabo, recorrer 4.000 kilómetros por las autopistas europeas está al alcance de cualquier conductor medio. Simplemente queríamos conocer de cerca lo que Seat significa en nuestro continente, el nivel de asistencia, la facilidad para encontrar los talleres oficiales y, sobre todo, entrar en contacto con los responsables de las firmas importadoras. Conocer sus anhelos y sus problemas, y también por qué no, ver el grado de satisfacción que proporciona un coche español viajando por el extranjero.

El primer aspecto que nos encontramos y que iba a condicionar, en parte, la primera parte del recorrido era que el coche que Seat había puesto a nuestra disposición no tenía más que 29 kilómetros en el marcador, por lo que no se había efectuado ningún rodaje y habría que afrontar los primeros kilómetros con cierta calma. La verdad es que hoy día, el rodaje, ni es tan trascendente como antaño ni supone una molestia particularmente enojosa. Incluso desde el comienzo se puede rodar sin problemas a 120 km/h., teniendo la precaución de dejar rodar el motor de vez en cuando a regímenes moderados.

Como el motor Porsche no precisa un reapriete de culata, ni utiliza un aceite especial para el rodaje, en Zaragoza; en Auto Delicias, se procedió a cambiar el aceite (por precaución), revisar los niveles y dar por concluido el primer periodo de rodaje. A partir de entonces, y ya siempre por autopista, procedimos paulatinamente a solicitar el motor. Cuando cumplió los 1.000 kilómetros comenzamos ya a pisar a fondo, y hemos ido notando cómo poco a poco el motor se soltaba.

Otro aspecto es el de las autopistas. Pensar que Madrid es la única capital (además de Lisboa) que no está unida a Europa por medio de una autopista produce no sólo enojo, sino una cierta sensación de tercermundismo y vergüenza. Europa, si es que comienza en Gibraltar, hasta Zaragoza no tiene su entrada.

Y la verdad es que la única forma de viajar por carretera, con seguridad y a una velocidad en que compense el tiempo empleado, es por medio de autopistas. Es el único modo de plantearse via-



Milán, Salzburgo, Frankfurt, Bruselas y Heidelberg
Recorridas por un automóvil español con carácter europeísta



Sólo las autopistas italianas, francesas y españolas obligan al pago de peaje. En Austria, el paso fronterizo de Brennero es el único punto que cobran por el pasaje. Un tacógrafo registró las incidencias del viaje. En la fotografía de la derecha, procediendo a cambiar el disco.



jes rápidos de más de 500 kilómetros sin quebraderos de cabeza.

Otro tema distinto es el precio de las autopistas. En nuestro periplo, nos hemos gastado 12.050 pesetas en peajes, de las cuales 2.145 pesetas entre Zaragoza y La Junquera (a razón de 4,63 pesetas por kilómetro). En Francia nos gastamos 2.770 pesetas (a 5,01 ptas/km.) y en Italia, 5.295 pesetas (a 7,68 ptas/km.). En el resto de Europa, exceptuando el pasaje fronterizo entre Austria e Italia, son gratuitas las autopistas.

En cuanto a la limitación de velocidad, en Bélgica es de 120 km/h., y en Alemania inexistente. En el resto de los países, la velocidad está limitada a 130 km/h. La vigilancia más intensa (dos radares) la hemos apreciado en Francia, y hemos visto un radar en España (entre Madrid y Zaragoza), otro en Italia y otro en Holanda. En Francia y Holanda, los automovilistas nos han advertido de su presencia con las tradicionales ráfagas de luz.

Siguiendo con el tema de las autopistas, lo que parece claro es que Europa

está en obras. No se salva ningún país, excepto el nuestro, en el que el deterioro del tramo Zaragoza-Barcelona es ya manifiesto.

Europa está en obras y Alemania, invadida por su Ejército y los de la OTAN. El número de caravanas militares es infinito, y no hay momento en que no se circule rodeado de coches de color caqui. Ello limita un gran porcentaje de kilómetros a un único carril de autopista, por lo que la velocidad media desciende apreciablemente, condicionada por los adelantamientos de los

vehículos que circulan con más lentitud.

Sólo en Alemania hemos visto coches circulando por autopista a velocidades elevadas (por encima de los 150 km/h. reales). Y sólo en este país hemos sido adelantados media docena de veces por automóviles de gran potencia. Nos llamó la atención el gran número de berlinas diesel (BMW 524 TD, Mercedes 190 D...) de tamaño grande que ruedan de prisa por sus autopistas.

En el tema concreto que nos afectaba, el de viajar con una Ronda, hemos de decir que, a la entrada de las ciuda-

des, notamos una clara ausencia de señalización de los talleres de asistencia. Afortunadamente, no tuvimos ocasión de utilizarlos, pero para cualquier usuario con problemas hubiese sido auténticamente difícil localizarlos. Está claro que se necesita mejorar esta señalización, ahora que la asistencia no se efectúa en la red de Fiat.

En los talleres de Seat que nos encontramos por el camino, la verdad es que el trato fue gratamente servicial, y notamos unas instalaciones modernas, limpias y ordenadas. Se nota que en su

SEAT EN EL MERCADO EUROPEO

La primera etapa de la proyección de Seat en los mercados exteriores se inició a mediados del año pasado, con la creación de una extensa red comercial. Al finalizar el verano del 84, el número de concesionarios en los siete países en los que, por ahora, está presente la marca española, es de 768, y previniéndose para finales de este año el número de 1.085. Alemania, con 450, es el país de mayor densidad, con Italia (170) y Francia (160) a continuación. A estos concesionarios, previstos para final de año, hay que sumar otros 120 en países no europeos.

Con unas ventas en el año 83 de 9.295 unidades, se inició 1984 con una ofensiva en toda regla. Se trataba, en definitiva, de ir introduciendo en los mercados europeos los primeros Seat, aunque por el momento sólo se cuenta

con los Fura y Ronda, a la espera de los Ibiza y Málaga, que iniciarán su comercialización en noviembre y mayo, respectivamente.

Pero incluso con estos dos únicos modelos, el incremento de las ventas de automóviles Seat en Europa ha sido espectacular. Hasta el pasado mes de agosto, se han vendido en los seis países europeos (no se tienen aún cifras de Portugal, dada su reciente implantación), 43.997 coches, de los cuales 19.727 son Ronda y 24.270 Fura. Sólo en el último mes se han comenzado a distribuir los Ronda con el motor Porsche, por lo que se estima que sus ventas se incrementarán notablemente.

Esta cantidad significa una penetración cercana al 1 por 100, con notables diferencias entre cada país, como en el caso de Italia, en que casi se llega al 2

por 100, o en Holanda, en que se alcanza el 1,5 por 100. Desde el pasado mes de mayo, el índice de penetración ha superado el 1 por 100, alcanzando en el pasado mes de julio el 1,7 por 100, con unas ventas totales de 8.345 unidades.

No es, por tanto, descabellado pensar que con el Ibiza, y pese a la desaparición del Fura, la penetración de Seat en el mercado europeo alcance los dos puntos y medio o tres puntos, o lo que es lo mismo, entre 125.000 y 150.000 coches anuales. Esta cifra, que sólo hace unos meses podría parecer utópica, se ve ahora al alcance de la mano cuando se disponga de una red comercial completa, de una gama de producto más amplia y de unos modelos ciertamente atractivos para los compradores de Europa.

VENTAS DE SEAT EN EUROPA

País	AGOSTO			ENERO-AGOSTO			Penetración (%)
	Fura	Ronda	Total	Fura	Ronda	Total	
Alemania	140	170	310	1.314	2.146	3.460	0,21
Austria	22	38	60	240	333	573	0,37
Bélgica	65	80	146	785	1.205	1.990	0,71
Francia	606	818	1.424	4.674	6.400	11.074	0,99
Holanda	113	82	195	3.089	2.166	5.255	1,49
Italia	2.050	550	2.600	14.168	7.477	21.645	1,58
Total	2.997	1.738	4.735	24.270	19.727	43.997	0,93

Evolución de la penetración de Seat

País	Año 83	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto
Alemania	0,04	0,18	0,21	0,13	0,17	0,20	0,37	0,30	0,23
Austria	0,11	0,64	0,43	0,43	0,33	0,12	0,25	0,36	0,50
Bélgica	0,24	0,51	0,26	0,39	0,96	1,10	1,02	0,73	0,63
Francia	0,12	0,47	0,56	0,72	0,95	1,08	1,03	1,82	1,56
Holanda	0,25	0,58	0,86	1,10	2,17	1,67	2,94	2,51	0,75
Italia	0,23	0,66	1,18	1,42	1,55	2,13	2,37	3,39	3,47
Total	0,13	0,46	0,58	0,64	0,85	1,00	1,33	1,71	1,30

CADA CUAL, SU RESPONSABILIDAD ALEMANIA

Importador: Seat Euro Auto Import (Rus-selheim).
Número de concesiones: 278.
Ventas en 1983: 981 unidades (penetración del 0,04 por 100).
Ventas hasta septiembre de 1984: 3.460 (0,21 por 100).
Precio Seat Fura L 3p.: 9.390 DM (491.022 ptas.).
Precio Seat Ronda 1.2 GLX: 13.350 DM (698.098 ptas.).

AUSTRIA

Importador: Allmobil Autohandel GMBH (Salzburgo).
Número de concesiones: 39.
Ventas en 1983: 284 unidades (penetración del 0,11 por 100).
Ventas hasta septiembre de 1984: 573 unidades (0,37 por 100).
Precio Seat Fura L 3p.: 83.550 Schelings (670.488 ptas.).
Precio Seat Ronda 1.2 GLX: 123.650 sch. (992.291 ptas.).

BELGICA

Importador: Iberauto, S. A. (Bruselas).
Número de concesiones: 73.
Ventas en 1983: 883 unidades (0,24 por 100).
Ventas hasta septiembre de 1984: 1.990 unidades (0,71 por 100).
Precio Seat Fura L 3p.: 174.563 FB (484.936 ptas.).
Precio Seat Ronda 1.2 GLX: 306.200 FB (850.623 ptas.).

FRANCIA

Importador: Sonauto, S. A. (Saint Quen-L'Aumone).
Número de concesiones: 127.
Ventas en 1983: 2.366 unidades (0,12 por 100).
Ventas hasta septiembre de 1984: 11.074 unidades (0,99 por 100).
Precio Seat Fura L 3p.: 29.960 F. (551.563 ptas.).
Precio Seat Ronda 1.2 GL: 42.300 F. (778.743 ptas.).

HOLANDA

Importador: Nibhart Car BV (Heemstede).
Número de concesiones: 90.
Ventas en 1983: 1.142 unidades (0,25 por 100).
Ventas hasta septiembre de 1984: 5.255 unidades (1,49 por 100).
Precio Seat Fura L 3p.: 11.695 florines (583.346 ptas.).
Precio Seat Ronda 1.2 GLX: 18.795 florines (937.495 ptas.).

ITALIA

Importador: Bepi Koelliker Importazioni, S.p.A. (Milán).
Número de concesiones: 153.
Ventas en 1983: 3.639 unidades (0,23 por 100).
Ventas hasta septiembre de 1984: 21.645 unidades (1,88 por 100).
Precio Seat Fura L 3p.: 7.296.000 liras (661.018 ptas.).
Precio Seat Ronda 1.2 GLX: 11.446.000 liras (1.037.007 ptas.).

LOS SEAT, ESOS VIEJOS CONOCIDOS

Más de 60.000 Seat, de los de la nueva etapa, circulan ya por las carreteras europeas. A lo largo de nuestro periplo, hemos tenido la oportunidad de charlar con algunos usuarios y con la totalidad de los responsables de su venta en Europa. Estas son, muy reducidas, algunas de las más interesantes opiniones sobre los automóviles españoles.



Bepi Koelliker
(Importador para Italia)

«Los coches españoles, y más concretamente los Seat, son los herederos de lo que los automóviles japoneses han supuesto en nuestro mercado en los últimos años: un precio razonable y una calidad demostrada.»



Mariano Landeira
(Trabajador español en Holanda)

«La gran mayoría de mis compatriotas se han comprado un automóvil que deslumbre a sus paisanos cuando regresan a España de vacaciones. Yo, la verdad, no tengo especial interés en el automóvil. Me conformo con cualquiera que no me plantee problemas y que tenga una red de asistencia completa. Por esa razón me compré el Seat.»

Emmerich Engels
(Importador para Alemania)

«El cliente alemán se ha quedado muy sorprendido al conocer la colaboración de Porsche y Seat, y lo que esto significa en cuanto a la confianza de esta firma en los productos fabricados por Seat. Este ha sido, al menos, un motivo de atención hacia la marca española.»



Josef Ballman
(Importador Seat en Austria)

«Independientemente de la calidad de los Seat, la clave del éxito en las ventas



G. Foret
(Importador Seat en Bélgica)

«Desde que los Ronda incorporan el motor Porsche, no sólo se ha mejorado el aspecto puramente mecánico, sino que se ha beneficiado notablemente todo lo que significa acabado y terminación. Las pequeñas averías de las primeras series del Ronda con motor Seat han desaparecido y se ha notado un incremento en la calidad de los componentes utilizados.»

es el precio. No sería así si no tuviésemos que competir con las grandes firmas continentales, como Opel, Ford, Fiat o Renault. Pero es que no debemos olvidar que, por calidad de producto y fiabilidad mecánica, un Seat es comparado con cualquier automóvil de estas marcas.»



Marianna L.
(Joven empleada austriaca)

«Me compré el Ronda hace dos meses. Antes tenía un Honda muy pequeño que había comprado de segunda mano. Hago muy pocos kilómetros al año,

y por ahora estoy contenta con mi coche español. Este verano próximo tal vez me desplace hasta Nerja de vacaciones. Naturalmente, iré con mi Seat.»



C. van der Nat
(Importador Seat en Holanda)

«Los holandeses, como los escoceses, tenemos fama de tacaños. Aplicado al automóvil, yo puntualizaría que los holandeses, a la hora de elegir, son extraordinariamente meticulosos y concienzudos. Analizan hasta el límite los pros y los contras de su decisión. Por esta razón, Seat puede vender, y vende, muy bien en mi país: porque resiste perfectamente cualquier análisis... aunque lo realice el más tacaño de mis compatriotas.»



gran mayoría son nuevas y tienen ganas de agradar al público. Están bien provistas de repuestos y a precios competitivos con los de cualquier otra marca europea. En los alrededores de Amsterdam encontramos, en un servicio oficial de Seat, a un ciudadano de Pontevedra al que habían roto una ventanilla para robarle el radiocassette. En veinticuatro horas se le envió un cristal de repuesto que en aquel momento no tenía el taller; al gallego le costó la broma 11.200 pesetas al cambio, cifra muy razonable.

Si hacemos un breve resumen de lo que fue el viaje, digamos que han sido 4.041,300 kilómetros, en los que se

consumieron 429,05 litros de gasolina, con un coste total de 42.450 pesetas; es decir, sólo en gasolina, 10,50 pesetas por kilómetro.

El tiempo invertido fue de treinta y seis horas y cinco minutos, entre las que se cuentan cerca de 200 kilómetros por ciudad. El promedio, descontando los desplazamientos urbanos, ha sido de 110,300 km/h., cifra destacadamente alta para un coche de estas características, y teniendo en cuenta la gran cantidad de obras y estrechamientos que nos encontramos en el viaje, así como los primeros kilómetros, en rodaje. El consumo tampoco fue bajo: 10,39 litros/100 km., pero hay que tener en

cuenta el promedio realizado y el periodo de rodaje inicial, que exige siempre un mayor esfuerzo al motor. Es importante señalar que, según la marca de la gasolina empleada, el motor rodaba con mayor o menor alegría. De entre las utilizadas, la que más nos ha gustado por este aspecto ha sido la BP y la Antar. La italiana Agip, por ejemplo, nos ha parecido tan mala como la española de 96 octanos, pese a que se anuncia como 98 octanos, y en Italia está a 128 liras por litro (115,9 pesetas).

José M. Cernuda
Victor Piccione
Fotos: Alfonso J. Nieto



Symbol - Revista Internacional de Alto Standing

Editada exclusivamente para los propietarios de automóviles FERRARI en todo el mundo.

Le ofrecemos una suscripción gratuita de esta gran revista si Vd. es propietario de un automóvil FERRARI; sólo indique su nombre, dirección, teléfono y población, modelo FERRARI que posee, matrícula del mismo y número de chasis.

Envíe estos datos a: **FERRARI IMPORT ESPAÑOLA**
Francisco Gervás, 11
MADRID-20



Foto: Renault, Ogilvy & Mather

FUIMOS LOS PRIMEROS EN IR A LA LUNA... PERO SEGUIMOS AMANDO LA TIERRA.

