



NUEVOS CITROËN BX SPORT Y CX

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

13 de julio 1985

Núm. 90 • 175 ptas.

COMPARATIVA

FORD SIERRA 2.0iS CONTRA OPEL ASCONA GT



PEUGEOT 205: AHORA EN DIESEL



**P.V.P.
1.060.000
Ptas.**

ASI ES EL ROVER 216



CEPSA proporciona importantes beneficios.

Porque es una empresa dinámica y en constante expansión, una de las primeras de Europa. Una empresa que diversifica su actividad en múltiples campos y que el pasado año fue una vez más, la primera empresa española productora de divisas. Una empresa que ahora le ofrece una gran

oportunidad: suscribir su 1.^a Emisión de Bonos Convertibles en Acciones. Una emisión amortizable a 3 años que une a su rentabilidad el 15 por ciento de desgravación. Y que le permite, a corto plazo, ser accionista de CEPSA con una reducción del 15 por ciento.



Invierta en nuestra Compañía.

Investigación, Tecnología, Exportación, Futuro.

IMPORTE: 10.000 millones de pesetas en títulos de 1.000 pesetas nominales. A la par.

INTERES: 10% Pagadero por trimestres, siendo el primer cupón a pagar el 20 de octubre de 1985.

TASA EFECTIVA DE INTERES ANUAL: 10,38% (considerando que los intereses se liquidan trimestralmente).

RENTABILIDAD FINANCIERO-FISCAL: 16,10%, considerando los beneficios fiscales y sin tener en cuenta las ventajas derivadas de la conversión.

AMORTIZACIÓN POR PAGO EN EFECTIVO: A la par. A los 3 años, la totalidad de la Emisión en una sola vez.

OPORTUNIDAD DE CONVERSION DE BONOS EN ACCIONES: A los 9, 18 ó 36 meses de la fecha de Emisión, al cambio menor que resulte entre el cambio medio del último trimestre, el medio del último mes, o el último del día anterior a la fecha de la conversión, en la Bolsa de Madrid, con una rebaja del 15%. En ningún caso las acciones que se entreguen se valorarán por debajo de la par ni a más del 200%.

DESGRAVACION FISCAL: Para las personas físicas, el 15% de la cantidad suscrita, en la cuota del I.R.P.F.

FECHA DE EMISION: 20 de julio de 1985.

Hágase accionista en magníficas condiciones.



COMPANIA ESPAÑOLA DE PETROLEOS, S.A.

Infórmese en Bancos, Cajas de Ahorro y otros Agentes Financieros.

(Existe folleto informativo de esta Emisión en las Bolsas Oficiales de Comercio y en el domicilio social de la Entidad: Avda. de América, 32 - 28028 Madrid)

Esta semana

Ministros del automóvil

TODOS los ministros que de alguna forma estaban relacionados con el mundo del automóvil han resultado «tocados» con los cambios que ha introducido el presidente González en el Gobierno. Miguel Boyer (Hacienda), Julián Campo (Obras Públicas) y Enrique Barón (Transportes) han sido sustituidos. Carlos Solchaga (Industria), el único que no abandona el Gabinete, se ha ido con el «non nato» Libro Blanco del automóvil al Ministerio de Hacienda.

A la hora de los balances conviene recordar que Miguel Boyer no ha sido, precisamente, un defensor de los automóviles. Y la verdad es que muy poco tiene que agradecerle este sector al primer ministro de Hacienda del Gobierno socialista, que un buen día en la Cámara Alta se atrevió a decir que él era defensor de un profesor de Economía, «que admiraba a los ingleses porque odiaban los coches». Punto.

Enrique Barón, más preocupado con los temas aéreos que con los terrestres, y al margen de sus sobresalientes éxitos en Turismo, se apuntó un buen tanto al poner coto a la piratería en el mundo del transporte. Su «cinturón de hierro», para dejar fuera de la circulación a los camiones que no reunían los requisitos de seguridad suficientes, es merecedor de

un caluroso aplauso. Capítulo aparte merece Julián Campo, un buen ministro de Obras Públicas, que nos dejó en marcha el Plan General de Carreteras para el periodo 1984-91, con una inversión prevista de 796.000 millones de pesetas. El ha esparcido la simiente para que se construyan 2.600 kilómetros de autovías, más del doble de las actuales autovías y autopistas juntas.

Carlos Solchaga, como ya hemos indicado, se nos ha ido a Hacienda con el Libro Blanco debajo del brazo. No ha podido o no se ha atrevido a lidiar en la plaza automovilística. Más preocupado con la reconversión industrial, Solchaga le ha dejado a su

sucesor un buen «regalo» encima de la mesa. Ahora, desde Hacienda, todavía tiene tiempo para endulzar el paladar de las gentes del sector que, sin lugar a dudas, le necesitan más que nunca.

A los que llegan —Juan Majó (Industria), Javier Sáenz de Cosculluela (Obras Públicas) y Abel Caballero (Transportes)— no se les presenta un camino fácil. Hay algo, sin embargo, que sí deben de tener muy claro: la industria automovilística y sus hombres estarán siempre dispuestos a echarles una mano. Así de claro.



Solchaga: Ministro de Economía y Hacienda

Félix Lázaro

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16	33 CUENTENOS SU CASO
6 LO ULTIMO Citroën BX Sport	34 AGENDA
8 Citroën CX Serie 2	44 COMPRAR Y VENDER
9 Rover 216	57 XAVIER DOMINGO Vacaciones en Madrid
11 A FONDO Peugeot 205 SRD	61 OCIO Carreras de coches solares
20 FRENTE A FRENTE Opel Ascona 1.8i-Ford Sierra 2.0i S	64 El carburante es el sol
27 MERCADO Oferta de la semana	66 DEPORTE Gran Premio de Francia de Fórmula 1
28 Precios de coches nuevos	68 EDUARDO DE AYSA El Gran Premio del Cambio
30 Precios de coches usados	71 DEPORTE Estoril: Agotadora jornada
31 Precios motos	74 JUAN BALLESTA Y CAPRICHOS

Pág.
51

«La España del 600». Francisco Ayala cuenta sus vivencias en 1967. Momento clave para el automovilismo deportivo nacional: se inaugura el circuito del Jarama.



Pág.
66

El Gran Premio de Francia de Fórmula 1, celebrado en el circuito Paul Ricard, ha sido escenario de la primera victoria del brasileño Nelson Piquet esta temporada.





la señalización y balización de las carreteras secundarias, donde se producen la mayor parte de los accidentes mortales; aumentar la plantilla de la Guardia Civil de Tráfico, reforzar los procedimientos administrativos de recaudación de multas y lograr el 50 por 100 de descuento en las tarifas de televisión para poder insertar el doble de anuncios.

«COTA» DE SALVACION PARA MONTESA

TRAS las continuas demoras de las ayudas prometidas para la reconversión de la industria de la motocicleta en Cataluña, parece que ha llegado el momento de salvación de Montesa. Aunque no se han alcanzado los 500 millones de pesetas ofrecidos, se les ha concedido la cantidad necesaria para poder despedir a 286 empleados de los 442 actuales. La base de relanzamiento de la compañía será el modelo de trial «Cota», siempre y cuando se cumpla la promesa de ayuda por parte de la Generalidad.

PLAN DE SEGURIDAD VIAL

LA Dirección General de Tráfico, en su lucha por reducir el número de accidentes en carretera, ha elaborado un programa de cinco puntos dentro del Plan Cuatrienal de Seguridad Vial que de cumplirse permitirá disminuir considerablemente el número de muertes que se producen cada año. Dentro de este programa se incluye la renovación del parque de vehículos, lo que, según el director general, José Luis Martín Palacín, propiciará una reducción del 10 por 100 de las muertes. Además, Tráfico pretende mejorar



De la bicicleta al Mercedes

Para nadie es nuevo que un buen coche ayuda a ligar. Ahora los chinos han descubierto que también un coche de lujo puede ser un buen instrumento para conseguir inversores extranjeros. Con este interesado fin han comenzado a llegar a la República Popular China los primeros modelos de Mercedes y General Motors, que competirán en calles y carreteras con los cientos de millones de bicicletas que circulan en China. Los primeros están destinados a los más altos funcionarios. El Gobierno tiene previsto comprar hasta mil unidades, que se montarán en la fábrica china de Changchun. Los Cadillac y Buick los utilizará la organización gubernamental encargada de buscar inversores extranjeros, y mientras visitan el país en estas limusinas se concretarán jugosos negocios.

El autobús gana al avión

La crisis económica está jugando una baza en favor de los autobuses y en contra del avión. Al menos eso se desprende del descenso que este año experimentará el número de viajeros que utilizan el aeropuerto de Girona-Costa Brava. El pasado año pasaron por este aeropuerto 900.000 pasajeros y, según las previsiones, 1985 terminará con un descenso del 25 por 100. Los estudios realizados al respecto creen que esta baja se debe a la competencia del autocar, que, con precios de hasta un 50 por 100 más bajos que los vuelos charter, gozan cada día más del favor de los turistas. Los viajes en autocar, desde la mayor parte de las capitales europeas, duran una noche y se hacen en confortables vehículos, dotados de todas las comodidades.