... Y a los automóviles que la recorren todos los días y a todas las horas.

Shell es la marca de lubricantes que recorre más millones de kilómetros al día por la superficie de la tierra.

Las principales marcas de automóviles han homologado el aceite lubricante Shell Super Plus 15W/50 como el indicado para los motores BMW, Porsche, Volvo, Peugeot, Talbot..., y un largo etcétera. Sin olvidar su propio coche, que también merece un lubricante como Shell. Pero la gama de los lubricantes Shell no sólo lubrica los motores de los automóviles, sino también equipos de perforación, tractores, camiones, maquinaria industrial, motos, fuera bordas...

Y Shell Super Plus 15 W/50 fue el primer aceite que

superó las pruebas SF, lo que supuso un paso decisivo en el desarrollo de los lubricantes de automoción. Todo esto hace que Shell sea la primera potencia mundial en aceites lubricantes.

...Así hemos llegado a la luna... y recorreremos la tierra y el espacio, con toda nuestra experiencia puesta al servicio del hombre.



Lubricantes Shell

Los lubricantes del Espacio y la Tierra.



A FONDO

RENAULT 11 TURBO COMO LA SEDA



RENAULT inauguró este año la serie de presentaciones de nuevos modelos, que tradicionalmente tiene lugar en los meses de septiembre y octubre, con el lanzamiento de la versión Turbo del R-11, ya comercializado en Europa.

Con este coche, Renault tiene un modelo con el que competir en el segmento de las berlinas medias deportivas, que hasta ahora dominaban exclusivamente los coches de importación. Incluso puede pretender dominar ese segmento de mercado, gracias a un precio sensiblemente más competitivo, al no tener que pagar aranceles. Y esta ventaja la puede mantener mientras no le salgan competidores en las gamas de otros fabricantes nacionales, como Citroën, Peugeot y Seat, que tienen previsto sacar coches semejantes la primavera que viene.

El R-11 Turbo se ofrece únicamente en la versión tres puertas, que no le hace perder nada de su buena habitabilidad, lo que permite que entre en los cálculos de usuarios que necesiten un cierto espacio.

Las prestaciones son de primer orden, y los consumos, bastante moderados, incluso cuando se utiliza a tope la mecánica. En lo que se refiere a la estabilidad, está bastante bien conseguida, resultando bastante fácil de conducir y controlar. Prueba de ello es que Renault tiene planes deportivos para este coche, que además va a prestar su motor al nuevo R-5 Copa Turbo, que aparecerá la primavera próxima.

VIRTUDES DEFECTOS

- | | |
|-----------------------|----------------------|
| Buenas prestaciones | Dirección lenta |
| Equipamiento completo | Motor ruidoso |
| Confortable y amplio | Falta de ventilación |

El Turbo se diferencia de los demás R-11 por las llantas de aluminio, el faldón aerodinámico delantero con faros antiniebla y el anagrama Turbo en la luneta trasera. El motor da 105 caballos.



MECANICA



Bajo el capot de esta nueva versión hay pocas cosas nuevas. El motor es el tipo Sierra en su versión de 1.397 centímetros cúbicos. Un viejo motor que todavía sigue dando excelentes rendimientos, que acusa su veteranía a base de vibraciones —y lo cierto es que en esta versión no se notan— y ruido.

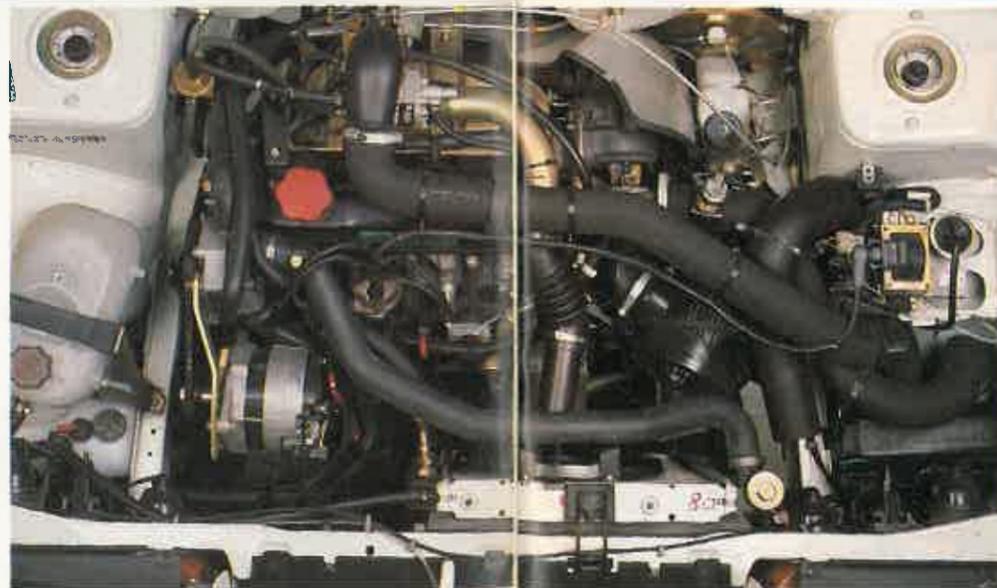
Este motor, con turbo, fue ya utilizado en los R-5 Copa Turbo, pero para el R-11 ha sido modificado. La diferencia principal reside en la instalación del turbocompresor, que va colocado antes del carburador. Anteriormente, el turbocompresor aspiraba la mezcla de gasolina y aire, para introducirla a una cierta presión en los pistones, sistema que es menos eficaz. También se ha instalado un cambiador de calor, para bajar la temperatura del aire antes de su entrada en el carburador, algo que no era necesario en el tipo de montaje que se utilizaba en el R-5 Copa Turbo.

El funcionamiento del motor es el siguiente: El aire, a través del filtro, llega al turbocompresor, del que sale con una sobrepresión máxima de 0,65 atmósferas. Al margen de la válvula de descarga, que casi todos los turbocompresores tienen, Renault ha colocado, a la salida del mismo, un presostato de seguridad que se abre cuando la sobre-

presión llega a 0,69 atmósferas. Del turbocompresor el aire sale a alta temperatura —hay que tener en cuenta que la turbina que lo acciona se impulsa por los gases del escape—, por lo que se ha instalado —y ésta es otra novedad— un cambiador de calor que baja la temperatura del aire a unos treinta y cinco grados antes de su entrada en el carburador, en donde se produce la mezcla con la gasolina para entrar en los cilindros, siempre bajo presión.

La potencia que desarrolla el motor es de 105 caballos, cinco menos que en el R-5 Copa Turbo. En cambio, el funcionamiento del motor es mucho más progresivo. El turbo empieza a soplar a partir de las 1.800 revoluciones por minuto, lo que supone que sus recuperaciones son progresivas, sin ese tirón alrededor de las 3.000 vueltas que se nota en otros coches con este sistema de sobrealimentación.

COLORES



Esto se ha conseguido por dos caminos. Por un lado, se han mantenido los reglajes de distribución de los R-9 y R-11 GTL, que tienen un árbol de levas de los llamados «descruzados», cuya característica es que el motor puede recuperarse sin problemas en regímenes muy bajos. Por otro lado, Renault ha escogido un turbo de pequeño tamaño, con menores inercias, que comienza a soplar antes que los más grandes. La conjunción de ambas cosas hace que el

FICHA TECNICA



RENAULT 11 TURBO

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.397 c.c. (76x77 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: Carburador soplado por turbocompresor Garrett T-2. Compresión: 8 a 1. Tipo de carburante: Gasolina super. Capacidad del depósito: 47 litros. Potencia máxima: 105 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 16,5 mkg. a 2.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,4 km/h.; 2.ª, 14,1 km/h.; 3.ª, 19,7 km/h.; 4.ª, 26,9 km/h.; 5.ª, 34,3 km/h. Embraque: Mando por cable.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4,2. Diámetro de giro: 10,5 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aluminio, de 5,5x14 pulgadas. Neumáticos: 175/65 HR 14.

PESO En orden de marcha: 915 kg.

máxima en la quinta, marcha en la que siempre se obtiene una conveniente respuesta cuando se pisa el acelerador. El escalonamiento de las cinco marchas es bastante homogéneo. No hay saltos importantes entre marcha y marcha. En primera se puede llegar a 50 kilómetros por hora; en segunda, a 85; en tercera, a 120, y en cuarta, a 160.

El manejo del cambio es suave y preciso. La sincronización es siempre eficaz, aunque se cambie deprisa. Y las marchas siempre se encuentran bien, sin necesidad de tantear para encontrarlas.

El embrague es suave de tacto y progresivo de funcionamiento.

RENDIMIENTO



Con más de 180 kilómetros por hora de velocidad punta, el coche puede presumir de ser uno de los más rápidos en su categoría, tal y como se puede comprobar en el apartado de Frente a sus rivales. Las aceleraciones son también fulgurantes. Y los reprises, lo que ya no es tan normal en un coche con motor turbo, están a la misma altura. No hay casi ninguna situación en que deje de sentirse el tirón del turbo, gracias a la progresividad que se ha conseguido en el funcionamiento del motor.

Los consumos están también en un buen nivel. A velocidades moderadas, el coche apenas gasta un poco más que sus hermanos los R-11 GTL, GTS y TSE. Y si se pisa a fondo el acelerador, resulta difícil hacerlo pasar de los 12 litros a los 100 kilómetros de media.

COMPORTAMIENTO



El comportamiento del R-11 Turbo es sano y sin problemas. Tiene la típica tendencia de todos los tracción delantera a irse de morro, pero sin que ésta se haga realmente pronunciada a no ser en virajes muy cerrados, en los que se combina con ciertas posibles pérdidas de adherencia de la rueda motriz interior a la curva. Un vicio que no es preocupante más que en piso mojado o muy deslizante. Por lo demás, el coche se tiene fracamente bien, con reacciones que son fáciles de controlar. Los más hábiles podrán incluso jugar a balancearlo a la entrada de las curvas sin problemas.

Lo que sí merecería es una dirección más rápida. La escogida es demasiado desmultiplicada, y como el volante, bien recubierto en cuero, no es particularmente pequeño, el conductor se ve obligado a manotear de forma excesiva en tramos de trazado sinuoso, en caso de ir deprisa. La otra cara de esta moneda es que la dirección resulta en todo momento bastante ligera, incluso

PRESTACIONES



Sobresaliente

VELOCIDAD MAXIMA (km/h.) 182,7

ACELERACION (seg.)
400 m. salida parada 16,0
1.000 m. salida parada 31,1
De 0 a 100 km/h. 9,7

RECUPERACION (seg.)
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª 18,0
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª 21,5
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª 35,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª 39,2
De 80 a 120 km/h. en 4.ª 9,0
De 80 a 120 km/h. en 5.ª 12,8

en las maniobras a coche parado, pese a la considerable anchura de las ruedas.

Los frenos son eficaces y resistentes. Los discos ventilados del tren delantero aguantan sin desfallecimiento el descenso del puerto más prolongado. Por otra parte, Renault ha conseguido encontrar una calidad de pastillas de freno adecuada para evitar que la primera frenada de la mañana, con los frenos fríos, se alargue más de la cuenta.

Desde el punto de vista del confort, pese al lógico endurecimiento de las suspensiones, el R-11 Turbo sigue siendo un coche confortable. Incluso balancea menos que sus hermanos menos potentes, lo cual no sólo mejora la estabilidad, sino la comodidad de los pasajeros.

EQUIPAMIENTO



Completo

Cuentarrevoluciones	SI
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro agua	SI
Manómetro presión aceite	SI
Voltímetro/Amperímetro	NO
Reloj	SI
Testigo reserva carburante	SI
Testigo freno de mano	SI
Testigo estarter	SI
Testigo desgaste pastillas de freno ..	SI
Parabrisas laminado	SI
Faros halógenos	SI
Piloto antiniebla	SI
Limpia-lavaluneta trasero	SI
Luneta térmica	SI
Retrovisor regulable desde el interior	SI
Apoyacabezas (delanteros/traseros) ..	SI/NO
Espejo de cortesía	SI
Elevalunas eléctricos (delanteros/traseros)	SI/—
Cerraduras centralizadas	SI
Respaldo posterior divisible	SI
Luz orientable (lector de mapas) ...	SI
Tapón de gasolina con llave	SI



SUBE CON VESPA

Cada día con más fuerza, para andar seguro un camino, para llegar a una meta. Dando respuestas adecuadas a las necesidades. Así se gana el destino. Sólo así se llega a ser un LIDER, en tecnología, en ventas, en estética. Sube con VESPA y dále a tu vida otro ritmo. Goza con VESPA. Con la NUEVA VESPA con ARRANQUE ELECTRICO, y nuevo diseño para una conducción más COMODA Y SEGURA; así sube VESPA. Sube, sube, sube con VESPA.

GAMA COMPLETA
7 MODELOS en
75, 125, 150 y 200 c.c.

MOTO VESPA
4000 puntos de venta y asistencia técnica.



A FONDO

El cuadro de instrumentos del Renault 11 Turbo es muy completo. El volante, guarnecido en piel, no es particularmente pequeño, a lo que se suma una dirección demasiado desmultiplicada.



Los asientos son muy cómodos. Los delanteros, tipo pétalo sujetan bien el cuerpo. Los asientos traseros pueden dividirse en dos partes para que se puedan abatir en caso de necesidad.



PRESENTACION

Como decíamos al principio, el R-11 Turbo se ofrece sólo en la versión de tres puertas, que ofrece una mayor rigidez que la de cinco, característica apreciable en un coche rápido, calzado con neumáticos de generosa anchura. Si la habitabilidad no se ve disminuida lo más mínimo y el coche sigue siendo capaz de transportar con un acepta-

ble confort a cuatro o cinco personas adultas, en cambio, la accesibilidad queda muy limitada, pues aunque las puertas son amplias, el sistema mono-rail, que permite una gran amplitud para las piernas de los ocupantes del asiento trasero, obliga a que sólo se

puede abatir el respaldo de los asientos delanteros, dejando un estrecho hueco para que los pasajeros del sillón trasero puedan pasar las piernas.

Los asientos son muy confortables. Los delanteros, tipo pétalo, sujetan bien y además tienen la posibilidad de regularse en inclinación, por el sistema de balancín, además de en inclinación del respaldo y en distancia al volante.

El asiento trasero es también confortable. Está dividido en un tercio/dos tercios para que se pueda abatir en parte, en caso de necesidad.

SONORIDAD

Ruidoso

Al ralentí (dB)	49,6
A 60 km/h. (dB)	67,2
A 90 km/h. (dB)	68,3
A 120 km/h. (dB)	74,1
A 140 km/h. (dB)	76,3
A tope (dB)	79,4

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

CONSUMO

Moderado

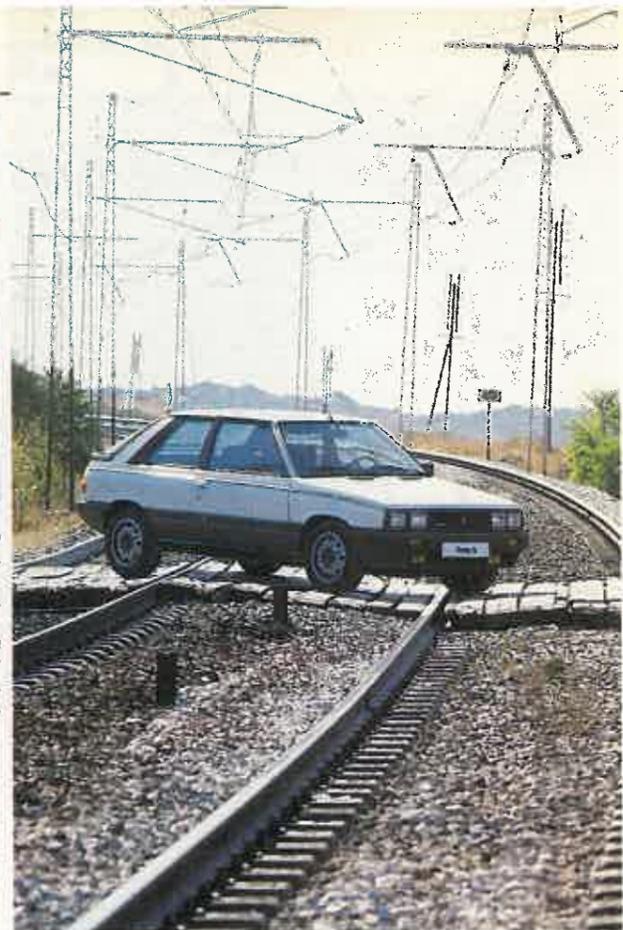
	l./100 km.
CIUDAD	
A 26,5 km/h.	10,3
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	6,0
En conducción rápida	11,2
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	7,3
En conducción rápida	11,8
AUTONOMIA	
Consumo medio ponderado	8,7
Recorrido (kilómetros)	490

FRENOS

Resistentes

DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	13,5
A 100 km/h.	44,1
A 120 km/h.	63,6



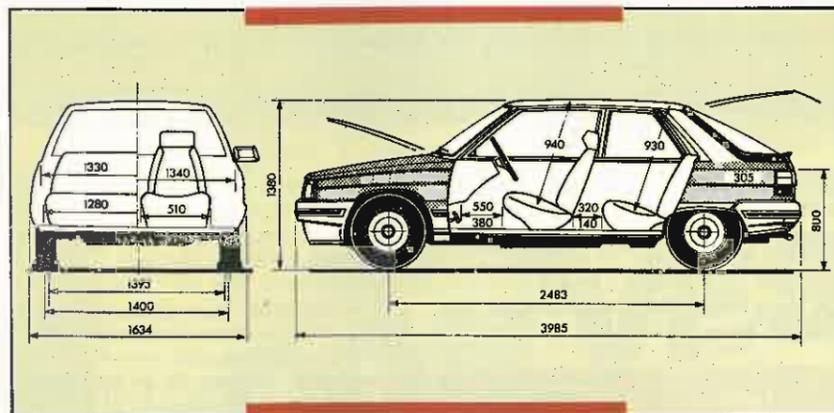
La presentación del R-11 Turbo es impresionante. El equipamiento prácticamente no tiene lagunas: cerraduras centralizadas, elevelunas eléctricos, un cuadro de instrumentos completo, llantas de aleación, tapicerías y moquetas en estampados deportivos (y muy calurosos en verano), faros antiniebla delanteros y trasero, etcétera.

El doble faro delantero proporciona una iluminación mediocre. Lleva faros antiniebla tanto delanteros como traseros. La suspensión ha sido endurecida y bajada con respecto a las otras versiones de la gama.

VALOR/PRECIO



Rápido, sobrio a la hora de medir los consumos, bien presentado, equipado y acabado, y con un precio medio millón



inferior a sus más directos rivales, el R-11 Turbo se presenta como la más interesante opción de compra para el usuario amante de las buenas prestaciones, pero que no puede renunciar a un cierto nivel de habitabilidad, a pesar de ser la versión tres puertas.

Con el R-11 Turbo, Renault cumple de lleno todas esas condiciones con un producto al que no se le puede sacar ningún defecto grande, y que tiene el atractivo suplementario de ser turbo, la técnica más de moda a la hora de mejorar la potencia de un motor.

Sergio Piccione
Fotos: Ramón Rodríguez

vuelva al COUPE



607.000 F.F.

Ahora es el momento de disfrutar de un coche deportivo a un magnífico precio, PRECIO ŠKODA. Y con una sensacional oferta ¡¡Gratis!!
• Garantía de un año, sin limitación de kilometraje • Financiación hasta 36 meses

NO LO DUDE, VISITENOS HOY MISMO

MONTALBAN, S. A. Alberto Aguilera, 13. Teléf. 248 89 77. Pajaritos, 12. Teléf. 252 51 00

FRENTE A SUS RIVALES

CUATRO son los más directos rivales del R-11 Turbo, con los que debería estar también el nuevo VW Golf GTI, que incompresiblemente, un año después de su presentación, sigue sin comercializarse en España. De ellos, el Ford y el Peugeot tienen toda su vigencia, mientras que, en cambio, el Opel y Alfa están al final de su vida. De todas formas, en el caso del Opel debe ser reemplazado por el nuevo Kadett GSi, que tiene el mismo motor y que sólo debería procurar una mejora substancial en velocidad máxima.

	Velocidad máxima	Km/h.
1.º	Peugeot 205 GTI	188,9
2.º	Opel Kadett GTE	186,3
3.º	RENAULT 11 TURBO	182,7
4.º	Ford Escort XR 3i	179,8
5.º	Alfasud 1.5 TI	178,0

Aceleración, de 0 a 100 Km/h. Segundos

1.º	Peugeot 205 GTI	9,2
2.º	RENAULT 11 TURBO	9,7
2.º	Opel Kadett GTE	9,7
4.º	Ford Escort IX 3i	9,8
4.º	Alfasud 1.5 TI	9,8

Consumo medio ponderado l/100 Km.

1.º	Peugeot 205 GTI	8,1
2.º	RENAULT 11 TURBO	8,7
3.º	Opel Kadett GTE	9,1
4.º	Ford Escort XR 3i	9,6
5.º	Alfasud 1.5 TI	11,7

Comportamiento

Todos los coches tienen un buen comportamiento, aunque, quizá, el Peugeot, en razón de su tamaño más compacto, resulte el más manejable y eficaz de todos. El R-11, el Alfasud y el Opel ocuparían un segundo lugar, casi a la par, dejando el último puesto al Ford, a causa de su suspensión trasera, productora de extraños balanceos.

Habitabilidad

En este apartado se impone el R-11, que es el más amplio de todos. De nuevo se produciría un triple empate, el Alfasud, el Opel y el Ford, que están prácticamente al mismo nivel, dejando en esta ocasión el último puesto al Peugeot, que paga su menor tamaño.

En lo que se refiere a maletero, el Alfa es el que lo tiene de mayor tamaño.

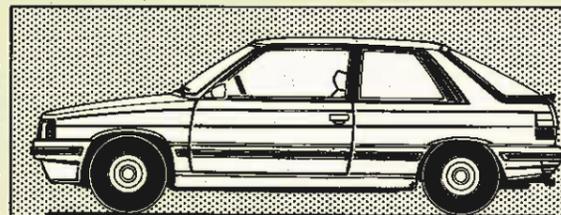
Conclusión

En este apartado no tenemos más que repetir lo dicho en el de Valor/Precio. Entre coches, cuyo rendimiento y comportamiento es parecido, el pensar que el R-11 cuesta medio millón menos y que, además, tiene un equipamiento más completo, debe ser decisivo para que las preferencias vayan hacia su lado.

A FONDO

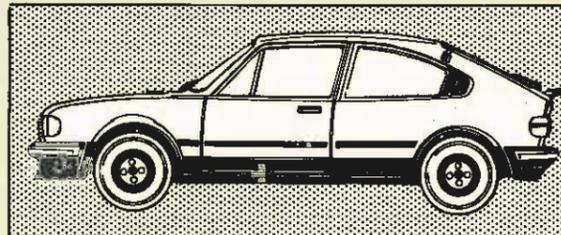
Renault 11 Turbo 1.291.245 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.367 c.c. Potencia: 105 CV a 5.500 rpm. Peso en vacío: 915 kg.



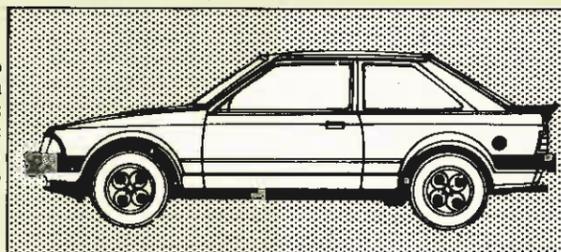
Alfasud 1.5 TI 1.586.098 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.490 c.c. Potencia: 105 CV a 6.000 rpm. Peso en vacío: 845 kg.



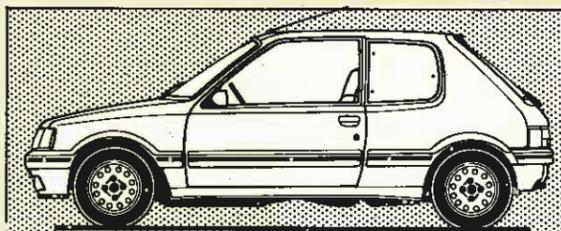
Ford Escort XR 3i 1.726.042 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.598 c.c. Potencia: 105 CV a 6.000 rpm. Peso en vacío: 920 kg.



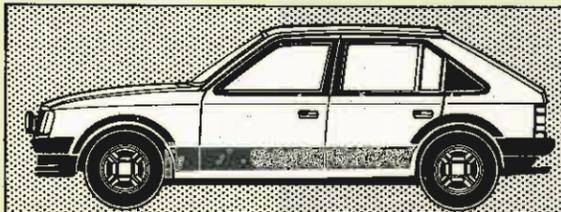
Peugeot 205 GTI 1.709.798 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.580 c.c. Potencia: 105 CV a 6.250 rpm.



Opel Kadett GTE 1.669.564 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.796 c.c. Potencia: 115 CV a 5.800 rpm. Peso en vacío: 980 kg.





PORSCHE: MITO Y PASION

En 1948 nació el primer Porsche, se trata, por tanto, de un nombre joven, pero nunca una marca entró en la leyenda en tan poco tiempo, sin dejar de ser una realidad. MOTOR16 asistió a la más espectacular parada que un apasionado de la marca jamás pudo contemplar.

El profesor Ferry Porsche estrechó la mano a todos y cada uno de los setecientos participantes en la parada. Por un día se cumplió casi un ideal, la unión de dos calidades, una carretera alemana, sólo transitada por Porsches.



SEAT en Europa

Mapa de Servicio de
Asistencia Técnica
SEAT



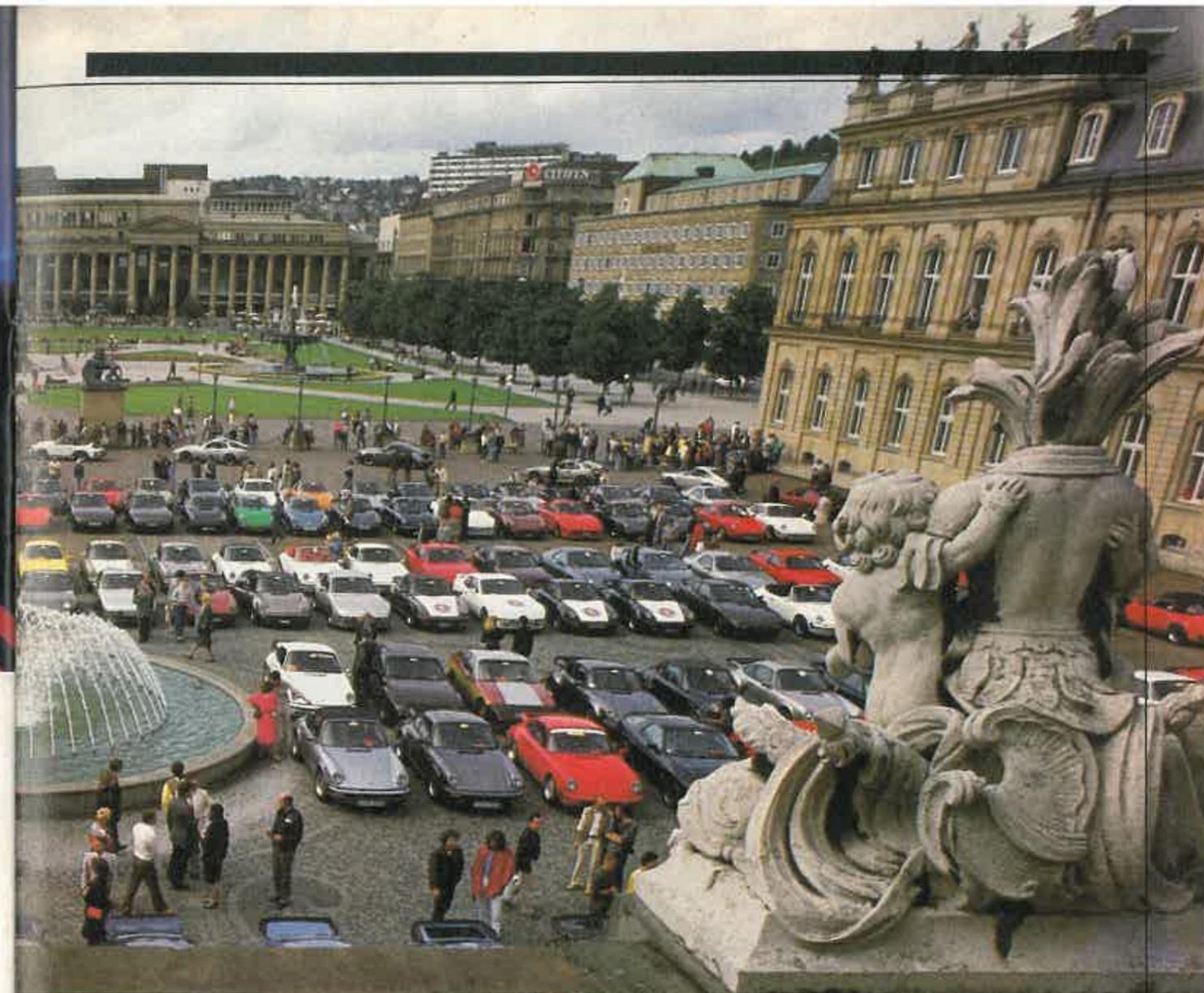
España triunfa en Europa.

El Nuevo Seat Ronda 85 Motor System Porsche está triunfando rotundamente en Europa. Porque ha revolucionado la tecnología de vanguardia con toda la potencia, fiabilidad y economía de la mecánica Seat System Porsche. Y porque, además, a un equipamiento ya perfecto se le han añadido mejoras tan visibles como un nuevo diseño frontal, nuevos sistemas eléctricos, spoiler posterior y otras muchas novedades que refuerzan la estética del coche.

Pruebe el Nuevo Ronda 85 Motor System Porsche. Es el español con más éxito en Europa.

Viaje tranquilo con Seat. Europa es nuestra.

Decídase a recorrer Europa con toda tranquilidad. Su coche será perfectamente atendido en cualquier país donde se encuentre. La Red de Asistencia Técnica Seat llega hasta donde usted llegue. Por muy lejos que sea, usted siempre encontrará un Punto de Asistencia Técnica con todo lo preciso para continuar viaje sin más contratiempos.



presenciaba un espectáculo emocionante; ver una mancha multicolor, formada por setecientos Porsche de todos los modelos y colores, es algo que sólo puede ser factible en una ocasión tan sonada como ésta.

El Porsche Club de España tuvo el detalle de obsequiar al profesor Porsche con una guitarra clásica, que le sorprendió por la originalidad del regalo, y al cogerla en sus manos dijo: «Espero haber aprendido a tocarla para la próxima Porsche-Parade, aunque por mi edad lo veo un poco difícil.»

Al día siguiente, las actividades en las que se podían inscribir los participantes eran tres: concurso de elegancia y restauración, slalom en el circuito de Solitude, y gimcana, también en un lugar cercano.

El concurso de elegancia se desarrolló alrededor del palacio de Solitude, donde se lucieron desde los primitivos modelos 356, en todas las versiones, hasta los superpotentes 911 Turbo, pasando por los 914 y los recientes 928. Todo esto estaba enmarcado por una



El pasado mes de septiembre, la Universidad de Stuttgart otorgaba al doctor Ferry Porsche el título de profesor honoris causa con ocasión de su setenta y cinco aniversario. Este acontecimiento dio pie para celebrar una concentración de adictos a la marca, que se dieron cita en el castillo de Stuttgart, llegando en peregrinación desde distintos países. El espectáculo no pudo ser más apabullante. Miembros de los Porsche Clubs más lejanos

hicieron su presencia al volante de sus coches, ocupando todo el espacio libre de la plaza y alrededores. El profesor Ferry Porsche llegó entre los primeros, sentado en el asiento posterior de un 928 color verde oscuro, cuatro plazas y ejemplar único, regalo de los técnicos del Centro de Estudios de Weissach.

Los participantes fueron aproximadamente setecientos, y todos ellos disfrutaron del apretón de manos que el mismo profesor Porsche les daba como bienvenida.

Desde el balcón central del palacio se



docena de coches de competición colocados delante del palacio. Entre ellos, el más admirado era el 917/30, similar al que condujo Mark

Donohue, cuya potencia se aproximaba a los mil cien caballos. A su lado figuraba un maravilloso 956 pintado en color marfil perla, que fue llevado a la exposición de Tokio como uno de los más representativos productos de la tecnología alemana. También estaba presente el 935 Turbo, vencedor de los 1.000 kilómetros de Nürburgring, y el coche que tomó parte en la maratón Londres-Sidney. Sin embargo, en medio del silencio que reina en Solitude, hacía estremecer los ruidos que emitía el escape de un precioso 550 con la carrocería hecha por Zagato. Al mismo tiempo, mientras algunos concursantes visitaban la Porsche Boutique, donde se podían adquirir todo tipo de objetos y ropas personalizadas por la marca, en el circuito de Solitude, situado a pocos kilómetros del palacio, se desarrollaba el slalom como única actividad deportiva. En dicha prueba tomaron parte los modelos de más actualidad, sin embargo, llamó la atención un 356 Speedster, que con su brillante actuación coloreó el slalom con recuerdos de otra época.