AL SENATOR LO QUE ES DEL SENATOR

EN la prueba comparativa entre el Ford Scorpio y el Opel Senator aparecida en el pasado número, se introdujo un error en el precio que penalizaba al modelo de General Motors. El coche probado era un Senator C 3.0 i, que con la opción de cambio automático de cuatro marchas (139.737 pesetas), la de la pintura metalizada (69.866 pesetas) tiene un precio total de 3.638.757 pesetas. Esta versión tiene otras opciones disponibles como el sistema ABS de frenos (227.543 pesetas), el autoblocante trasero (254.392 pesetas), los cinturones traseros de inercia (22.674 pesetas) y el techo solar (76.777 pesetas).

Existe la versión CD, que es, en principio, automática, que lleva ABS y autoblocante de serie, y que cuesta 4.030.164 pesetas. Este coche lleva tapicería de cuero y cuadro de instrumento de cristales líquidos. Las únicas opciones disponibles en él son el techo solar y los cinturones traseros. Completamos esta aclaración con la noticia de que el nuevo Senator, que tendrá una línea futurista como el Ford Scorpio, aparecerá en el verano de 1986. Tendrá ABS de serie y una versión de cuatro ruedas motrices. Además de en el mercado europeo, competirá en el americano bajo las marcas Buick y Oldsmobile.

Pegaso Tecno

Los nuevos Pegaso Tecno, que Enasa presentó en el Salón de Barcelona, ya están en el mercado. Estos nuevos camiones, con motor de 12 litros, incorporan la técnica «intercooling» o postenfriamiento que permite una potencia de 340 caballos y una importante reducción del



consumo. La cabina, equipada para proporcionar un excelente confort de conducción, presenta un nuevo diseño externo y es más amplia. También el chasis ha sufrido remodelaciones que mejoran la suspensión. Dentro de la gama, la cabeza tractora 2134 es el modelo más completo.

Campsa: Un «monopolio» compartido

Desde el pasado día 3 de julio Campsa se ha convertido en un «monopolio» compartido entre el Instituto Nacional de Hidrocarburos, la propia Campsa, Butano y las refinerías privadas. Con la firma del acuerdo se intentará impedir que las grandes multinacionales del petróleo controlen el mercado nacional y hacer competitivas a las compañías españolas de refino. La participación pública en la nueva compañía se repartirá entre el 41,07 por 100 en poder de EMP-Petroliber y el 15,6 del INH. El sector privado se queda con el 14,64 por 100 de Ceosa, el 12,97 por 100 de Petronor, el 7,51 por 100 de Petromed y el 5,76 de Explosivos Río Tinto.

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas. Vicepresidente: Alejandro Muñoz Alonso. Editor: Romualdo de Toledo. Director: Félix Lázaro.

Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brío (Información), José María Cernuda (Mercado), Sergio Piccione (Producto), Alfonso J. Nieto (Fotografía), Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benet, Ángel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Ángel Robledo, Raúl Rodríguez. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma), Carlos Berbel (Gran Bretaña), Francisco Ibáñez (Suiza), Lía Levit (Argentina), Giancarlo Perini (Turín), Charles G. Proche (Long Beach, California), Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor), Enrique Blanco (Pruebas), Gigi Corbetta (Motos), Xavier Domingo (Gastronomía), Jaime Hernández (Pruebas), José Luis Leirado (Ilustraciones), Enrique Llorca (Ilustraciones), Andrés Mas (Pruebas), Enrique Ortega (Ilustraciones), Pilar Parra (Caprichos), Víctor Piccione (Pruebas), Francisco Podadera (Diseño), José Robledo (Pruebas), Carmen Rico-Godoy, 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 Martín 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. Telex: 43974 myre e. Suscripciones: Concha R. Álvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.

Difusión controlada por 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 1985. Depósito Legal: M. 30.247. 1983.

Difusión controlada por OJD



CITROËN BX SPORT POR ENCIMA DE LOS 200

NACIO el BX en el otoño del 82, con las características típicas de los coches de esta marca: vanguardismo tecnológico. A lo largo de estos casi tres años se han ido sucediendo las distintas versiones que hoy configuran una amplia gama. Tres tipos de carrocerías (cinco puertas, tres puertas y familiar) y motores de 1.400, 1.600 y 1.900 centímetros cúbicos, a los que hay que añadir el diesel, sin duda uno de los éxitos de este modelo intermedio.

A parece hoy en la gama, con su comercialización en España (la fabricación se lleva a cabo en Francia) para los últimos días de julio, la versión más brillante de cuantas hasta ahora se han lanzado: el BX Sport.

Concebido como una serie limitada de 4.000 unidades, el Sport ha sido realizado por un preparador muy prestigioso, Danielson, que ha aprovechado Citroën para hacer una especie de «ensayo general» y analizar la acogida de una versión auténticamente deportiva. Si todo sale bien

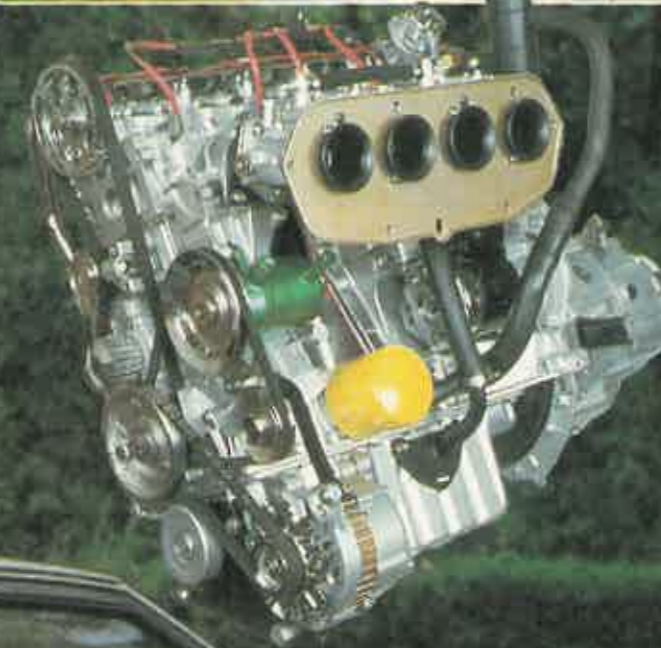
no tardará en aparecer una versión similar, producida ya en serie. Mientras tanto, se quiere prestigiar el aspecto joven y brillante, que ya con el GT quedaba parcialmente cubierto.

El Sport utiliza el conocido motor 1.900 XU, de aluminio y árbol de levas en culata, al que se le ha efectuado un notable cambio que afecta al diseño de la culata, pistones, distribución (árbol de levas de nuevo cruce) y alimentación, recurriéndose en esta ocasión a dos carburadores dobles. Llama la

Con una línea exterior muy atractiva, el BX Sport se ofrece a un precio anormalmente elevado. Sin embargo, ofrece unos niveles de prestaciones sorprendentes.

atención el empleo de esta batería de carburadores cuando la totalidad de los constructores europeos recurren a sistemas de inyección, que también utiliza Citroën en el Visa GT. Pero ya mencionamos que se trata de una preparación de Danielson. Sin que se haya podido confirmar, el futuro BX de serie incorporará la inyección.

Pese a todo, los resultados del más moderno BX son sorprendentes. El coche raza los 200 kilómetros a la hora y el motor hace gala de una progresividad y una eficacia difícil de imaginar a quienes se han familiarizado con las prestaciones del modelo intermedio de la marca francesa.



Una atractiva decoración exterior hace que el BX Sport llame la atención no solo por su forma de andar. Un faldón anterior, con dos proyectores incorporados y un espectacular alerón trasero, combinados con elementos exteriores de plástico, formando estribos, le confieren un aspecto muy deportivo y elegante. Las mayores anchuras de vías obligan al montaje de aletines en las ruedas, también de efecto atractivo.

El problema estriba en el precio. Por las razones que fueren, Citroën Hispania no ha podido importarlo en un valor franco frontera inferior a 1.780.000 pesetas, por lo que el precio final, de más de 2.250.000, se aleja considerablemente del resto de posibles competidores. Así, un Ascona GT o un Sierra 2.0iS son cerca de 350.000 pesetas más baratos. En fin, una lastima, porque, en una primera toma de contacto, el BX Sport nos ha merecido los mayores elogios.

Fotos: Alfonso Nieto



**NUEVO CITROEN
CX SERIE 2**

**ETERNA
JUVENTUD**

Este es el nuevo CX Serie 2. Citroën vende 225.000 unidades al año de este modelo en toda Europa, lo que representa el 15 por 100 del segmento. En España, se vende un 1 por 100 de esas unidades poco más o menos. Concretamente, en los últimos años las ventas del CX han sido: 2.636, en el 81; 1.467, en el 82; 2.249, en el 83, y 2.238, en el 84.



Así son los nuevos interiores del CX Serie 2. El cuadro de instrumentos tiene un aire más convencional.

de luces, limpiaparabrisas, claxon, etcétera. El resto del salpicadero ha estado diseñado para que pueda admitir el montaje de una computadora de viaje, visores de control en cristal líquido, etcétera.