El broche de oro de la jornada fue la exhibición del Fórmula 1, que en este caso lo conducía Hans Herrmann, y recorrió repetidas veces la carretera paralela al circuito.

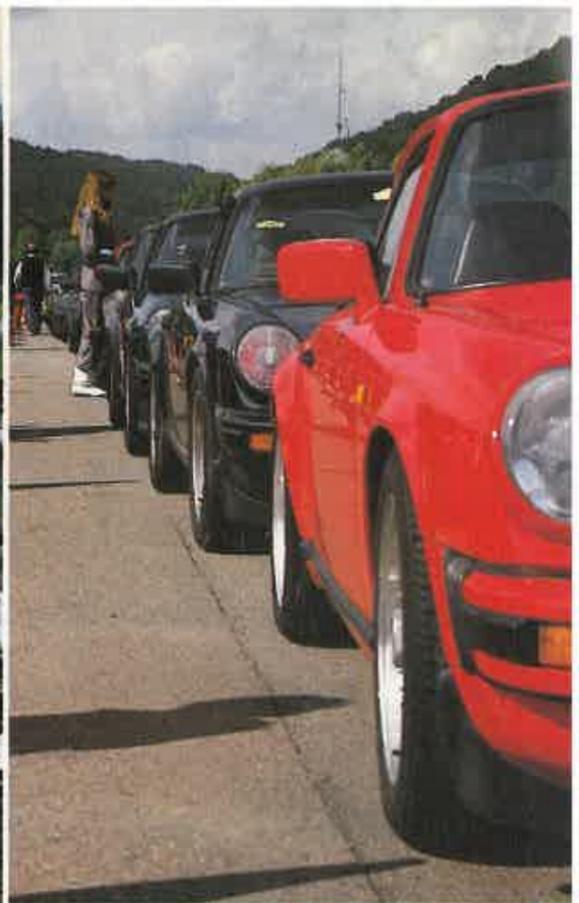
En toda esta salsa, no podían faltar antiguas glorias ligadas a la marca, como Von Anstein, el mismo Herrmann y el hijo del profesor Porsche.

La tarde se clausuró con un desfile de todos los participantes por las carreteras que rodeaban el circuito, y el banderazo final fue dado por Peter Schutz, director general de la marca.

El gran ausente en la jornada fue el profesor Porsche, que por razones de salud pudo asistir solamente a la cena de gala que se celebró por la noche. Ahí el profesor Porsche fue obsequiado con un coche en miniatura del famoso modelo 936 Jules, hecho a su medida, y equipado con un pequeño motor a explosión. Al ir a arrancar para darse una vuelta por la pista de baile, el motor se paró, y todo terminó en un mar de aplausos.

No cabe duda, que una concentración de esta magnitud, tan llena de emoción y recuerdos, sólo es posible para una marca con la solera de Porsche, cuya historia se ha forjado con infinidad de victorias en los circuitos y fabricando coches destinados al placer de conducir.

Texto y fotos: **Gigi Corbetta**



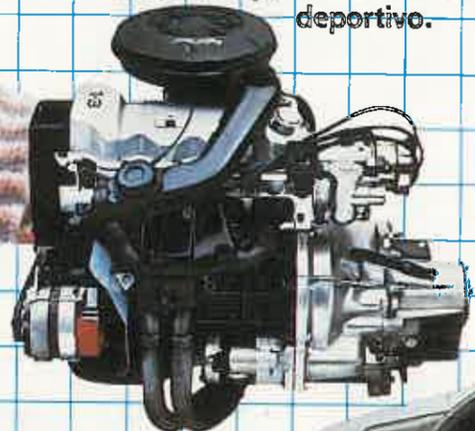
Todos los modelos que fueron y son protagonistas de la historia de Porsche estuvieron presentes en la gran parada de Stuttgart. En la fiesta que cerró la jornada, el profesor Porsche fue obsequiado con una reliquia en miniatura del famoso modelo 936 Jules



"Mi nuevo Fiesta **SPORT 1.3** es una gozada."

Nuevo Fiesta Sport 1.3 CVH

Un motor 1.3 CVH con una potencia de 68 CV. Una aceleración impresionante. Conducirlo es una gozada. El Fiesta Sport 1.3 es todo un deportivo.



"Es más coche."



"Muy divertido y gasta poco."

5ª velocidad de serie

El nuevo Fiesta Sport 1.3 tiene 5 velocidades de serie. Fiable y económico de mantenimiento, como todo Fiesta. De 0 a 100 km/h. en 12,2 segundos. Velocidad punta 163 km/h. Si tienes mucha marcha, este es tu Fiesta.

"Interior deportivo."

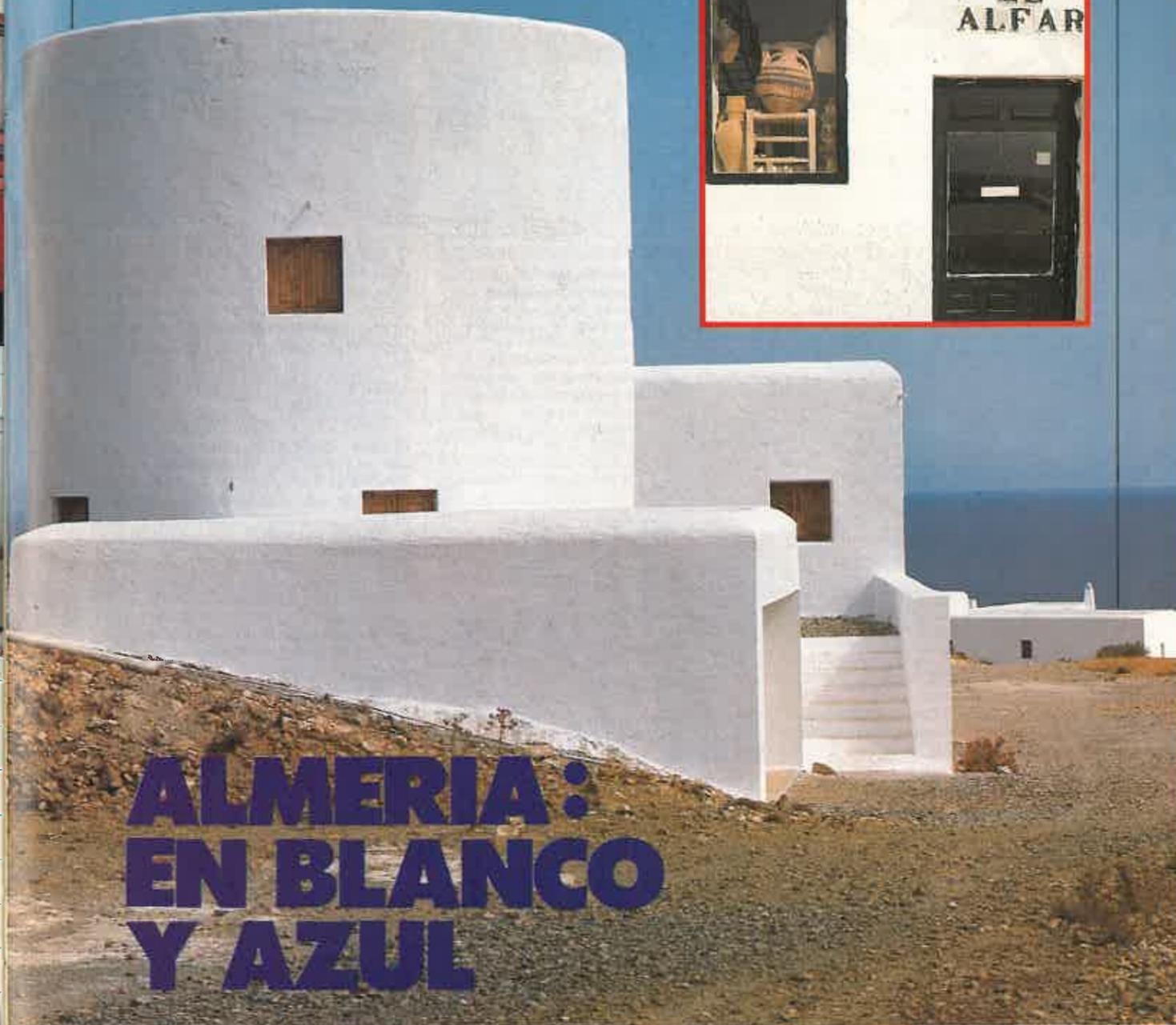
Tablero con cuentarrevoluciones

El nuevo Fiesta Sport 1.3 lleva en su tablero cuentarrevoluciones de serie. Tapicería deportiva, encendedor, reloj multifunción digital de cuarzo. Conducir un coche así, es pasarlo en grande.



667.000 Ptas. F.F.

FIESTA SPORT  **Diseño y Calidad**



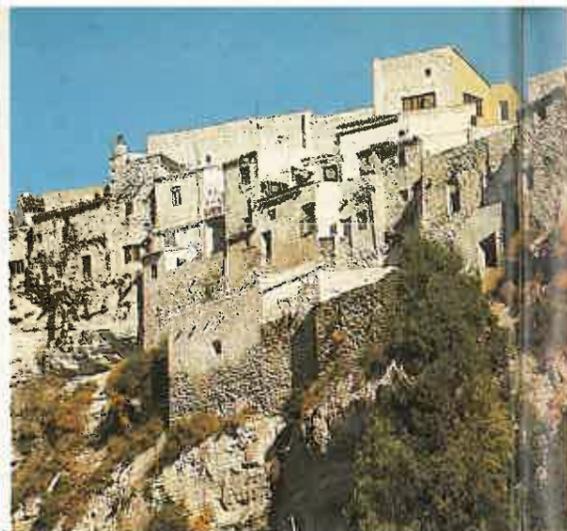
ALMERIA: EN BLANCO Y AZUL

PLAYAS tranquilas de aspecto alegre y luminoso componen la costa almeriense que se extiende desde el cabo de Gata hasta Murcia. Una costa todavía turísticamente inexplorada, que, bordeada de un interior casi desértico, ha sido durante años el escenario idóneo para rodar numerosos exteriores de grandes producciones cinematográficas. Pero Almería no es sólo agradable para pasar los meses de verano en sus casi desérticas playas. También es un lugar adecuado para visitar durante el invierno, pues a la dulzura de su suave

clima mediterráneo, se une la protección que sobre toda la costa ejerce la barrera montañosa que lo bordea, deteniendo los vientos del interior. Rodeada de un paisaje original y protegida por el golfo que lleva su nombre se encuentra la ciudad de Almería, una villa que conserva por doquier restos de su esplendoroso pasado árabe, en especial a los pies de su magnífica alcazaba, desde donde se contemplan amplias vistas de la ciudad, las colinas y el mar. Esta fortaleza árabe, construida sobre un espolón rocoso que domina el Barranco de la Hoya en el lí-

mite de la fértil vega almeriense, fue construida por Abderramán III y ampliada por Almanzor. Sus altos muros guardan magníficos jardines llenos de fuentes y surtidores, aunque las murallas sufrieron graves desperfectos cuando el terremoto de 1522. La Almedina, auténtica ciudad árabe al pie de la alcazaba y del castillo de San Cristóbal, contrasta con el barrio de pescadores de La Chanca, de casas cúbicas de colores vivos, muchas de ellas excavadas en la montaña, y con la zona que bordea la avenida de Almería donde se concentra la vida cotidiana y la anima-

SECRETARÍA DE ESTADO PARA EL TURISMO



miento cuyas casas forman una verdadera muralla sobre el borde del acantilado que rodea un pequeño río. Desde Sorbas la carretera, siempre muy transitada, se torna más sinuosa hasta llegar a Vera, desde aquí hasta Lorca, pasando por Huércal-Overa y Puerto Lumbreras, la ruta es en conjunto poco accidentada.

Desde Vera, por la comarcal 323 que pasa por la inmensa playa de la Garrucha, se puede llegar hasta Mojácar bordeando la costa, pero si se prefiere circular por una ruta en mejor estado, la N-340 pasa a siete kilómetros de este bonito pueblo, uno de los más bellos de la costa oriental de Andalucía. Mojácar es un claro ejemplo del paso de los árabes por la Península. Situado en un privilegiado sitio desde el que se domina el mar y la llanura desértica, este pueblo totalmente blanco, mantiene su primitiva arquitectura de tortuosas callejas pavimentadas de guijarros, bordeadas de viviendas cúbicas, todas ellas encaladas. Desde la playa, situada a seis kilómetros del pueblo, se puede llegar hasta Carboneras por una carretera costera, estrecha y sinuosa, con curvas muy cerradas, que discurre al borde del acantilado con impresionantes vistas de la costa. Luego, desde la playa de Carboneras, se aleja de la costa y discurre por un inusitado paisaje para morir en la capital de la provincia. A 38 kilómetros de Carboneras y 33 kilómetros de Almería, por esta ruta, se encuentra Níjar, un viejo pueblo cuyos habitantes hacen con tiras de trapos de colores suaves la denominada «tela de trapo», una original artesanía, al igual que sus típicas figurillas de cerámica.

En esta zona almeriense, prácticamente desconocida, tienen los aficionados a la pesca submarina una de las mejores reservas del mundo en las aguas

que bordean el litoral rocoso que se extiende desde Las Negreras hasta San José. Un encanto más de esta provincia, de sorpresiva y variada naturaleza donde dunas arenosas, vegetación desértica e inesperados oasis de magníficos colores y contrastes componen un paisaje sorprendentemente bello.



Colgado sobre el precipicio, el pequeño pueblo de Sorbas se alza orgulloso en un soberbio emplazamiento, muy cerca de la N-340. La carencia de una carretera costera bordeando el cabo de Gata ha mantenido estas playas, paraíso de los submarinistas, alejadas de la invasión turística.

ción de esta capital. Los constantes ataques de los piratas sobre la ciudad explican la construcción de la catedral almeriense, que más parece una fortaleza que un templo dedicado al culto. La bahía, el puerto, la alcazaba y el conjunto de toda la ciudad se contemplan en toda su extensión desde la carretera N-340, que discurre entre altos acantilados y une la capital con el pueblito de Aguadulce, la playa pionera de la Costa del Sol almeriense.

La misma nacional hacia el norte, en dirección a Lorca, atraviesa primero, en las inmediaciones de Almería, una zona de geografía particular, de colinas áridas muy erosionadas que han sido escenario de numerosas películas sobre el legendario Oeste y el desierto, como lo atestiguan un viejo fuerte que se puede visitar cerca de Tabernas. Después, la nacional atraviesa una vasta exten-

sión de tierras arcillosas de un rojo característico hasta llegar a Sorbas, pueblo asentado en un soberbio emplaza-

Comer y dormir

RESTAURANTES.—Mesón el Campa-
nero, calle Mayor (Garrucha). Palacio,
cerca del Arco Moresco, tel. 47 82 79 (Mo-
jácar). Mamabel's, Embajadores, tel.
47 80 44 (Mojácar). Rincón de Pepe,
Apóstoles, 34, tel. 21 22 49 (Murcia).

HOTELES.—P. N. Reyes Católicos
(★★★★), playa de Mojácar, tel.
47 82 50 (Mojácar). El Moresco (★★★),
ctra. Mojácar, s/n. tel. 47 80 25 (Mojá-
car). Indalo (★★★), ctra. Carboneras-
Mojácar, tel. 47 80 01 (Mojácar). Siete
Coronas Meliá (★★★★), Ronda Garay,
5, tel. 21 77 71 (Murcia). Conde de Flori-
dablanca (★★★), Corbalán, 7, tel.
21 46 24/6 (Murcia).

AUTOAGENDA

Estaciones de servicio durante veinticuatro horas.—N-332, km. 1 (Aguilas). Avda. San Antonio, 70 (Mazarrón). N-340, km. 284 y km. 289 (Totana). N-340, km. 207 (Vera).

Servicio de grúa.—ADA: Teresa Alarazorín, 5, tel. 22 26 75 (Almería). Talleres Sánchez Bueno, Nerva, 34, tel. 23 36 61 (Murcia). RACE: Juan Guirado, ctra. Granada, 130, tel. 23 89 63 (Almería). Garaje León, plaza Juan XXIII, s/n. tel. 23 73 72 (Murcia).