Este nuevo diseño del salpicadero va acompañado con el de los guarnecidos de las puertas, a fin de que puedan ir colocados en ellos los mandos de elevalunas, espejos retrovisores, etcétera.

Mecánicamente sólo hay una novedad: la aparición del motor 2,2 litros PRV, con carburador, que desarrolla 115 caballos. Este motor es el mismo que utilizan los R-25 GTX y el Peugeot 505 GTi, aunque en este último va equipado de inyección. El resto de las motorizaciones se mantiene inalterado.

Este nuevo CX, denominado Serie 2, aparecerá en Francia en las próximas semanas, comercializándose en España en el próximo septiembre, incluido en la gama 86 de la marca.

COMO MOTOR16 había anunciado hace unos meses, Citroën ha introducido a su CX unas modificaciones, que principalmente afectan a la presentación.

Exteriormente, el nuevo CX se distingue por los nuevos paragolpes, en material plástico, más integrados en la carrocería, así como por el faldón delantero, más aerodinámico. Estos retoques exteriores se completan con unos nuevos embellecedores de rueda.

En el interior, el salpicadero ha cambiado completamente, manteniendo el diseño futurista. El cuadro de instrumentos sigue encastrado en el tipo semiplatillo volante —por llamarlo de alguna forma— de los primitivos CX. Pero los marcadores a modo de visor de báscula de baño han dejado su puesto a auténticos relojes, como ya había ocurrido en el CX GTi Turbo. También ha cambiado el diseño de los nuevos salientes que agrupan mandos e interruptores

ROVER 216
EL LORD JAPONES

AUSTIN Rover acaba de poner a la venta en el mercado europeo, en el que ya se incluye el español, el nuevo Rover 216, un coche que viene a cubrir el hueco dejado por el Triumph Acclaim.

Si aquel no era más que un Honda Balade fabricado en Gran Bretaña, este pequeño Rover es el Honda Civic, berlina de tres volúmenes con un motor británico. A fin de abaratar costos de producción, los ingenieros británicos han adaptado el motor de 1.598 centímetros del Montego y del Maestro bajo el capot de este coche, ocupando el puesto del motor de 1.488 centi-

metros cúbicos japonés. Si utilizan, sin embargo, el motor de 1.342 centímetros en la versión más baja de esta gama, que de momento no se vende en España y que se denomina 213.

Volviendo al 216, se ofrece en dos versiones. Una denominada SE, con carbura-

dores, que desarrolla 83 caballos. El fabricante anuncia para ella una velocidad máxima de 163 kilómetros/hora y un consumo a 90 kilómetros/hora de 5,1 litros a los 100 kilómetros. Su precio final es de 1.558.956 pesetas. La más cara, que cuesta 1.830.782

pesetas, es la denominada Vitesse, que lleva el mismo motor pero alimentado por un sistema de inyección electrónica gracias al cual puede contar con 102 caballos. Su velocidad máxima es de 180 kilómetros/hora y su consumo a 90 kilómetros/hora es de 5,6 litros a los 100 kilómetros.

Como todos los Honda, el Rover 216 va lleno de detalles de acabado. Apertura de capot y de depósito de gasolina desde el interior, elevalunas eléctricos, cerraduras centralizadas, etcétera. Todo esto con un buen nivel de acabado. Los coches están ya a la venta y les ofreceremos la prueba completa en las próximas semanas.



¡Enhorabuena!

CARLOS SAINZ, VENCEDOR SOBRE **RENAULT 5 TURBO** DE LOS RALLYES:
 VASCO-NAVARRO, 12-5-85
 EL CORTE INGLÉS, 16-6-85
 INTERNACIONAL CIUDAD DE SANTA CRUZ, 23-6-85

RENAULT 5 TURBO.
 Fuerza. Potencia.
 Rapidez. Seguridad.
 Brillantez. Mecánica.
 Tecnología.

EQUIPO RENAULT 5
 TURBO.
 Conjunción. Experiencia.
 Profesionalidad.
 Tesón. Todo esto se
 precisa para competir,
 ganar, ser el primero.
 Enhorabuena.



CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES 1985

A FONDO

PEUGEOT 205 SRD

LA CARGA DEL DIESEL LIGERO



VIRTUDES DEFECTOS

Consumo	Dirección dura en maniobras
Prestaciones	Acabado mejorable
Comportamiento	Iluminación mediocre

El Peugeot 205 Diesel es el menos diesel de los coches pequeños que ahora mismo utilizan un motor alimentado por gasóleo. El 205 Diesel es un coche amplio en su interior, cómodo, fácil de conducir, muy ágil, de poco consumo, y con unas prestaciones que no tienen nada



que envidiar a las de un buen turismo con motor de gasolina. Las tres versiones del nuevo 205, XLD con tres puertas, GLD y SRD, los dos con cinco puertas, tienen esas virtudes, pero también muestran los mismos defectos: la dirección es dura en las maniobras a coche parado, la iluminación es muy po-



FICHA TÉCNICA

PEUGEOT 205
DIESEL

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1,769 c.c. (80x88 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Bomba inyectora. Compresión: 23 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad del depósito: 50 litros. Potencia máxima: 60 CV a 4.600 rpm. Par máximo: 11,4 mkg. a 2.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm, en cada marcha: 1.ª, 8,7 km/h.; 2.ª, 15,3 km/h.; 3.ª, 22,5 km/h.; 4.ª, 29,8 km/h.; 5.ª, 38,1 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre toques: 3,8. Diámetro de giro: 10,5 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 4,5x13 pulgadas. Neumáticos: 165/70 SR 13 (145 SR 13 el XLD y GLD).

PESO En orden de marcha: 895 kg.

bre en las versiones más básicas, XLD y GLD, y el acabado podría mejorar todavía algunos puntos.

El 205 Diesel es un coche que se mueve con la misma soltura y economía en ciudad o en carretera. En ciudad porque su mecánica es muy elástica, y evita al usuario el jugar de continuo con la caja de cambio, porque la visibilidad es buena y por el tamaño exterior del coche, lo que facilita mucho las maniobras de aparcamiento. En carretera, porque permite mantener una velocidad de crucero bastante elevada sin que los consumos se disparen, porque se puede adelantar con rapidez a cualquier vehículo que rueda más o menos a cien kilómetros por hora tanto si se marcha en cuarta como si se va en quinta, porque tanto los frenos como la dirección se comportan de maravilla y porque, en cualquier caso, es un coche cómodo, con buena climatización; que tiene un nivel de ruidos bastante bajo.

El usuario tipo del 205 Diesel es toda persona que recorra al día más de se-

venta kilómetros y quiera un coche de poco consumo con la economía suplementaria que supone el precio del gasóleo, un usuario que aunque tenga un diesel no desea renunciar a la agilidad y prontitud de respuesta habitual en los motores de gasolina.

El 205 D arranca instantáneamente incluso cuando el coche duerme a la luz de la luna y con temperaturas exteriores muy bajas, no tiene ni las trepidaciones ni los castañeteos clásicos de un diesel, salvo en los primeros momentos de funcionamiento; su escape no suelta ni rastro de humo y en su interior no se respira nunca el penetrante olor del gasóleo. El 205 es un diesel que no lo parece.

MECANICA



El motor del Peugeot 205 Diesel llama la atención por su docilidad y por su energía; es un cuatro cilindros muy

moderno, que no sólo empuja con rabia cuando va a todo régimen, sino que también tiene mucha fuerza cuando va casi al ralentí; es un diesel potente y elástico que facilita la conducción, porque siempre tira del coche como si fuera una máquina incansable.

Este motor permite hacer kilómetros y kilómetros con dos filosofías muy distintas: se puede ir en plan familiar con unos consumos muy bajos cuando se utiliza de continuo la cuarta o la quinta, o ir en plan casi deportivo si se recurre a las marchas más cortas, lo

que permite salir de los semáforos con una rapidez inusitada en un diesel.

El cuatro cilindros del 205 D es el mismo que utiliza el Citroën Visa Diesel, y pertenece a la generación de motores ya empleada por los Talbot Horizon Diesel y los Citroën BX Diesel. Es un motor joven que ofrece unos de los mejores rendimientos dentro de su categoría, la de mecánicas alimentadas por gasóleo que no cuentan con el apoyo de un turbo.

En el Peugeot más pequeño, el tiempo necesario para que las bujías de incandescencia alcancen su temperatura adecuada y el motor arranque sin problemas, el tiempo de precalentamiento, se ha reducido a la mínima expresión. En época veraniega el motor se pone en marcha de forma instantánea, mientras que en invierno y con temperaturas exteriores del orden de los cero grados sólo se necesitan seis o siete segundos para que el testigo luminoso situado en el cuadro de mandos se apague.