Concesionarios de la zona.—ALFA ROMEO: Espalsa, Ronda de los Pinos, 163, tel. 25 73 11 (Almería). Murciauto, ctra. Cádiz, 41, tel. 31 66 04 (Murcia). ARO: Atasa, ctra. de Granada, 137, tel. 23 27 93 (Almería). AUSTIN ROVER: Automóviles Barcelona, ctra. Granada, 2.º tramo, tel. 23 34 78 (Almería). José Villegas, ctra. Granada, 141, tel. 23 27 86 (Almería). Francisco Pellicer, avda. de Canalejas, 8, tel. 21 11 02 (Murcia). BMW: Auto City Almería, ctra. Granada, 2.º tramo, s/n. tel. 23 37 12 (Almería). CITROËN: Sallinas y Alcázar, ctra. N-340, km. 117, tel. 30 02 01 (Almería). José Rodríguez Medina, ctra. Garrucha, tel. 45 41 81 (Carboneras). FIAT-LANCIA-AUTOBIANCHI: Italmóvil, Pintor Julio Romero, 4, tel. 23 81 02 (Almería). Mutrasa, ctra. Alicante, km. 1, tel. 23 14 50 (Murcia). FORD: Automecánica Almeriense, N-340, km. 117,4, tel. 23 70 33/72 34/76 14 (Almería). Auto Hernández Moreno, Boquera, 29, tel. 59 02 31 (Mazarrón). Manuel Nicolás, ctra. Madrid, km. 384, tel. 83 06 00 (Murcia). LAND-ROVER: José Artés de Arcos, Dr. Gregorio Marañón, 12, tel. 22 14 04 (Almería). MERCEDES: Saveres, ctra. de Ronda, 55, tel. 25 71 44/73 45 (Almería). José Pujante Hernández, ctra. Alicante, 97, tel. 23 65 46/24 32 72 (Murcia). PEUGEOT-TALBOT: El Motor Nacional, ctra. Granada, 2.º tramo, tel. 23 89 00/76 77 (Almería). Garaje Sagredo, Pol. San Rafael, tel. 30 00 30 (Almería). Urbano Jiménez Espinosa, ctra. Madrid, 2, tel. 23 14 50 (Murcia). Talleres Aguilas, ctra. Lorca, s/n., tel. 41 12 36 (Aguilas). RENAULT: Alarcón Flores, Atrales, 3, tel. 45 63 59 (Cuevas de Almanzora). Antonio Ramírez, ctra. Garrucha-Carboneras, s/n. (Mojácar). Gines Flores Flores, ctra. N-340, s/n., tel. 45 00 07 (Vera). SEAT-AUDI-VOLKSWAGEN: Jufema, Reyes Católicos, 18, tel. 23 61 90 (Almería). Surauto, avda. Vivar Téllez, 36, tel. 22 19 36 (Almería). Modesto García, avda. San Juan Bosco, 3, tel. 22 00 45 (Almería). Navarro Segura, ctra. Murcia, s/n. tel. 45 02 02 (Vera). J.M. Méndez Viedma, camping Torre de Cárdenas, tel. 24 36 47/25 66 43 (Almería). WART-BUG-TRABANT: Trabant: Juan Guirado-Antonio Núñez, ctra. Ronda, 163, tel. 23 74 19/25 73 11 (Almería).

Block del Paparrutas

Correría por Almería

TODO el mundo creyó durante muchos años que era el Far West, Texas, Colorado y su Gran Cañón, o el desierto de Gobi, que también sirvió para eso, o Galilea y sus milagros: «western spaghetti» o Biblia «macarroni», pero era sencillamente Almería. Sin música de Morricone ni imágenes de Leone.

Desde luego, el paisaje se presta para cualquier ensueño. Hoy sería más bien de ciencia-ficción, con ese mar de plástico bajo el cual se hace la agricultura de hoy y del futuro. Almería, despensa de España y de Europa en frutas y primores. Nadie lo hubiera creído hace unos años, cuando esta tierra era la más pobre de Andalucía y la más pobre de España. Hoy es la más rica de Andalucía y una de las más ricas de la nación.

¿El secreto?: El trabajo de los almerienses, y hay que verlo para creerlo.

La cocina de la zona, desde la capital hasta la raya con Murcia, da testimonio de la ingeniosidad de sus habitantes, de su talento para lograr delicados sabores con materias primas pobres, humildes.

Las patatas machacadas con pescado y aderezadas con pimentón, el ajo colorado, variante local del salmorejo, acompañado con bollos de harina de maíz, y es muy de señalar el valor que adquiere este cereal venido de América en la cocina popular de Almería. Hay que degustarlo, por ejemplo, en Vera o Mojácar, en las famosas «torticas de avío», o rebozando las «pelotas» o albondiguillas de carne picada.

Son también excelentes y originales los embutidos y chacinas de la zona, muy en especial el morcón, menos grueso, más asalchichonado, más jugoso y graso que el de Andalucía occidental y también más especiado con pimienta. Más mediterráneo en suma y una auténtica delicia, como las morcillas de sangre, éstas un tanto picantes, pero muy sabrosas, que hay que comer cocidas y calientes.

La cocina almeriense tiene toques manchegos, murcianos y es también resultante de un misterioso cruce italo-mexicano, pero a todo ello el genio popular local ha sabido darle el sello de la originalidad, tal vez con un cierto acento mogrebi, apreciable sobre todo en la presencia de aromas, como el del hinojo y el de los granos de anís que perfuman numerosos platos. Esta presencia es particularmente sensible en algunos pucheros o cocidos de matanza, en los que entra como ingrediente fundamental el trigo, ya en grano ya transformado en pasta fresca y luego cortado en porciones del tamaño del grano de arroz.

Naturalmente, frutas y verduras son de excelsa calidad, y es que hay en Almería un elemento paisajístico que siempre es promesa de vegetales suculentos: el oasis, en donde el mundo verde circundado de sequedad, bebe con avaricia el agua más pura y más deseada.

En pocas partes de España los tomates son tan deliciosos como los que se cultivan en los oasis almerienses, en esas manchas de verdor que, alrededor de algún punto de agua, surgen feraces y logran que la vista se humedezca.

Y luego, claro, el pescado, sobre todo el de bajura, el de roca: mero y salmonete, pero también mujol, lubina y caballa. De esta última, tan sabrosa, se hace gran consumo y entra en numerosas y originales recetas. Hay que subrayar en este apartado marino la gran calidad de las huevas en salazón que se hacen en las costas almerienses, en las que aún hay kilómetros y kilómetros de playas y calas vírgenes, porque es muy de señalar que la riqueza actual de la provincia no proviene del turismo, a pesar de los heroicos baños de Fraga en Palomares.

Y es que, por más esfuerzos que hiciera, don Manuel no es Afrodita saliendo de las ondas, que si él la viera sin duda la tachara de «pendón» y la excomulgara.

Xavier Domingo

RESTAURANTE ESPECTACULO



RESERVAS Tifs. 273 78 04 - 05

PRESENTA

DEL 8 AL 11 DE OCTUBRE

4 Únicas Galas
LA REVELACION DE LA CANCIÓN ESPAÑOLA

MARIELA ROMERO

PROXIMAMENTE DEL 18 AL 20 DE OCTUBRE

CHIQUETETE

Entrada por Menéndez Pelayo frente c/Ibiza

RESTAURANTE

Pombo

Comedor

Abierto mediodía y noche

Cuéntenos su caso

QUINTA MARCHA EN UN SEAT TRANS

Soy propietario de un Seat Trans, y lo mismo lo utilizo para mi uso comercial como para viajes de turismo.



Me gustaría saber, por tanto, si se le podría acoplar un cambio de cinco velocidades y si este cambio resultaría beneficioso o, por lo contrario, no sería rentable.

Supongo que con este cambio redu-

ciré el consumo ligeramente, pero me preocupa que se reduzca también sensiblemente la potencia; agradecería me dijeran si esto último puede ser cierto.

C. J. N.
Madrid

Respuesta.—La casa Steel, de Barcelona (teléfono (93) 370 89 51), según ha anunciado en nuestras páginas, dispone de equipos de 5.ª marcha adaptados a varios modelos, entre ellos el Seat Panda y, naturalmente, el modelo

Trans, de igual mecánica. El precio de esta transformación es de 38.000 pesetas, montaje incluido. Desconocemos el resultado por no haber probado ningún vehículo con este cambio, pero es de suponer que el sistema, en efecto, contribuirá a reducir ligeramente el consumo, si bien nos tememos que no podrá aplicarse esta 5.ª velocidad más que en pendiente favorable o terreno bastante llano, dada la limitada potencia de este modelo.

PARAGOLPES DE PLASTICO

Poseo un Seat Ritmo y me gustaría reforzar su frontal de plástico que, además de no absorber los golpes, es poco resistente. Me gustaría que me dieran alguna solución o idea. No me importa el aumento de peso ni la reducción de velocidad.

Joaquín Olive
Gerona

Respuesta.—No estamos de acuerdo con su juicio sobre este paragolpes realizado en material plástico y vemos muy difícil que pueda solucionar el

CRITICA DE TIENDAS

Seat Auto Rosales, avenida de Portugal, 169. C/ Higueras, 57. Madrid.

SERVICIO QUE CAMBIA DE IMAGEN

TALLERES Auto Rosales, en la avenida de Portugal, 169, de Madrid, dispone de unas instalaciones completas dedicadas a mecánica y electricidad del automóvil. Como servicio oficial FEMSA dispone en sus instalaciones de un completo banco de comprobación de equipos eléctricos de la marca para diagnosis y reparaciones. Con un personal experto y muy eficaz en la localización y reparación de averías eléctricas, en la rama de mecánica es en donde la evolución y el cambio de imagen de este servicio han experimentado más variación.

Un nuevo profesional, Lorenzo de los Angeles, se ha hecho cargo de la dirección mecánica, dando servicios nuevos tales como: preparación de vehículos para competición, montaje y adaptación de Kits, venta de neumáticos, etcétera.

Tras las pruebas realizadas hemos observado una satisfactoria y rápida diagnosis de las averías mecánicas que presentamos.

Las instalaciones dedicadas a la reparación de chapa y pintura se encuentran en la calle de Higueras, número 57, con una extensión de 400 metros cuadrados. En ellas, varios profesionales del sector atienden a los vehículos.

La exposición de vehículo nuevo y usado se encuentra en esta misma calle y en un lugar adyacente al de chapa y pintura.

Disponen de un servicio de grúa y un servicio de verificación y reparación urgente de averías.

La tasación de los vehículos la llevan a cabo a través de las guías de tasaciones GANVAM y de las apreciaciones personales al probar

el vehículo. El plazo de entrega del vehículo nuevo es el normal en los servicios oficiales Seat, cuarenta y ocho horas, aproximadamente, excepto para algunos vehículos de importación, que puede ser algo más dilatado.

Utilizan los servicios de financiación Seat, así como financieras y créditos bancarios, tanto para el vehículo nuevo como para el de ocasión. Si el cliente lo solicita, se le puede gestionar el seguro.

Los vendedores demuestran un alto conocimiento del producto, lo que ayuda al posible comprador a conocer las características del vehículo que va a adquirir.

Calificaciones: Exposición, 6; talleres, 8; vendedores, 8; financiación, 5; tasaciones, 5; entrega, 6.



problema que plantea. Un paragolpes metálico será más robusto, pero es siempre menos absorbente y, por tanto, el pequeño golpe va a repercutir sobre el bastidor, cosa plenamente demostrada en los test de choque, a los que se someten en fábrica.

La única solución, pero es de un cos-

te demasiado elevado, es recurrir al paragolpes completo del Fiat Strada destinado al mercado americano. Es posible que en un concesionario Fiat le puedan indicar el modo de adquirirlo. Si no fuera así, diríjase directamente a Fiat Hispania, Paseo de la Habana, 74. Madrid-16.

VELOCIDAD PUNTA DE UN SEAT 131/2000

En dos ocasiones anteriores me he dirigido a los servicios oficiales de Seat, sin obtener contestación a mi pregunta, que les formulo a ustedes con la esperanza de ver contestada.

Según tengo entendido, el desarrollo en quinta a 1.000 rpm. del Seat 131 Supermirafiori 2000 TC es de 31,08. Por tanto, su velocidad máxima, al régimen de potencia máxima, debería ser de 174,048 km/h. ¿Cómo es posible que se anuncie una velocidad máxima de 180 km/h.?

Al margen de esta pregunta, me gustaría que me informasen las razones por las cuales algunos modelos de gran venta no han sido probados por MO-

TOR16, como este referido Supermirafiori 2000 y algunos otros.

Carlos M. Pérez-Hor
Sevilla

Respuesta.—Según los datos que poseemos de este modelo, su desarrollo en 5.ª a 1.000 rpm., con los neumáticos originales, es decir, de la medida 175/70 SR 13 es de 31,3 km/h. Esto significa que al régimen de 5.600 rpm., correspondiente a la máxima potencia, se debe obtener una velocidad de 175,3 km/h. La velocidad máxima real puede ser, sin embargo, la anunciada por el fabricante, de 180 km/h. —aunque no se lo podemos asegurar por no haber hecho la prueba de este modelo—, pues si bien la potencia máxima teórica se obtiene a esas 5.600 rpm., en realidad es fácil que el motor siga «tirando» hasta unas 150 ó 200 rpm. sobre ese régimen, que es lo que le faltaría para alcanzar los 180 km/h.

En cuanto a los modelos que no ha probado MOTOR16, hemos de decirle que nuestra publicación es todavía muy joven y que hay en el mercado cerca de 500 modelos de automóviles. Aún no hemos tenido tiempo de probar todos ellos, pero no desespere porque, sin duda, pronto le tocará el turno a los que a su criterio resultan más interesantes.

Velograma

Circuito de ENNA

RECORRIDO

1: Lago siciliano que se encuentra en las inmediaciones de este circuito. 2: Trivial, superficial. 3: Cuádruple campeón mundial de F-1, consecutivamente del 1954 al 58. 4: Musa de la comedia teatral. 5: Piloto que en 1980 obtuvo el récord de la vuelta en este mismo circuito. 6: Combate, pelea. 7: Acepta, permite, recibe. 8: Famoso circuito norteamericano para competiciones de Fórmula. 9: Piloto inglés campeón mundial de F-1 en 1976. 10: Fig., ligeros, veloces.

AYUDA BOXES:

B1: Letra griega. B2: Existe. B3: Dios egipcio. B4: Matrícula española de coche. B5: Ciudad caldea, patria de Abraham.

AYUDA COLOR:

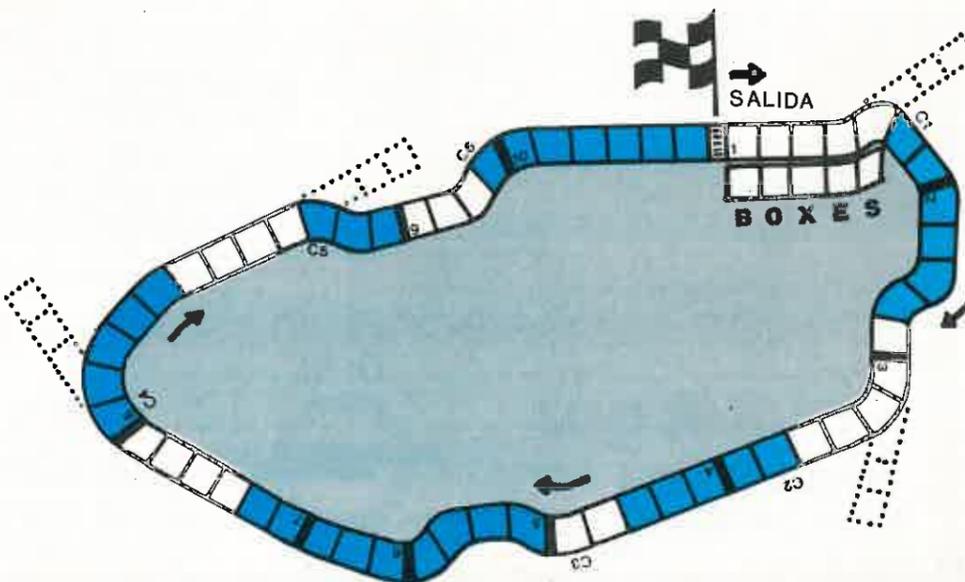
C1: En América, llanura

sin vegetación arbórea. C2: Novena letra del alfabeto griego. C3: Agradable, bon-

dadosa, amabilidad de trato. C4: País asiático. C5: Flor heráldica. C6: Dicese

de los árboles cortados por el pie.

Solución en página 66





Venta de Coches Revisados
GARANTIA 12 MESES
 Todos los Modelos

Exposición y venta:

MADRID (abierto los domingos). Edificio España. Tels. 248 58 03/04/05. Doctor Fleming, 44. Tels. 457 88 20/457 89 05.
MALAGA: Avda. García Morato, 12 (aeropuerto). Tel. 31 85 50.
VIGO: El Arenal (antiguo). Felipe Sánchez, 110. Teléfono 22 43 73/74.