La caja de cambio, con cinco veloci-

FRENOS

Con toda
energíaDISTANCIA DE FRENADO
(en metros)

A 60 km/h.	10,2
A 100 km/h.	37,1
A 120 km/h.	52,4

SONORIDAD

La discreción
en diesel

Al ralentí.....	54,4
A 60 km/h.....	66,0
A 90 km/h.....	69,6
A 120 km/h.....	71,3
A 140 km/h.....	74,2
A tope	—

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



El cuadro de mandos del Peugeot 205 SRD es bastante completo y se lee de un solo vistazo. Todos los pulsadores se accionan sin problemas, pues están muy al alcance de la mano.

dades, tiene una personalidad a medio camino entre lo deportivo y lo ahorrativo, una personalidad que se lleva bien con el estilo del motor. Las tres primeras marchas permiten arrancar con rapidez y las respuestas al acelerador van llenas de energía; la cuarta y la quinta buscan la máxima economía, objetivo que consiguen, como se comprueba al ver el cuadro de consumos, con valores inferiores a los cuatro litros y me-

dio cada cien kilómetros si se rueda a noventa por hora. La palanca se maneja sin problemas, los recorridos entre las distintas posiciones son cortos, es bastante precisa, y el único inconveniente radica en ese tacto al áspero que se siente en la mano cuando se pasa de una marcha a otra. Para poner la marcha atrás hay que levantar un collarín situado bajo el pomo, medida de seguridad que evita

posibles equivocaciones al insertarla. La mecánica del 205 Diesel es bastante silenciosa, y con el motor caliente es casi imposible averiguar si se va en un coche alimentado por gasolina o por gasóleo. Cuando el motor está frío se oye el clásico sonido a castañuelas de todos los diesel, pero ese claqueteo desaparece a los tres o cuatro minutos de funcionamiento. En cuanto a vibraciones, estas son mínimas.

COMPORTAMIENTO



El Peugeot 205 es un coche que se pega al suelo como una lapa en todas las circunstancias. El último diesel llegado al mercado español va sobre raíles, tanto en recta como en curvas.

Cuando se circula por carreteras muy despejadas o por autopista no se nota nunca el menor desplazamiento ni cuando hay fuerte viento lateral ni cuando se cruzan camiones grandes a mucha velocidad, lo que da muestra de la buena forma aerodinámica del exterior.

El 205 Diesel se mueve como pez en el agua a la hora de circular por carreteras de curvas con buen piso; el 205 se agarra al suelo y va siempre por el camino indicado por las ruedas delanteras, incluso si se rueda bastante rápido. Si se va a todo trapo y con el coche cargado hasta los topes el morro muestra cierta pereza a la hora de entrar en las curvas más cerradas; para evitar que la parte delantera siga por derecho durante breves instantes basta con levantar el pie del acelerador al tiempo que se gira un poco más el volante; este pequeño vicio se hace más patente en los modelos XLD y GLD, ya que llevan unas ruedas más estrechas que las del SRD, un modelo mucho menos sensible en este aspecto.

El 205 se mueve sin problemas por las carreteras que tienen un piso muy bacheado; las suspensiones absorben las irregularidades con muy buenas maneras, y hacen que el coche se enganche al asfalto con toda energía. El Peugeot diesel no agita a sus pasajeros al pasar por las irregularidades, y además se inclina muy poco en el momento de tomar las curvas.

La dirección del 205 Diesel es muy suave con el coche en marcha, pero exige algún esfuerzo en las maniobras de aparcamiento, sobre todo en la versión SRD, que es la que lleva los neumáticos más anchos. Las ruedas se llevan de un extremo a otro con 3,8 vueltas de volante, un valor algo alto para un coche pequeño. No tiene importancia al conducir por carretera, pero sí es algo pesado al callejear por ciudad.

El coche más reciente de Peugeot frena muy bien; el pedal tiene un tacto excelente y el conductor puede dosificar sin problemas la energía de la frenada. El sistema es bastante resistente a la fatiga, y sólo cuando se abusa mucho se nota una pérdida de eficacia. La versión SRD aventaja a los modelos XLD y GLD en este capítulo, gracias a las mayores dimensiones de sus neumáticos.

CARROCERÍA



La carrocería de los nuevos 205 Diesel es exactamente igual a la de los modelos ya conocidos desde hace año y

EQUIPAMIENTO



Más bien justos

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



La gama completa de Peugeot 205 Diesel. De izquierda a derecha están el SRD, el XLD y el GLD



Los asientos del Peugeot 205 Diesel son cómodos sin más. El asiento posterior es algo mejor que las butacas delanteras

¡NOVEDAD EN ESPAÑA!



ya han llegado las

PRECIO RODANDO 250.000 PTAS. SIN SEGURO

La legendaria campeona alemana de Europa

- 250 c.c.
- 21 HP.
- 5 velocidades
- Dosificador automático de aceite.
- Freno de disco delantero.
- Consumo 4 l./100 Km.
- Velocidad máxima 140 Km/h.

CONCESIONARIOS EN TODA ESPAÑA

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

Wartburg - Trabant Española, s.a.

SAN BERNARDO, 114 • TELS. 447 20 63 - 447 29 77 • 28008 MADRID

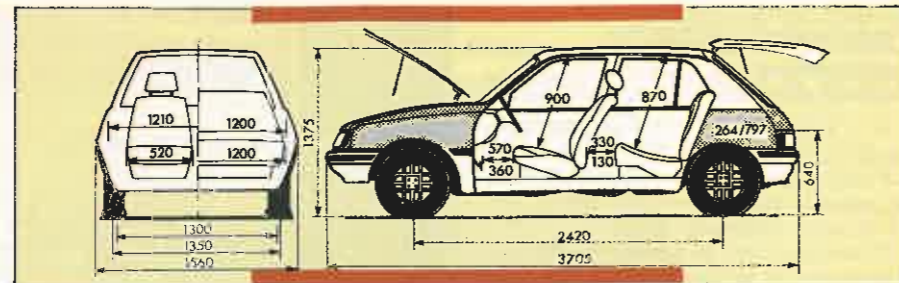
A FONDO

medio; los 205 D han conservado incluso el capó delantero abombado que caracteriza a los Peugeot pequeños vendidos en nuestro país, aunque su motor de gasóleo quepa sin problemas en el vano delantero.

La accesibilidad de todas las plazas es excelente, tanto en el modelo con dos puertas laterales como en los modelos con cuatro puertas. En el dos puertas, el XLD, las operaciones de entrada y salida de las plazas traseras se facilitan mucho gracias al movimiento de las butacas anteriores, que trasladan su base al tiempo que se abaten los respaldos. En los cuatro puertas tampoco hay problemas.

El espacio interior es muy amplio, y cinco adultos pueden viajar durante largo rato con bastante comodidad. La única pega es la poca altura del techo en la parte posterior, un detalle que afectará a aquellos pasajeros que quieran sentarse muy verticales y midan más de 1,70 metros de altura.

La postura de conducción de los 205 Diesel es uno de los mejores argumentos de estos coches; cualquier usuario, sea cual sea su talla y su constitución física, se sienta a los mandos de los 205 con toda naturalidad; en los Peugeot pequeños no es necesario hacer ningún movimiento extraño para alcanzar los pedales, la palanca de cambio, el volante o los diferentes pulsadores. El cuadro de instrumentos se lee de un so-



CONSUMO

Roy de la economía

	l/100 km.
CIUDAD	
A 28,8 km/h. de media	8,1
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	4,1
En conducción rápida	8,0
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	5,5
A fondo	8,1
AUTONOMIA MEDIA	
Consumo medio ponderado	6,6
Recorrido (kilómetros)	860

PRESTACIONES

Fuerte y ágil

VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	154,9
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	20,3
1.000 m. salida parada	37,4
De 0 a 100 km./h.	16,1
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4. ^a .	21,0
400 m. desde 40 km/h. en 5. ^a .	22,0
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. ^a .	38,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. ^a .	41,7
De 80 a 120 km/h. en 4. ^a .	15,1
De 80 a 120 km/h. en 5. ^a .	21,0

A FONDO

lo vistazo y casi toda la información se encomienda a avisadores ópticos.

Los asientos delanteros están bien, pero no son nada del otro mundo: tienen una buena anchura y la forma anatómica de todos los elementos es pasable. En cualquier caso hay poco apoyo en la zona lumbar y la base es demasiado corta para aquellas personas que tienen una talla superior a 1,70 metros.

La forma anatómica del asiento trasero es agradable; el ángulo entre la base y el respaldo es casi ideal. Los pasajeros cuentan con un buen espacio libre para sus piernas, por lo que no sienten nunca una sensación de claustrofobia.

La climatización del 205 Diesel es muy eficaz y actúa con mucha rapidez. Los mandos, situados en la consola central, permiten dosificar la entrada de aire con mucha exactitud.

La visibilidad en todos los sentidos es otro de los aspectos destacables del último Peugeot; la persona sentada frente al volante domina los confines del coche y no hay puntos muertos en ningún sentido, lo que facilita mucho la conducción del coche.

El acabado de los detalles es bueno, pero admite mejoras, sobre todo en lo que se refiere a las uniones entre los distintos elementos plásticos; al pasar rápido sobre una zona adoquinada se oyen algunos crujidos que hablan por sí solos de un ajuste poco trabajado.



El motor del Peugeot 205 Diesel es el mejor argumento de la gama. Es un motor potente y elástico, que tiene las virtudes de una mecánica de gasolina.

EL PRIMERO DE LA MAÑANA.



No lo decimos nosotros. Lo certifica el Estudio General de Medios en su último sondeo.

El programa de la Cope, "Protagonistas," presentado y dirigido por Luis del Olmo, es el que registra mayor índice de audiencia en las mañanas de la radio.

LA PRIMERA DE LA TARDE.



Y con "Directamente Encarna," otro de los programas populares de la Cope, Encarna Sánchez hace lo propio entre las 5 y las 8 de la tarde nacional.



LA COPE A TOPE.

Lo dice el EGM.

A FONDO



Las únicas diferencias exteriores entre el SRD y el XLD están en el número de puertas. A nivel mecánico no hay diferencias entre uno y otro modelo, pero sí en cuanto a equipo.

FRENTE A SUS RIVALES

Los Peugeot 205 Diesel tienen cuatro rivales en el mercado español, tres coches de fabricación nacional: los Citroën Visa RD, los Ford Fiesta y los Seat Ibiza, así como un modelo importado, el Fiat Uno D. Las versiones más completas de todos ellos, que son las versiones que podrán compararse con el 205 SRD, tienen un precio que se mueve entre el millón cien mil pesetas

un poco largo del Visa 17 RD, y el millón doscientas cincuenta mil pesetas del Uno Diesel 5P, un coche que se ve penalizado en la aduana por su condición de extranjero.

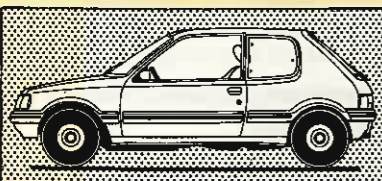
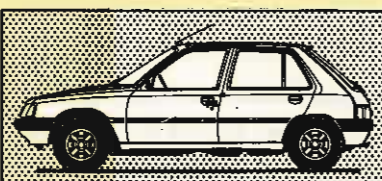
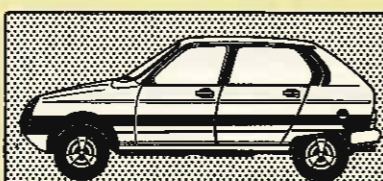
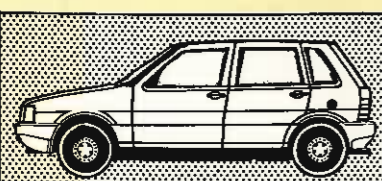
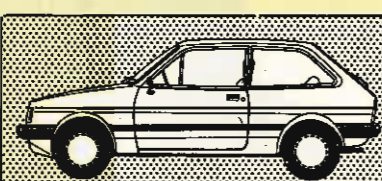
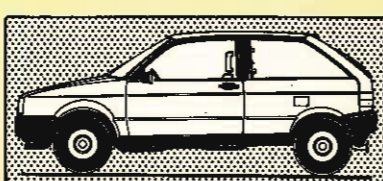
El 205 es el que menos gasta de todos los rivales a igualdad con el Fiesta; el 205 es también el que tiene un mejor nivel de prestaciones, algo por delante del Visa, el Fiesta, el Uno y el Ibiza, que están en un pañuelo.

El recién llegado de Peugeot y el Citroën quedan por delante del Fiat y el

Seat en comportamiento, mientras que el Ford es el último en este apartado a causa de su suspensión trasera.

El Peugeot es ahora mismo una elección lógica para el usuario que hace más de sesenta kilómetros al día. Las versiones más interesantes son las más sencillas, XLD y GLD, que tienen poco equipo de lujo, pero reciben aquellos detalles mecánicos que dan al coche su verdadero valor.

Angel Marco

<p>PEUGEOT 205 XLD 1.057.956 ptas.</p> <p>Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.769 c.c. Potencia: 60 CV a 4.600 rpm. Peso: 895 kg. Velocidad máxima: 154,9 km/h. Consumo medio ponderado: 6,6 l/100 km. Capacidad del maletero: 264/797 litros.</p> 	<p>PEUGEOT 205 SRD GRD 1.175.930 ptas. 1.089.165 ptas.</p> <p>Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.769 c.c. Potencia: 60 CV a 4.600 rpm. Peso: 895 kilos. Velocidad máxima: 154,9 km/h. Consumo medio ponderado: 6,6 l/100 km. Capacidad del maletero: 264/797 litros.</p> 	<p>CITROËN VISA 17 RD 1.113.770 ptas.</p> <p>Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.769 c.c. Potencia: 60 CV a 4.600 rpm. Peso: 896 kilos. Velocidad máxima: 151,7 km/h. Consumo medio ponderado: 6,8 l/100 km. Capacidad del maletero: 300/690 litros.</p> 
<p>FIAT UNO DIESEL 1.248.340 ptas.</p> <p>Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.301 c.c. Potencia: 45 CV a 5.000 rpm. Peso: 810 kilos. Velocidad máxima: 148 km/h. Consumo medio ponderado: 6,7 l/100 km. Capacidad del maletero: 298/1.122 litros.</p> 	<p>FORD FIESTA 1.6 D 1.147.440 ptas.</p> <p>Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.597 c.c. Potencia: 54 CV a 4.800 rpm. Peso: 780 kilos. Velocidad máxima: 150,8 km/h. Consumo medio ponderado: 6,6 l/100 km. Capacidad del maletero: 190/790 litros.</p> 	<p>SEAT IBIZA GLD 1.150.329 ptas.</p> <p>Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.714 c.c. Potencia: 55 CV a 4.500 rpm. Peso: 930 kilos. Velocidad máxima: 150 km/h. Consumo medio ponderado: 7,3 l/100 km. Capacidad del maletero: 280/1.060 litros.</p> 

Sabemos que Vd. nos quiere...

¡¡GRACIAS!!



Porque conseguir su atención cada día, nos ha situado como la segunda emisora del área metropolitana de Madrid en cuanto a audiencia... y por tercer año consecutivo... ¿Sabemos que Vd. nos quiere!!

Según datos del Estudio General de Medios - Marzo-Abril 1985.

- FINANCIACION 24 HORAS.
- IMPECABLE SERVICIO POSTVENTA.
- REGALO POLIZA ROBO «ESABECAR».
- LAS MEJORES MARCAS EN PRENDAS Y ACCESORIOS.
- TE ACONSEJAMOS BIEN PORQUE «SOMOS MOTORISTAS».

¡¡TE ESPERAMOS!!
EN:

L@B@M

La Boutique de la Moto

¡¡ATENCIÓN A LA VENTA

LAS LAVERDAS 125

¡RECUERDA!

YAMAHA



MOTO GUZZI MONTESA

Benelli

EXPOSICION: Mejía Lequerica, 16.
Teléfonos 447 49 99 - 447 00 39.
REPUESTOS: 448 09 42 - MADRID-4.

Radio España de Madrid

SU EMISORA

FRENTE A FRENTE



OPEL ASCONA 1.8i GT CONTRA FORD SIERRA 2.0i S COMO BALAS

HAY un tipo de público que busca un coche de buenas prestaciones y con una tendencia a la conducción deportiva, pero que, por sus necesidades familiares o simplemente por mantener un nivel, dirige su mirada hacia coches familiares con vocación deportiva, que

son un buen compromiso entre prestaciones, comodidad y amplitud. El Ford Sierra y el Opel Ascona son dos de los coches importados que más se venden en España y que, por su precio en nuestro país, están considerados como coches de un cierto nivel. Para satisfacer a este público, los fabricantes han lan-

zado al mercado versiones de dos puertas de estos modelos con una personalidad deportiva y con un nivel de prestaciones que no tiene nada que envidiar al de muchos deportivos. El Opel ya llevaba un cierto tiempo en el mercado nacional; pero, en cambio, el Ford es una novedad mundial.



Ambos coches tienen muchos puntos en común, puesto que los dos son de origen alemán y padre americano, derivan de berlinas familiares y sus motores tienen características similares. En los dos modelos, aunque sólo tienen dos puertas, se mantienen las dimensiones de los modelos de cuatro puertas,

por lo que el confort y la capacidad no se ven disminuidos en lo más mínimo, tan sólo el acceso a las plazas traseras empeora. En ambos casos se ha recurrido a motores con alimentación por medio de inyección electrónica y el rendimiento anunciado es idéntico para los dos vehículos: 115 caballos. En cuanto

FRENTE A FRENTE

OPEL ASCONA 1.8i GT
 Precio en la calle:
 1.681.063 ptas.

Fecha de presentación: Noviembre 1984.
 Importador: General Motors España.
 Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
 Número de talleres: 110.
 Plazo de entrega: Inmediato.

- VIRTUDES**
- Consumo.
 - Precio.
 - Prestaciones.
- DEFECTOS**
- Dirección pesada.
 - Balanceo de la carrocería.
 - Cambio poco preciso.