ANDREU, S. L.

La boutique del automóvil
 EL MAYOR SURTIDO EN ACCESORIOS
 Volantes, barras protectoras, spoiler-alerones y relojería deportiva
 Fundas y radio-cassettes
Y NO LO DUDE... LO QUE NO TENGA ANDREU NO LO BUSQUE
 FERROCARRIL, 4. MADRID 227 62 32



JACINTO SIERRA
DESGUACES JACINTO SIERRA
 Venta de automóviles. Facilidades de pago. Compra de vehículos para desguace.
Pollgono AIMAYR
 San Martín de la Vega. Tel. 691 35 96

VENDO o cambio Fiat 3.200 Bertone procedente de cuerpo diplomático, con 65.000 km., aire acondicionado, estéreo, llantas y más extras. 850.000 ptas. totalmente nuevo, o cambio por coupé descapotable tipo Mercedes Pagoda o similar. (91) 265 44 58.

FORD Escort 1.300 M-ES. Ocasión por viaje. Extras. 672.000 ptas. Antonio. Tel. 201 99 02. Comidas.

VENDO Alpine 1300. Buen estado. Llantas Targa. Tel. (956) 89 16 15. Pepe.

124 Sport. Buen estado. Techo convertible. Llantas aluminio. Ciudadísimo. 500.000. Tel. (91) 207 05 43. Iñaki.

VENDO o cambio. Fiat 3200 Bertone. Con 65.000 km., aire, elevallas, estéreo y más extras. O cambio por coche antiguo tipo Mercedes Pagoda 280 SL o parecido. Tel. (91) 265 44 58.



USADOS NUEVOS

Ronda CLX-75, año 83
 Opel Corsa, año 83
 Ford Escort, año 83
 Renault-9 GTS, año 83
 Talbot 150S, año 82
 Renault 5 TS, año 81
 Renault 18 GTS, año 81
 Supermirafiori CLX 2000, año 82

MINIMA ENTRADA. AMPLIAS FACILIDADES
 ● GARANTIA
 ● SERVICIO
 ● CONDICIONES COCHES CUIDADOSAMENTE SELECCIONADOS PARA USTED

LA CONFIANZA DE NUESTROS CLIENTES AVALA NUESTRO PRESTIGIO

¡¡LLAMENOS, LE INFORMAREMOS!!
 274 00 66 y 274 18 33

TRICICLOS, CON DOSCIENTOS CABALLOS



INUTILES Y CAROS, PERO VACILONES

PARA todos aquellos que son presa del síndrome de la excentricidad, el edén está en las costa Oeste de los Estados Unidos, lugar donde la afición al motociclismo se rige por principios muy diferentes a los europeos.

Los consabidos límites de velocidad vigentes en casi todos los Estados de los USA, que no permiten sobrepasar las 60 millas por hora, han contribuido a que los aficionados al motor desarro-

llen su imaginación hacia otros horizontes.

En estos últimos tiempos, lo que hace furor por esas tierras son los triciclos, entendidos como vehículos exóticos de tres ruedas, capaces de llamar la atención incluso al transeúnte más despistado. Para los artesanos de las costas californianas, los puntos de partida para la fabricación de un triciclo son infinitos, debido a que no es necesario seguir ninguna regla preestablecida.

Simplemente es suficiente que tengan tres ruedas, que acelere como un dragster, con su ruido correspondiente, y que sea lo más llamativo posible. Habitualmente, se suele empezar transformando una Harley-Davidson, no importa el modelo, acoplándole una estructura multitubular en la parte posterior, capaz de alojar dos ruedas de tipo automovilístico.

Otra opción se basa en seccionar en dos mitades un coche de pequeña cilin-

MOTOR 16 LA OTRA CARA DEL MOTOR



ENVIE HOY MISMO SU BOLETIN DE SUSCRIPCION

Motor 16

Apartado Nº 330 F.D. MADRID

drada, un Volkswagen por ejemplo, y resolver la parte delantera con el acople de un chasis de moto. Estas dos variantes son, en términos generales, las versiones más económicas. Sin embargo, el verdadero adicto al triciclo recurre a los servicios de un artesano especializado en el tema y encarga un modelo único, en cuyo caso suele estar equipado con un motor de cuatro u ocho cilindros, generalmente de la marca Ford. En este caso, el precio del artilugio, sin carrocería ni adornos, se aproxima a los 25.000 dólares, unos tres millones de pesetas aproximadamente. A cambio de esta cifra se puede disfrutar de un triciclo diferente a todos, sobre cuyo chasis se pueden montar múltiples carrocerías. Estas últimas suelen estar hechas con fibra de vidrio, por ser este material más dúctil a la hora de moldear formas complicadas. De

para que un triciclo se respete son: su potencia, toda ella desarrollada para las aceleraciones desde parado; un ruido infernal que sale de los escapes, y la carrocería que sea lo más extravagante y llamativa posible. Todo esto, dejado a la libre imaginación de los angelitos californianos, da como resultado unos artilugios estremecedores a los ojos de un europeo.

La parte a respetar en estos vehículos es el gran trabajo artesanal que se necesita para su fabricación, tanto en la parte mecánica como en la estética. La mayoría de las piezas están hechas al torno y los adornos, que no son pocos, están cromados a la perfección, o en algunos casos este tratamiento se sustituye por un baño de oro.

En los triciclos, la pintura es un elemento de primera importancia, hasta extremos que hay pintores que sólo se

La fulgurante aceleración de estos triciclos es su mayor atractivo, así como circular por playas y zonas despejadas, pues conducirlos entre curvas resulta difícil e incómodo



todos modos, las más apreciadas son de chapa de aluminio.

En términos generales, la distribución de las plazas suele basarse en un cómodo asiento delantero para el conductor y los dos destinados a los pasajeros en la parte posterior, un poco adelantados respecto a los ejes de las ruedas.

Los motores de moto más en uso suelen ser Harley-Davidson, con todos los adornos propios de los Chopper, aunque los más cotizados son los pluricilíndricos Kawasaki, equipados con turbocompresor, capaces de desarrollar 130 caballos de potencia. Sin embargo, los triciclos más lujosos, equipados con propulsores Ford de ocho cilindros en V, alcanzan cómodamente los 200 caballos, con una relación peso-potencia que permite acelerar como si se tratara de un misil.

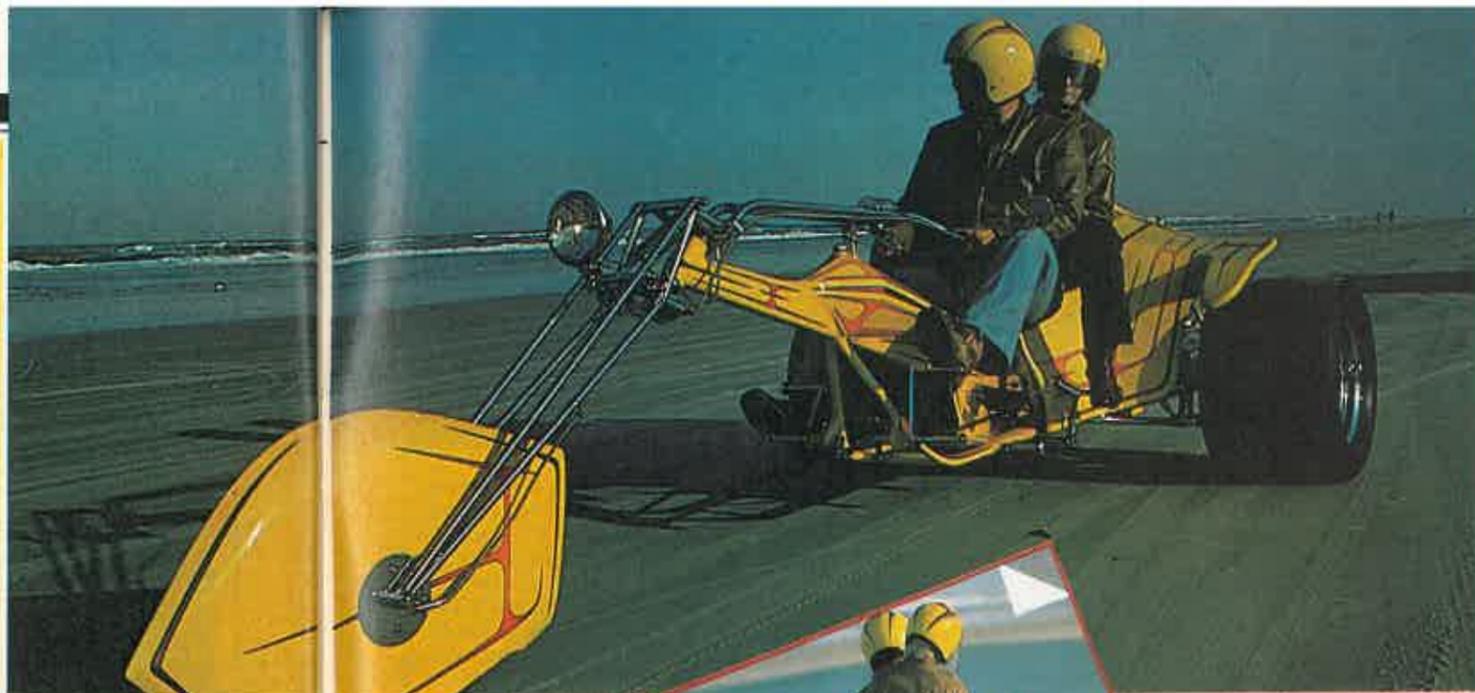
Las características imprescindibles

dedican a decorar estos vehículos, y en ningún caso se prestarían a un trabajo convencional en un coche de serie. Las técnicas que se suelen emplear para conseguir los tonos degradados y los efectos de los rótulos difuminados se logran con el uso de aerógrafos de diferentes tamaños, y llegado el momento se dedican muchas horas al empleo de pequeños pinceles, indispensables en los retoques más artesanales.

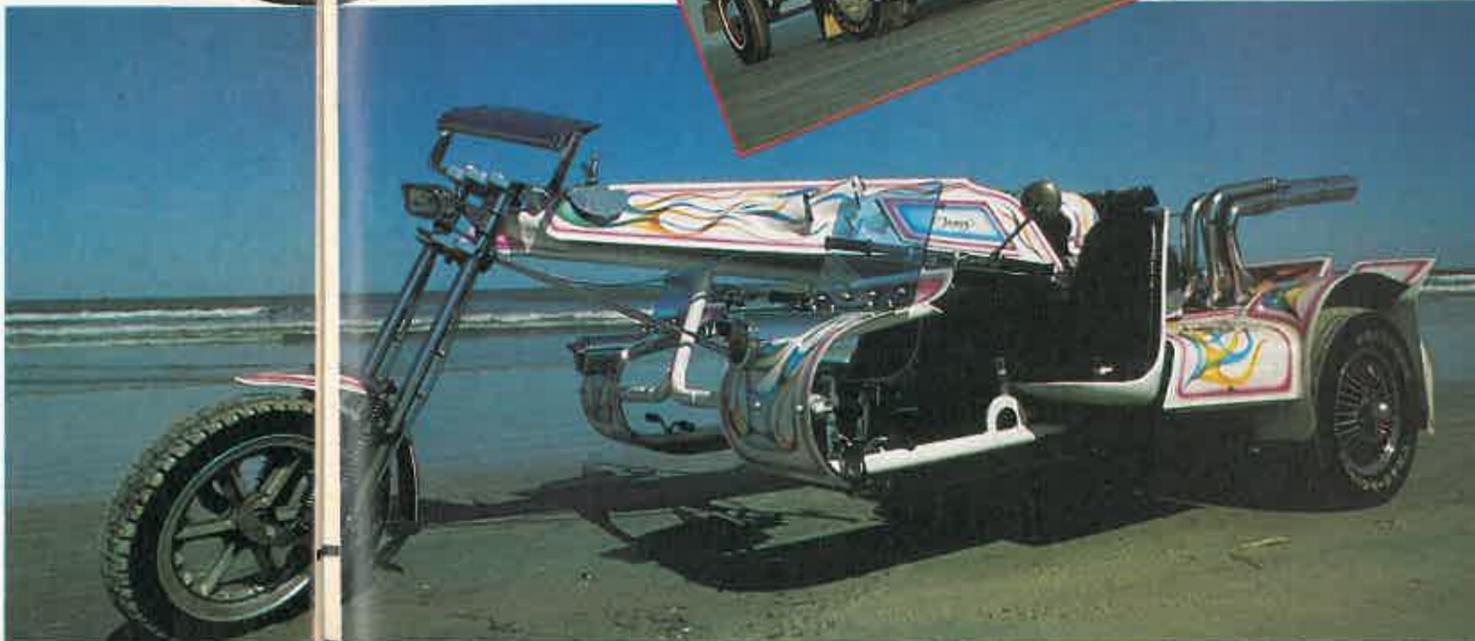
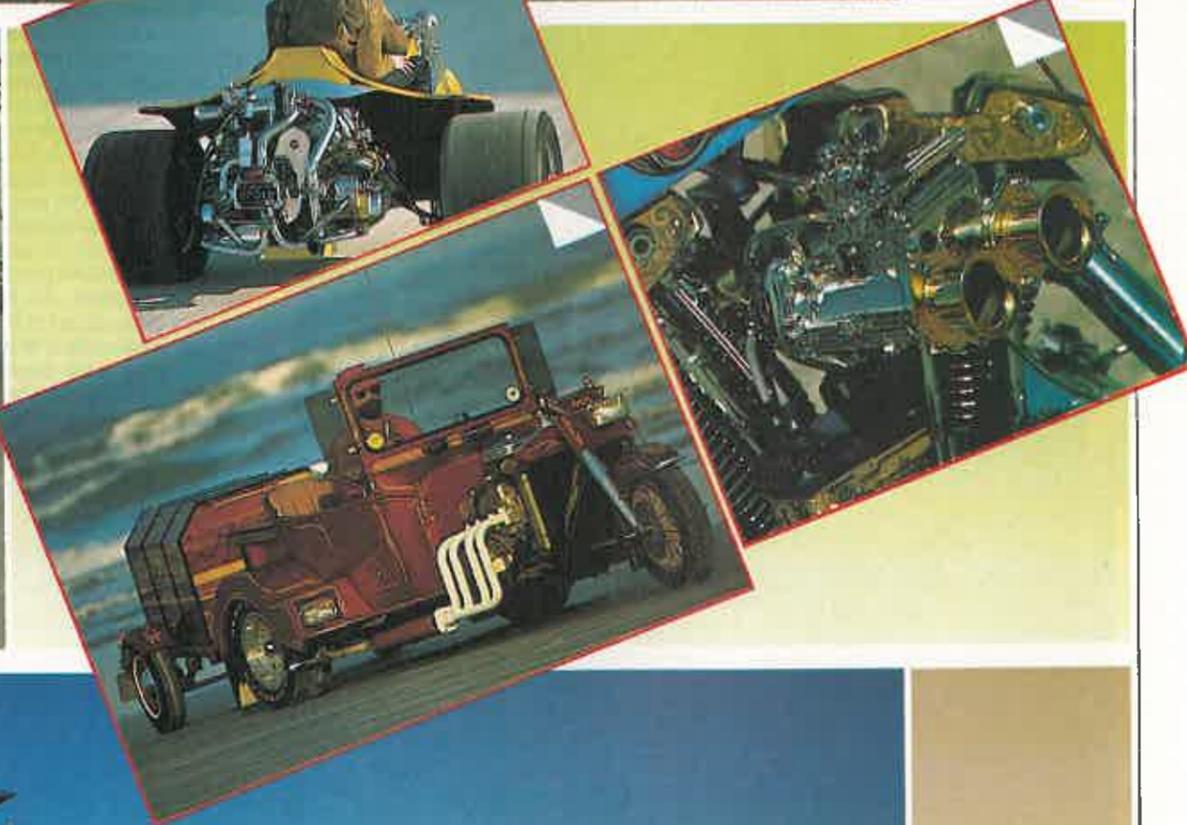
Para un norteamericano, poseer un triciclo diferente a todos los demás le enorgullece y le hace sentirse superior frente a aquellas personas que contemplan su criatura con ojos de envidia. En el fondo, estos artilugios son una prueba más del peculiar gusto yanqui y de un motorismo mal entendido, que se basa en llamar la atención en lugar de estar enfocado hacia el placer de viajar.