El Opel Ascona se adapta mejor a las carreteras de montaña que a las autopistas. Su suspensión tiene algunos problemas a la hora de abordar las curvas rápidas, lo que muestra con un balanceo intermitente

a las diferencias más acusadas, parten principalmente del hecho de que el Ford es un tracción trasera y el Opel es un tracción delantera, y esta diferencia va a condicionar el comportamiento de los coches, por lo que las mayores diferencias van a estar en este apartado. Exteriormente, la apariencia del Sierra es más sobria que la del Ascona, pero ambos tienen un aspecto agresivo. En el Ford se ha recurrido a unas llantas de aleación iguales a las que llevaba el Capri 2.8 y un alerón que afortunadamente no llega a la exageración del XR4i. En el Ascona, la personalización deportiva se ha logrado a base de unas bandas laterales y las siglas GT. También lleva el correspondiente alerón so-

PRESTACIONES

	Ascona	Sierra
VELOC. MÁXIMA (km/h.)	189,5	187,3
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	17,1	17,9
1.000 m. salida parada	31,2	37,7
De 0 a 100 km/h.	10,0	10,9
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	18,8	19,8
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	21,2	21,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	33,6	35,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	37,5	38,9
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	9,1	10,4
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	12,4	15,0

FICHA TÉCNICA

	OPEL ASCONA 1.8i GT	FORD SIERRA 2.0i S
MOTOR		
Disposición	Del. transversal	Del. longitudinal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.796 (84,8 x 79,5)	1.993 (90,8 x 77)
Cigüeñal	De 5 apoyos	De 5 apoyos
Distribución	Arbol de levas en cabeza, acc. por correa	Arbol de levas en cabeza, acc. por correa
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	9,5 a 1	9,2 a 1
Tipo de carburante	Gasol. de 97 octanos	Gasol. de 97 octanos
Capacidad del depósito	61 litros	60 litros
Potencia máxima	115 CV a 5.800 rpm.	115 CV a 5.500 rpm.
Par máximo	15,4 mkg a 4.800 rpm.	16,5 mkg a 4.000 rpm.
TRANSMISION		
Tracción	Delantera	Trasera
Caja de cambio	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª	8,0	7,6
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª	12,7	14,1
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª	18,3	20,3
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª	24,4	27,8
Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª	30,7	33,9
DIRECCION		
Tipo	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante entre topes	4,6	3,5
Diámetro de giro	10,1	10,6
FRENOS		
Sistema	Disc. delante y tambores detrás, con servo	Disc. autovent. delante y tambores detrás, servo
SUSPENSIONES		
Tipo	Independ. delante y semi-independ. detrás	Independ. delante y detrás
RUEDAS		
Llantas	De chapa, 5,5 x 13	De aleación, 5,5 x 14
Neumáticos	185/70 HR 13	195/60 HR 14
PESO		
En orden de marcha	1.010 kg	1.115 kg.

FRENTE A FRENTE

FORD SIERRA 2.0i S
 Precio en la calle:
 1.882.232 ptas.

Fecha de presentación: Marzo 1985.
 Importador: Ford España, S. A.
 Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
 Número de talleres: 230.
 Plazo de entrega: Un mes.

- VIRTUDES**
- Comportamiento.
 - Acabado.
 - Confort.
- DEFECTOS**
- Luz escasa.
 - Consumo sensible a la utilización.
 - Altura del habitáculo justa.



El Ford Sierra es un coche en el que se ha conseguido un compromiso perfecto entre confort y estabilidad. El coche va siempre por el camino que indica el conductor y sólo si se fuerza mucho se nota un ligero coleteo

bre la tapa del maletero. En el Sierra, las mejoras no se han quedado sólo en el exterior, sino que la estabilidad se ha incrementado al aumentar el tamaño de la barra estabilizadora delantera y montar una nueva barra estabilizadora en el eje trasero. Los muelles son ahora de paso variable y los neumáticos son unos Unirroyal de 195/60 montados sobre una llanta de 14 pulgadas. Este conjunto encaja perfectamente en un coche de estas características.

En definitiva, los dos coches dan una apariencia de deportivos, pero sin renunciar a ninguna de las características de familiar que les ha permitido alcanzar el nivel de ventas que tienen actualmente.

INTERIORES:
 COMODIDAD Y ESTILO

Aunque se trate de versiones con un carácter algo distinto, los fabricantes han cuidado mucho los aspectos del confort y el equipamiento en estos modelos para que dichos apartados se mantengan a la misma altura que en los modelos más equipados de la gama. El equipamiento es algo mejor en el Sierra, ya que incorpora una serie de elementos, como los faros antiniebla o los asientos regulables en altura. No obstante, para el que desee un equipamiento más completo, las dos marcas

disponen de una completísima colección de opciones, que ponen al coche al más alto nivel, aunque, claro está, el precio se resiente.

Interiormente, el Ascona tiene una ligera ventaja sobre el Sierra, puesto que el habitáculo es más alto y más ancho. Aunque la diferencia en anchura apenas se nota, la menor altura sí que puede llegar a ser un problema para los que superen el metro ochenta, ya que la distancia que queda hasta el techo es poca. Afortunadamente, el asiento regulable en altura permite solventar en parte estos problemas. En las plazas traseras cambian las tornas, y las del Sierra son claramente más cómodas. Aunque la anchura del Ascona sea ma-

SONORIDAD

	Ascona	Sierra
Al ralenti (dB)	55,1	48,8
A 60 km/h. (dB)	68,5	65,7
A 90 km/h. (dB)	70,3	67,8
A 120 km/h. (dB)	74,5	74,2
A 140 km/h. (dB)	75,3	76,5
A tope (dB)	78,2	79,7

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

FRENOS

	Ascona	Sierra
DISTANCIAS EN FRENADO (en metros)		
A 60 km/h.	13,9	12,7
A 100 km/h.	43,8	38,2
A 120 km/h.	60,5	60,2

CONSUMO

	Ascona	Sierra
CIUDAD		
A 22,8 km/h. de media	10,5	11,3
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo	6,0	7,9
En conducción rápida	10,9	14,5
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	7,5	8,5
A fondo	9,9	14,8
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio ponder.	8,8	10,0
Recorrido (kilómetros)	640	550



Los cuadros de mandos se leen perfectamente, pero no tienen mucha instrumentación. El cuadro del Ascona, a la izquierda, es más deportivo y su lectura más cómoda que en el modelo de Ford

yor, el espacio para las piernas es más pequeño.

Los asientos son muy cómodos en los dos coches, pero los del Ford responden mejor al carácter del coche. Los asientos del Sierra ofrecen un buen compromiso entre comodidad y sujeción del cuerpo. Tienen infinitas posibilidades de regulación y además es posible modificar el apoyo lumbar mediante un mando situado en el respaldo. En cambio, los asientos del Ascona son más de tipo de competición, muy envolventes, pero con menores posibilidades de regulación.

En cuanto a maleteros, hay que diferenciar entre la capacidad y las posibilidades de uno y de otro. El Ascona dispone de un maletero más grande; pero, en cambio, el Sierra tiene la posibilidad de abatir el asiento posterior parcial o totalmente, con lo que la capacidad de carga se multiplica. La rueda de repuesto está colocada en el fondo del maletero en ambos casos.

La instrumentación no es lo completa que cabría esperar para este tipo de coches. Cuentakilómetros, cuentarrevoluciones, termómetro de agua y afador de gasolina componen el cuadro de instrumentos. Este se ve completado por una serie de testigos luminosos. El cuadro del Ascona es más deportivo y la lectura de las dos grandes esferas es más cómoda que en el Sierra. El resto de los mandos siguen la pauta que marcan cada uno de los fabricantes y la única ventaja de uno sobre el otro es el sencillo ordenador de viaje que monta el Ascona, que da información sobre el consumo medio, consumo instantáneo, velocidad media y temperatura exterior.

En general, el Sierra resulta más confortable y a esto contribuye definitivamente el menor nivel sonoro a velocidades normales y la excelente ventilación del habitáculo. Por otra parte, el Ascona resulta menos ruidoso que su rival a altas velocidades, pero es obligatorio recurrir a las ventanillas, con lo cual se pierden los resultados de la buena insonorización. Sería conveniente que los dos coches montasen de serie un mecanismo para abrir, por lo menos parcialmente, las ventanillas traseras.

AL VOLANTE: AQUÍ ESTÁ LA DIFERENCIA

Si bien a coche parado las diferencias entre uno y otro son pocas, esto varía cuando los motores se ponen en marcha. El Sierra es más lento que su oponente, pero en conjunto resulta más equilibrado que su rival, ya que el comportamiento del Ascona no permite apurar al máximo las prestaciones de su fenomenal mecánica. El motor del Opel, aunque tiene 197 centímetros cúbicos menos que el del Ford, tiene un rendimiento increíble, y prueba de ello es que el Ascona es más rápido, acelera más y se recupera mejor que su rival. El motor del Sierra es muy elástico y tira con fuerza desde 2.300 vueltas, pero se muestra perezoso a la hora

de pasar de las 4.500 y es en este punto donde reside la ventaja del Ascona, que es mucho más alegre a altas revoluciones. No obstante, las prestaciones que se consiguen en el Ford son buenas y muy próximas a las del Opel.

El punto que penaliza al Ascona es su comportamiento. El largo recorrido de los muelles hace que al circular a cierta velocidad se produzca un balanceo intermitente, por lo que el apoyo de las ruedas traseras no es progresivo, sino a golpes, lo que siempre da una sensación de intranquilidad al conductor. Este balanceo se nota particularmente en curvas rápidas de autopistas o carreteras en buen estado, ya que en carreteras de montaña o en otras con mala pavimentación este fenómeno se ve enmascarado por el que producen las ondulaciones de la carretera.