Gigi Corbetta

Las playas y alrededores de Daytona o Los Angeles son los escenarios habituales de estos chicos que disfrutan vacilando, incluso con ataúd decorado

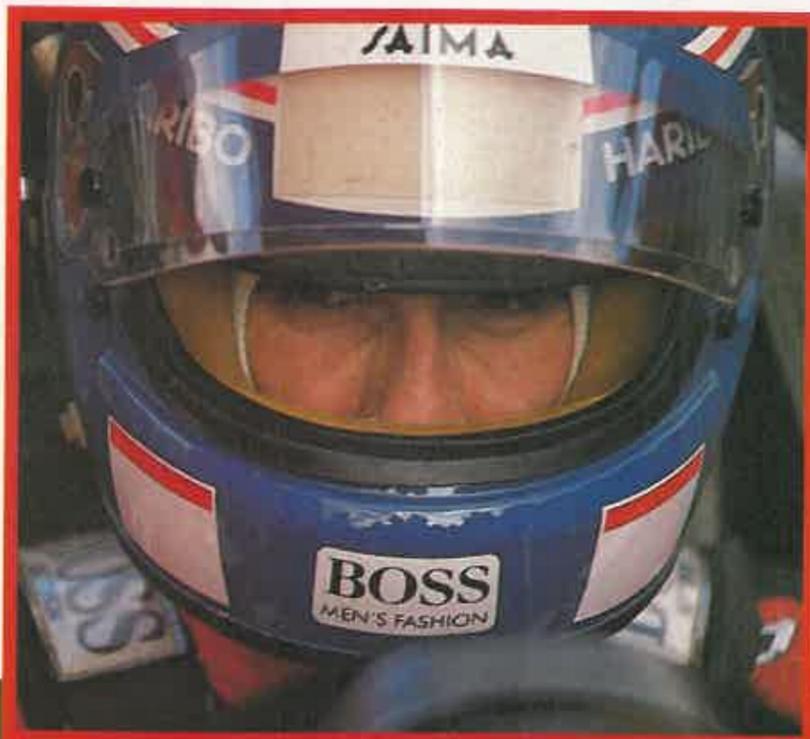


Las mecánicas son superagresivas, desde motores turboalimentados de motos a potentes ocho cilindros de automóvil. Las cifras de doscientos caballos son habituales



Al margen de otras consideraciones, no se puede poner en duda la labor artística que pintores y dibujantes logran en los triciclos, a los que dedican muchas horas de paciente trabajo

GRAN PREMIO DE EUROPA PROST SE ACERCA A LAUDA



EL francés Alain Prost quiere que la emoción continúe hasta el final y ha dado a los portugueses la gran alegría de sus vidas. El Campeonato del Mundo-84 se decidirá en Estoril el próximo día 21. El pequeño Napoleón ha demostrado en Nürburgring que hay que contar con él hasta el final.

Prost sólo tenía una oportunidad y la aprovechó. Su única posibilidad era la victoria. Desde el banderazo de salida se colocó en la primera posición y no la abandonó hasta el final. Y tiene doble mérito, ya que en el calentamiento (*warm up*) que se hace tres horas antes de comenzar la carrera, se salió de la pista y participó con el mismo coche reparado, algo que psicológicamente debe de afectar. Y más mirando los tiempos del *warm up*. Lauda había sido el más rápido. No hay que olvidar, sin embargo, que en los entrenamientos de clasificación, los que sirven para formar la parrilla de salida, Prost era segundo y Lauda decimoquinto.

La historia empezó el viernes sobre



Alain Prost y Niki Lauda nos mantendrán en vilo hasta el último Gran Premio. La ventaja de 4,5 puntos y el apoyo incondicional de un gran sector de los aficionados no es suficiente ventaja para Lauda; un buen golpe de suerte para el pequeño Prost puede ser fatal para el austriaco.

el nuevo trazado en Nürburgring y a la sombra del legendario circuito, en donde, en 1976, Niki Lauda tuvo un gravísimo accidente. Casi le cuesta la vida y le dejó en su rostro una huella imborrable. El mismo Lauda decía: «Vuelvo a Nürburgring después de ocho años, y lo hago sin ningún complejo. El accidente pertenece al pasado y está olvidado. Pero aunque se corriese en el antiguo trazado, el hecho no me produce ningún sentimiento particular.»

El sábado no paró de llover y los entrenamientos sólo sirvieron para ver el comportamiento de los coches en mojado. Por tanto, los mejores tiempos, los que servían, fueron los realizados el viernes, y de nuevo Nelson Piquet consigue el mejor (*la pole position*). Lauda tuvo problemas con los dos coches con los que salió a la pista y sólo consiguió hacer un tiempo mediocre. Primero, problemas con el aceite de su mejor coche y, después, de encendido le impiden estar entre los primeros.

En principio, la carrera se presenta-

Lauda lo tiene más fácil

Tras el cuarto puesto del austriaco en Alemania, su tercer título está bastante más fácil. Pero, de todas formas, los especialistas dan un porcentaje del 40 por 100 para el combativo piloto francés, que en otras dos ocasiones anteriores se ha mantenido en el umbral del éxito.

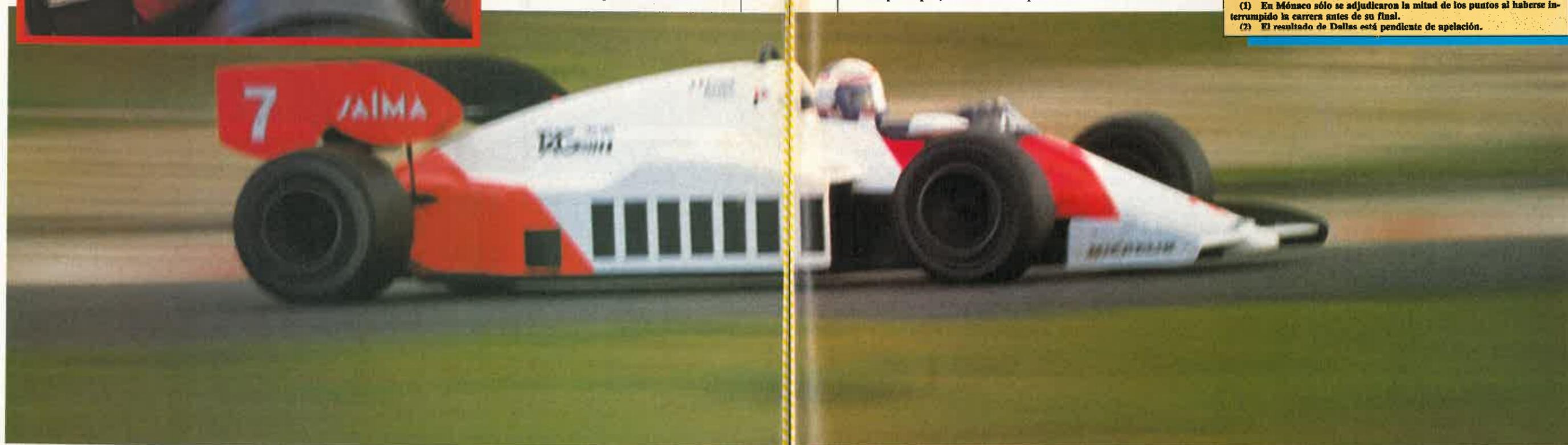
	Clasificaciones		Puntos	
	Lauda	Prost	Lauda	Prost
Brasil	—	1.º	0	9
Sudáfrica	1.º	2.º	9	15
Bélgica	—	—	9	15
San Marino	—	1.º	9	24
Francia	1.º	—	18	24
Mónaco	—	1.º	18	28,5 (1)
Canadá	2.º	3.º	24	32,5
U.S.A./Detroit	—	5.º	24	34,5
U.S.A./Dallas	—	—	24	34,5 (2)
G. Bretaña	1.º	—	33	34,5
Alemania	2.º	1.º	39	43,5
Suiza	1.º	—	48	43,5
Holanda	2.º	1.º	54	52,5
Italia	1.º	—	63	52,5
Europa	4.º	1.º	66	61,5
Portugal	?	?	?	?

La diferencia de 4,5 puntos a favor de Lauda, sólo puede enjuagarla Prost haciendo primero (9 puntos) y Lauda peor puesto que el 2.º (6 puntos). Si Prost hace un segundo puesto (6 puntos), a Lauda le basta con hacer el quinto (2 puntos). Por último, si el francés hace tercero (4 puntos), Lauda no necesita siquiera acabar la carrera.

Estas hipótesis pueden variar ligeramente si el Tribunal de Apelación determina descalificar a Martin Brundle en su segunda posición en el GP de Dallas, lo que significaría un punto más para Prost, que hizo séptimo, aunque las posibilidades para ambos serían idénticas.

(1) En Mónaco sólo se adjudicaron la mitad de los puntos al haberse interrumpido la carrera antes de su final.

(2) El resultado de Dallas está pendiente de apelación.





Nelson Piquet se mantuvo en los puestos de cabeza luchando con Alboreto. En la última vuelta, cuando parecía que el segundo puesto era suyo, se quedó sin gasolina a cien metros del final. Teo Fabi (abajo), con el segundo Brabham, fue uno de los cinco pilotos que se quedaron fuera de carrera en el accidente múltiple de la primera vuelta.



ras posiciones aparecen inalterables, con Prost cada vez más lejos, Tambay y Piquet. Después, un duelo a cuchillo entre Warwick y Alboreto. A falta de veinte vueltas, Tambay entra en los boxes, sale y vuelve a entrar para retirarse. Lauda es ya quinto y un punto más.

Las últimas vueltas son muy emocionantes, con Alboreto presionando a Piquet y Lauda a Warwick. Este también se retira y un cuarto puesto para el austriaco. Prost sigue su cabalgada en solitario; todo parece como un reloj. Ni el coche ni el piloto dan muestra de fatiga. Esta vez el triunfo parece estar al alcance de su mano. Piquet es la otra cara de la moneda. Su coche no parece estar en las mejores condiciones y contiene como puede a Alboreto. Por un momento parece que no va a poder continuar, lo que significaría casi, casi, el título para Lauda: son diez puntos y medio los que saca a Prost.

La última vuelta es patética para Piquet y ve cómo en la última curva se le escapa el segundo puesto. A su coche le faltó la gasolina. En la salida de la curva, a cien metros del banderazo, Alboreto le adelanta y Piquet hace balancearse al coche para que llegue la gasolina y poder terminar. Ambos pilotos se paran en el mismo sitio y parece que Alboreto trata de consolar a Piquet, y ambos se ríen. Es un momento en el que la Fórmula 1 se humaniza. Lo mismo que, antes de subir al pódium, el gesto de Prost, que se queda a esperar a Lauda para saber lo que le había pasado. ¿Y decían que eran enemigos?

Y llegamos como el pasado año, con el título sin decidir hasta la última prueba. En Portugal habían jugado muy fuerte al comprometerse a organizar la última prueba. Pero han ganado, y lo más probable es que se llene el circuito para vitorear a Niki Lauda, que es quien, en definitiva, esperan todos que gane. Otra cosa sería casi un sacrilegio.

Texto y fotos: Manuel Vega

Clasificación

- 1, Alain Prost, McLaren, 1-35-13-284; 2, Michele Alboreto, Ferrari, a 23-911; 3, Nelson Piquet, Brabham BMW, a 24-922; 4, Niki Lauda, McLaren, a 43-086; 5, René Arnoux, Ferrari, a 1-01-430; 6, Riccardo Patrese, Alfa Romeo, a una vuelta; 7, Andrea de Cesaris, Ligier Renault, a dos vueltas; 8, Mauro Baldi, Spirit Hart, a dos vueltas; 9, Thierry Boutsen, Arrows BMW, a tres vueltas; 10, François Hesnault, Ligier Renault.

Clasificación del Campeonato

- 1, Niki Lauda, 66 puntos; 2, Alain Prost, 61,5; 3, Elio de Angelis, 29,5; 4, Nelson Piquet, 28; 5, Michele Alboreto, 27; 6, René Arnoux, 26,5; 7, Derek Warwick, 23; 8, Keke Rosberg, 20; 9, Nigel Mansell, 13; 10, Patrick Tambay, 10.

ba bastante clara para Prost, y difícil para Lauda. Esta vez no eran seis o siete coches a los que había que adelantar. La cosa no estaba para bromas. Si la carrera se celebraba bajo la lluvia, la ventaja de Prost quedaba reducida, ya que el austriaco, cuando quiere, no tiene enemigos en mojado. Pero también existía el riesgo de los encontronazos en las primeras vueltas y verse envuelto en uno de ellos. Y hubo uno serio en la primera curva, pero Lauda se salvó milagrosamente, aunque fue tocado por Baldi y repercutió en el comportamien-

to del coche. Cinco pilotos quedaron fuera, Senna entre ellos. El brasileño había vuelto al volante del Toleman después de su castigo en Monza por haber firmado para el próximo año con Lotus.

Tras la salida, Prost se adelanta a Piquet lo mismo que Tambay, y los tres se van del resto de los pilotos. Detrás, Warwick, Alboreto, Arnoux, Patrese, Cheever, De Angelis, y... Lauda. El austriaco, poco a poco, va adelantando a los que le preceden, y antes de la mitad de la prueba es sexto. Las prime-

**CALAFAT
Y AL TERCER
AÑO
RESUCITO**

POR fin este fin de semana, tras dos años y medio de abstinencia, se ha podido dar la salida a una carrera de automóviles en el segundo circuito permanente que tenemos en nuestro país: el de Calafat. Han sido dos años y medio de incertidumbre, de sobresaltos y de esperanzas frustradas.

Ahora, tras mil y una peripecias judiciales, Calafat ha vuelto a abrir sus puertas, una apertura, sin embargo, que todavía no despeja todas las dudas, puesto que aún falta que el Tribunal Supremo acepte lo que podríamos llamar «el estatuto de Calafat».

A esta jornada inaugural acudió bastante público para ver las distintas carreras. En la iniciación se vio una bonita lucha entre Miró, Maguregui, Durán y Hernández. Este, que había salido en la sexta plaza, acabaría por ga-



Juan Escavias fue el ganador en la Copa Seat Fura. Pero lo más trascendente ha sido la reapertura del circuito catalán.

nar la carrera, con los tres restantes tras él. Muy abierto está el panorama en la R-5 Turbo, ya que si la carrera en los puestos de cabeza no fue demasiado vibrante, la victoria de Miranda le coloca a dos puntos de Jesús Díez, que terminaba cuarto.

En monoplazas eran Bastos y Villalba quienes ganaban las dos mangas celebradas de Fórmula Fiesta, mientras que en la Nacional, Cutillas remontaba posiciones y se imponía a Poli.

En la Fura, como de costumbre, las

«viejas glorias» dieron el espectáculo, y era Escavias el vencedor, con Jódar, que se pegó a sus talones e hizo lo imposible por adelantarlo.

Menos historia tuvo la Producción, con un aplastante dominio de Sasiambarrena y su Fiesta oficial. Lo más interesante estuvo en la lucha por la segunda plaza, si bien Carlos Sainz, con el Escort oficial, tampoco lo tuvo excesivamente difícil para librarse de Romero y su Golf.

J. L. Aznar

**Marlboro
Challenge**
BUSCAMOS UN CAMPEON

CLASIFICACION **Circuito de Calafat, 7-October-1984**
PARCIAL

- Renault Iniciación: A. HERNANDEZ
- Cto. Fura: J. I. BURGOS
- Copa Renault: J. DIEZ
- Fórmula Nacional: J. M. ARAEZ
- Fórmula Fiesta: DE LA HOZ

CLASIFICACION OTORGADA POR ESTA PUBLICACION



3 BUENAS RAZONES PARA COMPRARLA AHORA*

- 1 GASOLINA GRATIS PARA 5000 KM.
- 2 GARANTIA SIN LIMITE DE KILOMETRAJE, VALIDA POR UN AÑO.
- 3 FINANCIACION EN TRES AÑOS.



SR-250

LA SOLUCION PARA OLVIDARSE DEL COCHE

CREDI-MOTO
YAMAHA



MOTUL
MOTOR OIL

* Desde el 23 de Septiembre al 30 de Noviembre

A TODO GAS

- El británico Terry Kaby, a los mandos de un Nissan 240 RS, ha sido el vencedor del Rallye El Corte Inglés, puntuable para los campeonatos Nacional y Europeo. Su máximo rival, Eugenio Ortiz, tuvo que abandonar en la segunda etapa, tras marchar en cabeza. En segunda posición se clasificó el local Alonso Lamberti (Opel Ascona 400), por delante de Marc Etchebers. Juan Carlos Oñoro tuvo que abandonar a consecuencia de un accidente.

- La Junta electoral ha aceptado la impugnación realizada por M. A. Nalda a las elecciones para la presidencia de la F.E.A., por considerar que no había quórum suficiente en la reunión del Pleno. Los votos por correo no han sido considerados válidos. Una nueva elección tendrá lugar el próximo día 1 de noviembre.