Por su parte, el Sierra es un vehículo totalmente neutro, hasta el punto que hay que forzar al máximo la situación para conseguir que el eje trasero derra-

EQUIPAMIENTO		Ascona	Sierra
Cuentarrevoluciones	SI	SI	
Cuentakilómetros parcial	SI	SI	
Termómetro de agua	SI	SI	
Manómetro pres. aceite	NO	NO	
Reloj	SI	SI	
Ordenador de viaje	SI	NO	
Testigo reserva carburante	NO	SI	
Testigo de freno de mano	SI	SI	
Testigo desgaste pastillas	SI	SI	
Parabrisas laminado	SI	SI	
Faros antiniebla	NO	SI	
Piloto antiniebla trasero	SI	SI	
Aire acondicionado	NO	NO	
Volante regulable	NO	NO	
Asiento regulable en altura	NO	SI	
Retrovisor regulable	SI	SI	
Apoyacabezas delanteros	SI	SI	
Elevalunas eléctricos	SI	SI	
Cerraduras centralizadas	NO	SI	
Luz lectura mapas	NO	NO	
Tapón carb. con llave	SI	SI	
Llantas aleación	NO	SI	
Preequipo de radio	NO	SI	
Limpia-lava luneta trasero	—	SI	
Asiento posterior divisible	NO	SI	

BALANCE FINAL		Ascona	Sierra
Velocidad máxima	1.º ****	1.º ****	
Aceleraciones	1.º ****	2.º ***	
Recuperaciones	1.º ***	2.º ***	
Consumo	1.º ****	2.º ***	
Transmisión	1.º ****	1.º ****	
Caja de cambio	2.º ***	1.º ****	
Frenos	2.º ***	1.º ****	
Dirección	2.º **	1.º ****	
Comportamiento	2.º **	1.º ****	
Aptitudes urbanas	1.º ***	1.º ***	
Autonomía	1.º ***	2.º ***	
Habitabilidad	1.º ***	2.º ***	
Maletero	2.º ***	1.º ****	
Confort	2.º ***	1.º ****	
Posición conductor	2.º ***	1.º ***	
Sonoridad	2.º ***	1.º ***	
Equipamiento	2.º ***	1.º ****	
Calidad-precio	2.º ***	1.º ***	

**** Excelente. *** Bueno. ** Normal.
** Regular. * Malo.



La imagen deportiva es un argumento importante del Sierra y el Ascona. Los motores potentes y sobrios son el corazón ideal para coches con estilo velocista

pe. El compromiso entre confort y estabilidad está perfectamente logrado, sin que se aprecien rebotes o balanceos en ningún momento. Tan sólo si se fuerza al máximo en segunda, en una curva cerrada, se produce el derrape de las ruedas traseras, pero resulta sumamente fácil corregirlo con el volante y el acelerador.

Los dos coches disponen de un cambio de marchas muy bien escalonado y las cinco marchas son perfectamente utilizables en las carreteras españolas. El manejo del cambio es mejor en el Sierra, ya que las holguras de la palanca del Ascona hacen que la tercera y la quinta sean algo difíciles de engranar.

En cuanto a dirección, la ventaja es clara para el Sierra, que cuenta con una dirección asistida que reúne las cualidades deseadas: precisión, suavidad y rapidez. En cambio, la del Ascona, que no dispone de mecanismo de asistencia, resulta muy pesada y bastante lenta a la hora de abordar una carretera con muchas curvas. Los dos volantes son de tipo deportivo, de buen grosor y tacto agradable.

Los frenos están a buen nivel en ambos casos, pero en el Ford resultan más progresivos y algo más efectivos, pero, sobre todo, más resistentes a las frenadas prolongadas.

La visibilidad es buena en todas las direcciones, tanto en el Sierra como en el Ascona, pero en el primero es más difícil determinar dónde empieza y dónde acaba el coche, ya que desde la posición del conductor no se ven los extremos del mismo. La iluminación es mejor en el Opel y se puede circular a buena velocidad por la noche sin problemas. En cambio, en el Sierra nos encontramos con unas largas sumamente potentes, pero que están descompensadas respecto de la iluminación de cruce, que resulta escasa, teniendo en cuenta las posibilidades del vehículo.

La posición de conducción es buena en los dos coches y todos los mandos quedan al alcance del conductor.

El apartado de consumos no suele preocupar en exceso al comprador de este tipo de coches, pero, no obstante, hay que destacar la sobriedad del As-

cona, que se conforma con sólo 8,8 litros a los cien kilómetros de consumo medio. El Sierra es más tragón, aunque nunca llega a tener un consumo preocupante. En el Ford se acusa mucho el abuso de marchas cortas cuando se realiza una conducción de tipo pseudo-deportivo.

CONCLUSION: EL EQUILIBRIO DEL SIERRA

Entre estos dos coches las diferencias hay que basarlas fundamentalmente en

lo estético y en el comportamiento. En el comportamiento el Sierra se lleva el gato al agua, ya que resulta un coche muy agradable, divertido de conducir y capaz de satisfacer las exigencias de los conductores más rápidos. La baza del Ascona es su motor, potente, clásico y muy económico, pero juega en contra un comportamiento que limita su aprovechamiento. Y todo esto se consigue por 200.000 pesetas menos que el Sierra.

En cuanto al aspecto estético, el estilo de uno y de otro son distintos; el Sierra tiene una línea moderna, sin ningún tipo de alarde espectacular que



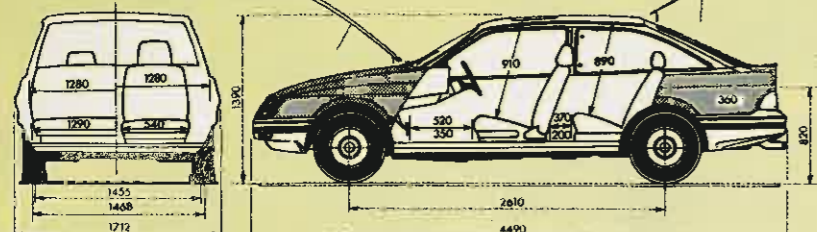
Los asientos delanteros del Sierra (derecha) son mejores que los del Ascona. Las butacas del Sierra ofrecen un buen compromiso entre comodidad y sujeción lateral



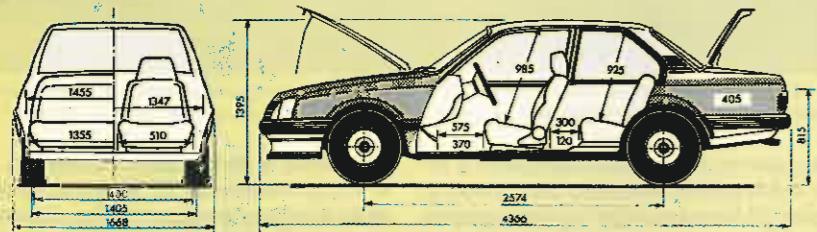
El asiento trasero del Ford, a la derecha, está más conseguido que el del Opel. En el Sierra, al contrario que el Ascona, no hay problemas con la altura libre hasta el techo

FRENTE A FRENTE

OPEL ASCONA 1.8i GT



FORD SIERRA 2.0i S



mantiene una discreción encantadora. En cambio, el Ascona recurre a las bandas laterales de color y a un recubrimiento reflectante en la parte posterior para remarcar su carácter, puesto que sus líneas son mucho más clásicas que las de su rival.

En definitiva, para todo aquel que busque unas buenas prestaciones en todo tipo de carretera, sin perder de vista la capacidad para llevar a cinco adul-

tos con buena cantidad de equipaje, la elección será el Sierra. El Ascona resulta más económico tanto por su consumo como por precio inicial, pero es de concepción más clásica y no cuenta con el práctico portón trasero del Sierra, que multiplica las posibilidades de utilización del coche.

Victor Piccione
Fotos: Alfonso J. Nieto

VENTAS: EL ASCONA CONTRAATACA

	1985*	1984	1983
FORD SIERRA			
Ventas	2.085	3.842	5.405
% sobre importa- dos Ford	83	73	65
Gasolina	51	75	79
Diesel	49	25	21
OPEL ASCONA			
Ventas	2.834	3.192	4.331
% sobre importa- dos Opel	40	44	36
Gasolina	73	71	59
Diesel	27	29	41

(* Datos hasta el mes de junio.

Si analizamos las cifras de ventas de los dos modelos que probamos esta semana, podemos apreciar, en primer lugar, que el Ascona bate ampliamente al Sierra, situación inversa a la de los años anteriores. Por otro lado, vemos que, mientras que el Sierra supone para Ford un capítulo trascendental, para Opel (hablamos siempre del mercado de importación), es un buen modelo, pero no tan capital. También se extrae como consecuencia, una tendencia hacia el diesel, por parte del Sierra, mientras que en el Ascona el reparto diesel-gasolina está más o menos estabilizado.

Mercado

Turismos de importación

PENETRACION POR PROVINCIAS

PARA la gran mayoría de los especialistas sigue siendo un misterio la distribución geográfica de las ventas de los automóviles de turismo, sobre todo las referentes a los vehículos de importación, normalmente más caros que los nacionales.