- El Rallye San Froilán, que se celebrará en Lugo este próximo fin de semana, va a tener una inscripción de primerísimo orden. Puntuable para la Copa de España, en la salida estarán presentes nada menos que cinco Porsche, tres Renault 5 Turbo, otros tres Fiat 131 Abarth y otra media docena de coches competitivos. Ninguno de los 82 inscritos tiene que abonar la inscripción y se reparten más de 1.300.000 pesetas en premios.

FALLO GARRAFAL: NO HABRA FORMULA FORD

La carrera de Fórmula Ford 2000, prevista para el próximo día 21 en el Jarama, no se celebrará en nuestro país, ni Ford España, primera firma responsable de la prueba, ni el RACE, ni la Federación Española de Automovilismo han querido aportar los cuatro millones de pesetas necesarios para el montaje de la prueba.

Por falta de tal cantidad los aficionados no podrán ver en acción a los tres «mosqueteros» de la Fórmula Ford 2000: Antonio Albacete, Alfonso García de Vinuesa y Carlos Sainz, los pilotos españoles que han estado luchando por los circuitos europeos a lo largo del año.

La desidia organizativa nos dejará, una vez más, sin un espectáculo de altura al mismo tiempo que nos impedirá evaluar los progresos realizados por estos «maletillas» del automovilismo deportivo; los tres pilotos tenían depositadas todas sus esperanzas en la carrera del circuito madrileño y ahora mismo se encuentran abatidos por la ineptitud de unos burócratas empeñados en hundir las competiciones en circuito.

Tampoco será posible ver el duelo en la cumbre que opondrá a los brasileños Gugelmin y Sandro Sala, herederos de Fittipaldi, Piquet y Senna da Silva, ahora mismo enzarzados en la lucha por el título continental, y separados por un escaso número de puntos.



SAN REMO: PEUGEOT DERROTA A AUDI POR ULTIMA VEZ

Con el fuerte rumor de una posible retirada de Audi del mundial de Rallyes, se ha celebrado la penúltima prueba, el San Remo, que ha visto como Ari Vatanen, a los mandos de un Peugeot 205 Turbo 16 ha derrotado a todos sus rivales, entre los que el más combativo ha sido el alemán Walter Rorhl, único hombre que ha podido inquietarle hasta su abandono por un accidente en la última noche del duro rallye.

Con esta su segunda victoria consecutiva, el pequeño Peugeot se consagra como el automóvil más eficaz de cuantos en la actualidad participan en el mundial. Hay, incluso, quien se pregunta por las posibilidades de los Lancia o los Audi en el Campeonato del 85 a la vista de los resultados del 205 Turbo.

EL MEJOR SONIDO SOBRE RUEDAS



División **FUJITSU TEN** Car Audio



8 W x 2. Radiocassette estéreo AM/FM. Auto-reverse. Dolby B-Metal. 10 presintonías electrónicas (5 AM/5 FM). ASC (Automatic Separation Control), LCD Digital Display Seek (búsqueda automática emisora), APS (Automatic Program Selector).

Consejo de Ciento, 403 bajos. Barcelona-9 (España).

MUSICOM sa



Télex: 54789 MUYC - E. Tels.: (93) 231 51 12 y 246 38 01

Mi primer amor

Recordar los coches para Pablo Lizcano es recordar también a las señoras que los compartieron con él. Cada modelo, desde su primer 600 viejo, va unido a una mujer. Quizá por eso el presentador de «Autorretrato» asegura que el más importante será éste, el Opel Corsa rojo que acaba de estrenar.

PABLO LIZCANO:

UN COCHE Y UNA MUJER

ERA estudiante de Ciencias Políticas cuando se compró su primer coche, un Seat 600 azul, viejísimo, que le costó 15.000 pesetas y que le hizo aprender mecánica por necesidad. «Cada 50 kilómetros había que pararse, abrir el capó y desmontar el carburador y, a pesar de eso, recorrí con él toda España.»

El carnet de conducir también fue toda una aventura. «Conseguí aprobar a la tercera, porque me gastaba todo el dinero de las clases y me presentaba al examen con sólo hora y media de prácticas.» Y eso a pesar de que los coches le encantaban y que desde entonces han sido el objeto que más le gusta.

Al 600 siguió un 2 CV viejo también, «pero maravilloso, que no me dio ningún problema. Estaba haciendo la mili en Colmenar y en invierno había días con metro y medio de nieve. Ninguno de los coches arrancaba excepto mi costoso 2 CV. El 850, prácticamente nuevo, que se compró a continuación es su coche más querido, a pesar de que estuvo a punto de costarle la vida. «A los veinte kilómetros, todavía probándolo, nos caímos por una ladera y se quedó destrozado. Todavía recuerdo el accidente como a cámara lenta, como en una sucesión de fotogramas con toda la violencia que se desarrolló dentro del coche en ese momento.»

Los ocupantes, la pareja, salieron ilesos, pero con un grave problema económico. «No tenía seguro, ni dinero para pagar la reparación y, desde luego, no podía comprarme otro coche; al cabo del tiempo lo arreglé, por fin, y siguió funcionando perfectamente.»

Pablo Lizcano ya se había casado y del día de su boda recuerda una anécdota que le ocurrió con un coche prestado. «La familia de mi mujer decidió hacer una comida multitudinaria en su chalet y pretendían que después hubie-

ra baile. En cuando acabaron los postres cogí a mi mujer, me metí en el coche e hice una arrancada espectacular, pero al doblar la calle me pegué contra un automóvil y, aunque no me paré, se enteró todo el mundo.»

Correr es su debilidad y no puede so-

que no guardo un especial cariño.»

El año 1981 es importante para Pablo Lizcano por la publicación de su libro «La generación del 56. La universidad contra Franco». Ya era periodista —había trabajado en CAMBIO16 y en «Gaceta Ilustrada»—, pero todavía no pensaba que la televisión iba a ser su medio, el que más le fascinaría y el que le iba a hacer famoso.

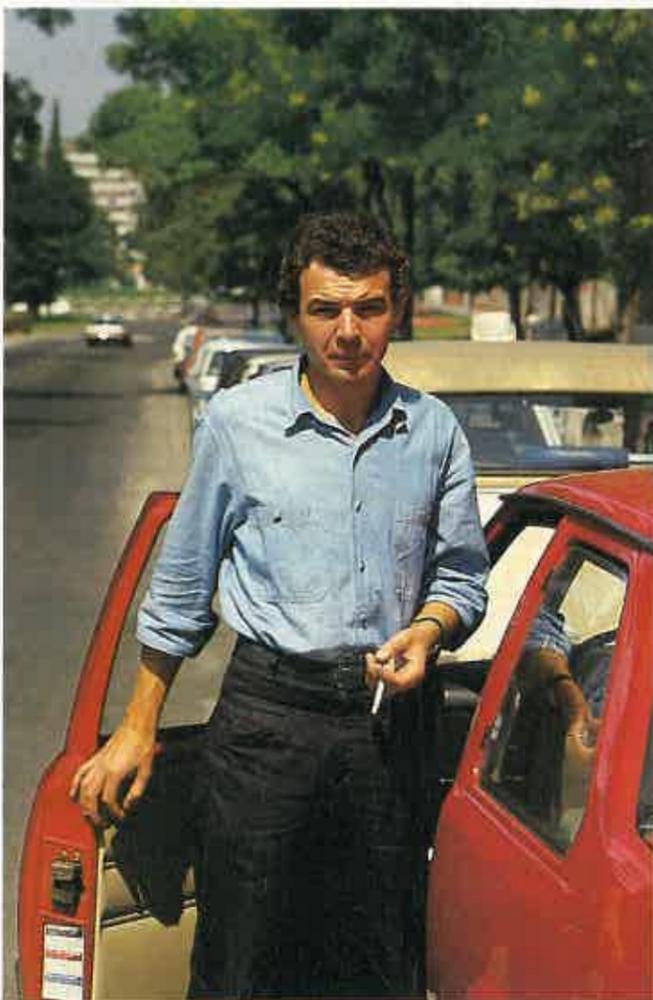
«Me llamó el director de «Autorretrato», José Luis Jover, para proponerme que presentara el programa porque José Miguel Ullán les había fallado, y acepté. El poder de la pantalla es terrible y al poco tiempo me di cuenta de que la gente se me quedaba mirando por la calle o se me acercaban para preguntarme si yo era el de la tele.» Las cartas empezaron a llegar, pero hubo más de sugerencias que de amor. «Las que te envían las fans son generalmente cartas simplicas, poco atractivas y es difícil que te apetezca contestar.»

Sin agresividad, pero sin eludir un solo tema por escabroso, íntimo o delicado que sea, y con un buen *dossier* que prepara cuidadosamente, Pablo Lizcano se ha convertido en uno de los mejores entrevistadores de Televisión Española.

Y, hasta ahora, no ha tenido ningún problema. Tiene más roces con la Policía, con la que nunca se ha llevado demasiado bien a pesar de que no ha tenido multas y de que ha salido librado, en ocasiones, casi por milagro. «Un día, a las cinco de la madrugada, viniendo de las fallas me encontré con un

control de Policía que estaba haciendo la prueba del alcohol. Un poco antes me había tomado tres ginebras. Soplé asustado y, ante mi asombro, el aparato se puso naranja en lugar de rojo. El guardia me dijo que había bebido un poco, pero que podía seguir. Todavía sigo sin comprender qué ocurrió.»

Caridad Plaza



Realiza: Pilar Parra
Fotos: R. Rodríguez

Caprichos

1
El patrón del mono Bimota, ajustado al cuerpo, ofrece las mejores condiciones para una movilidad

2
sobre la moto. Traje de cuero compuesto de dos piezas: chaqueta y pantalón. Su precio es de 103.125 pesetas.

3
De piel de novillo flexible, los guantes Bimota ayudan a mejorar su capacidad de agarre. Cuestan 8.100 pesetas. Las botas Adiora, con suela antideslizante, cuestan 19.900 pesetas. El casco integral en fibra de Kevlar, 58.400 pesetas.

4
Suéter de manga larga, una exigencia cuando uno se apea de la motocicleta. Su precio es de 10.450 pesetas.

5
Cazadora de cuero para motorista, protege contra el viento y, al mismo tiempo, se puede combinar como ropa informal. Su precio es de 30.100 pesetas.

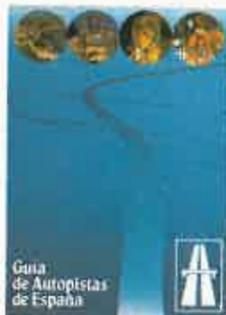
6
La casa italiana mantiene fielmente todos los detalles de su línea, como en este suéter de manga corta. Su precio es de 7.700 pesetas.

Nota: Todo el material expuesto en esta página, ropa para motorista, de la casa italiana Bimota, puede adquirirse en Moto Acción, López de Hoyos, 78 (Madrid).





Agenda personal



Para no perderse

ASETA —Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas, Túneles, Puentes y Vías de Peaje— acaba de editar «La guía de autopistas de España». Esta guía se podrá adquirir en todas las áreas de servicio de las autopistas españolas.

EL MUNDO DE LAS CARRERAS, EN TELEVISION

Dos buenas películas dedicadas al mundo de la competición automovilística serán transmitidas por televisión en un corto intervalo de días. El sábado 13 de octubre, dentro del espacio «Sábado cine», que se emite a las 22,40 horas por la Primera Cadena, se proyectará «Un hombre y una mujer», que obtuvo dos Oscar en 1966. El protagonista masculino lo encarna Jean-Louis Trintignant, un corredor de renombre que encarna en este film a un avezado piloto.

El lunes día 15, a las 20,35 horas y dentro del programa «Silencio, se juega», se proyectará «Sangre en el asfalto», una película basada en el mundo de las competiciones automovilísticas, donde la rivalidad va más allá de las pistas.

SOLUCION AL VELOGRAMA

1: Pergusa. 2: Banal. 3: Fangio. 4: Talia. 5: Fabi. 6: Lid. 7: Admite. 8: Indianápolis. 9: Hunt. 10: Talados.



Carreras en fin de semana

Durante el sábado día 13 y el domingo día 14 se celebrarán las siguientes carreras: Rallye San Froilan, puntuable para la Copa de España, en Lugo; Rallye de Tierra Race-Aragón; Rallye Santa Teresa, en Avila; Subida Internacional a Jaizkibel, en San Sebastián; Campeonato de España de Velocidad de Motociclismo, que organiza el Moto Club Cullera, y del 13 al 14 se correrán los Tres Días Internacionales del Cingles de Trial, organizada por Moto Club Cingles del Berti.



ES UN APARATO PRACTICO

IMPRESCINDIBLE EN CADA TALLER DE REPARACIONES

2.8-16V =

F-85

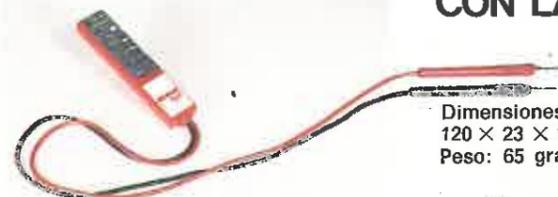
Ha sido proyectado para determinar fácilmente y con la máxima precisión, el estado de carga de la batería del automóvil, el funcionamiento del alternador o dínamo y la tensión del regulador.

El FERVE test F-85, mediante la utilización de 6 indicadores LED's comprueba el sistema eléctrico del automóvil, precisando el estado de carga de la batería, el buen funcionamiento del alternador o dínamo y el estado del regulador. La iluminación sucesiva de los LED's 1, 2 y 3 nos indica que el estado de carga de la batería está en un -25 %, 50 % y 100 % respectivamente. La iluminación de los LED's 4 y 5 determinan la corriente de carga

del alternador o dínamo, y la del LED 6 la tensión del regulador.

OTRAS APLICACIONES:

- Determina la polaridad de la batería y verifica las conexiones.
- Prueba de lámparas.
- Prueba de cortocircuitos.
- Control discontinuidad de circuitos.
- Determinación de la polaridad, indicando sentidos directo e inverso de los componentes semiconductores.



Dimensiones: 120 x 23 x 15 mm. Peso: 65 gramos.

MADE IN SPAIN BY FERVE, S. A.

FERVE

CON LA NUEVA TECNICA DEL "LED DISPLAY"

ptas. 2.500.-

PATENTADO

El Volkswagen Polo ya es español: dale marcha.



Por fin está aquí el Volkswagen Polo. Con el que Seat cumple su compromiso con el mercado nacional: ofrecer el más directo heredero del mito Volkswagen, la esencia de lo alemán a precio español.

El Polo es rápido y potente. Tecnología Volkswagen. Partiendo de cero, el Volkswagen Polo te pone a 100 Km/h. en sólo 14,2 segundos*, y alcanza una velocidad punta de 153 Km/h.*

El Polo es seguro. Seguridad Volkswagen. Desde un punto de vista activo, por sus frenos, suspensión y estabilidad excepcionales. Desde el pasivo, por la concepción de su habitáculo indeformable.

El Polo es práctico y capaz. Versatilidad Volkswagen. En su maletero, se pueden llevar desde 7 maletas hasta media tonelada de equipaje.

El Polo es cómodo. Confort Volkswagen. Sus asientos ergonómicos van

a hacerte corto hasta el más largo viaje. Y su nivel de vibraciones es prácticamente inexistente.

El Polo es económico. Racionalidad Volkswagen. El excepcional motor del Volkswagen Polo gasta realmente poco y exige mínimas revisiones. Y cuando quieras hacerlas, la Red Seat te ofrece más de 1.000 puntos donde encontrar la asistencia y recambios necesarios.

También en el precio el Volkswagen Polo demuestra su racionalidad. Lo puedes encontrar desde sólo 547.700 Ptas. f.f.

Y ahora, ven a probar el Volkswagen Polo a cualquier punto de la Red Seat. Y... dale marcha.



Volkswagen Polo



PRUEBA DEL RENAULT-11 TURBO

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

OBSEQUIO
GRAN MAPA
DE EUROPA
DE CARRETERAS

13 de octubre de 1984

Núm. 51 • 165 ptas.

NOVEDADES DEL SALON DE PARIS LOS COCHES QUE VENDRAN A ESPAÑA



Renault-18



Volvo 760 Coupé



Fiat tipo 4



Talbot C.28



Peugeot 406

NURBURGRING: PROST SE ACERCA A LAUDA

12 meses de garantía, sin límite de kilómetros, con piezas de recambio y mano de obra incluidas. ■ 6 años de garantía por perforación por corrosión. ■ Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.

* Datos técnicos del Polo CL. ■ Versiones: Polo C 40 CV/1.043 cm³. — Polo CL 55 CV/1.272 cm³. ■ Desde 547.700 Ptas. f.f.