Hay algunas explicaciones, pero son simplemente par-

ciales y hay que remitirse a un principio fundamental: la mayor o menor agresividad de los concesionarios. Ofrecemos como curiosidad y como datos de interés las cifras de penetración máxima en las tres provincias en las que las ventas han sido mejores, para que cada cual extraiga sus consecuencias.

Modelo	Porcentaje	Modelo	Porcentaje	Modelo	Porcentaje
ALFA ROMEO (penetración: 3,23%)		MERCEDES (penetración: 5,88%)		VOLKSWAGEN-AUDI (penetración: 7,45%)	
Ciudad Real	7,53	Orense	18,98	Castellón	15,27
Zamora	7,14	Granada	13,78	La Coruña	13,96
Valladolid	6,90	Pontevedra	13,46	Huesca	13,33
BMW (penetración: 6,52%)		OPEL (penetración: 28,70%)		FIAT LANCIA (penetración: 8,63%)	
Huelva	14,52	Guipúzcoa	46,96	Guadalajara	35,59
Salamanca	12,17	Vizcaya	44,78	Cuenca	27,08
Madrid	10,57	Santander	38,76	Gerona	26,26
CITROËN (penetración: 3,29%)		RENAULT (penetración: 10,28%)		AUSTIN ROVER (penetración: 4,29%)	
Huesca	11,11	Teruel	24,14	Ciudad Real	15,05
Ciudad Real	9,68	Badajoz	20,21	Logroño	14,29
Badajoz	9,57	Palencia	20,09	Burgos	10,23
FORD (penetración: 11,36%)		VOLVO (penetración: 2,91%)			
Teruel	24,14	Segovia	19,15		
Valencia	23,48	Toledo	7,34		
Sevilla	19,34	Zamora	7,14		



Oferta de la semana

ALFA ROMEO DE REGALO

EL concesionario Alfa Romeo de Madrid, Servauto, hace un sorteo muy especial entre sus clientes. Al comprar un Alfa en cualquiera de las tiendas que este concesionario tiene en Madrid, entra en un sorteo que tiene las siguientes reglas: se agruparán los compradores de 10 en 10 y entre cada uno de estos 10 compradores se sorteará un Alfa 33 Quadrifoglio Oro, valorado en 1.448.000 pesetas. La central de Servauto se encuentra en la calle Alberto Aguilera, 15. Teléfono 243 93 42.



PEUGEOT 505 TURBO INYECCION



Bienvenido al club de los 200.

Dejar atrás los 200 Km/h. con la misma seguridad que los 100 Km/h. es algo de lo que muy pocos coches pueden presumir. El Peugeot 505 Turbo Inyección, es uno de ellos. Un coche importado en exclusiva para los amantes de las emociones fuertes y enemigos de los precios prohibitivos. Un coche donde la amplitud y el equipamiento más sofisticado conviven con 160 cv. de pura potencia. Sus credenciales no pueden ser más elocuentes:

* MOTOR: 2,2 litros con Turbo refrigerado por aire * POTENCIA: 160 cv. (DIN) a 5.200 r.p.m. * INYECCION ELECTRONICA L JETRONIC * ENCENDIDO ELECTRONICO (Controlado por microprocesador) * VELOCIDAD MAXIMA: 205 Km/h. * ACELERACION: De 0 a 100 Km/h. en 8,6 segundos * SUSPENSION INDEPENDIENTE: reforzada a las cuatro ruedas * DIRECCION ASISTIDA * DIFERENCIAL DE DESLIZAMIENTO LIMITADO (Autoblocante) * 4 FRENSOS DE DISCO (Autoventilados los delanteros) * NEUMATICOS: Pirelli extrabajo 195/60 HR 15 * COMPUTADORA DE A BORDO: 10 funciones verbales y 12 numéricas * AIRE ACONDICIONADO * CERRADURAS ELECTRICAS * ELEVAVENTANAS ELECTRICAS, etc.

160 c.v.
205 Km/h.



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

Lubricantes recomendados ESSO

Mercado

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

KTM

250-MX	250	46	-	492.000
250-GS	250	41	-	482.000
250-MC	250	45	-	489.500

LAMBRETTA

125	125	8	87	172.577
150	146	7,5	97	179.386
200	198	9,7	107	185.120

LAVERDA

NS-1000	991	68	215	1.145.000
---------	-----	----	-----	-----------

MONTESSA

Cota 242	233	-	-	272.230
Cota 248 Trial	349	-	-	270.290
Cota 350	349	-	-	283.240
Enduro 80 H7	74	-	80	220.540
Enduro 250 H7	246	-	119	321.440
Enduro 360 H7	349	-	130	242.220

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

Ingalis 125	124	10	100	200.790
Ingalis 175	174,7	13	100	220.090

MORINI

250 Biciclónica	239,5	26,6	139	341.100
350 Turismo	344,1	38,6	160	464.000
500 Sport	478,9	49	170	501.000
500 Canal	478,6	-	-	588.000

MOTO GUZZI

V 50 II	490	47	170	606.548
V 50 Monza	490	48	175	642.473
V 50 Custom	490	47	165	657.170
V 65	643,4	52	185	683.860
V 65-SP	643,4	52	180	770.305
V 65-Custom*	643,4	52	164	747.874
850-TS*	844	67	188	1.001.728
La Mans II	844	81	220	1.003.934
1000-SP-NT	948,8	71	200	888.665
1000-Convert	948,8	-	-	819.280
California II	948,8	-	-	1.076.845

MZ

ETZ 250	241	21	130	250.000
---------	-----	----	-----	---------

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

OSSA

250 TE	244,2	-	130	271.000
250 Caga	24,2	100	100	343.300
303 Trial	302,7	-	-	332.100
360 Tu-Yo	250,0	-	-	297.900

PUCH

Cobra M B2-TT-40	73,3	12	95	222.500
Cobra M B2-Cross	73,3	14	70	109.900
Cobra M B2-TD	73,3	10	90	146.600

RIEJU

Strada	74	8,5	-	103.000
Marathon MB-60	75	14	-	284.500
Marathon Enduro	90	20	-	307.000
Marathon Cross	90	20	-	307.000

SUZUKI

GSX 550 ES	572	60	195	791.294
GSX 750 ES*	747	67	210	1.052.730

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

Katana GSX 1100*	1.074	103	231	1.150.724
------------------	-------	-----	-----	-----------

VESPA

75 Junior	74,0	4,0	90	178.500
75 Elect.	75,0	4,4	90	196.905
125 Elect.	123,3	8,2	100	200.630
125 Elect.	123,3	8,2	100	212.240
125 NC	123,3	8,2	100	186.498
150 Ibis	149,6	8,2	100	211.320
200 DW	198,0	10,2	110	226.661
200 Ibis	198,0	10,2	110	254.800

YAMAHA

DT 80	-	-	-	217.550
SR 250	239	17,0	115	358.300
SR 250 Special	249	20,0	117	368.060
XZ 400	399	45,5	175	586.200
XJ 600	589	72,0	200	839.500
XJ 650	653	73,0	200	779.400
XJ 900*	853	97,0	219	1.175.000
FZ 1100	1.097	125,0	250	1.537.315

Cuéntenos su caso



RENAULT, MECANICA Y...

SOY un cliente de Renault, propietario de un R-18 GTD que cuenta con 9.000 kilómetros. Tras pasar la primera revisión, cada 700 u 800 kilómetros presenta problemas de desgaste de toberas (sic). En siete ocasiones lo he llevado al servicio oficial, cambiando-se éstas en cinco, pero no so-

lucionan el problema por el cual se siguen gastando. He acudido a Madrid y Barcelona, pensando que en Zaragoza no llegaban a una solución, pero todo sigue igual pese al interés que me aseguran se han tomado. Se limitan a mandarme de un lado para otro y estoy viendo que se acaba la garantía y no se ha resuelto. Les informo que soy mecánico.

Antonio Mazas
Zaragoza

AL RICO POSTER

SOMOS un grupo de amigos, todos forofos del automóvil, que seguimos su revista desde su aparición. A través de ella, disponemos de todos los póster que han publicado: Lancia Rally, Peugeot 205 Turbo 16, Opel Manta 400 y Audi Quattro, pero echamos de menos el del Renault 5 o el del Maxi 5. Y ya por pedir, si puede ser una radiografía, pues mejor.

Félix Calvo
Valladolid

Respuesta.—Comprendemos que para unos amigos de Valladolid, la ausencia del Renault debe ser cuanto menos decepcionante. Pero no desesperéis, porque esperamos poder ofrecer pronto el póster deseado. Lamentablemente, las dos páginas que ocupan tienen un costo informativo muy elevado pero estamos seguros que más tarde o más temprano se cumplirán vuestros (y nuestros) deseos.

TRES GRANDES RUEDAS

EN la revista de la pasada semana he visto, dentro de las 100 ideas para el verano, una motocicleta-triciclo, del tipo ATC, con enormes ruedas. Desconozco el lugar donde puedo interesarme por este vehículo, por lo que les ruego me infor-



men hacia donde puedo dirigirme.

Javier Ruiz
Madrid

Respuesta.—La fotografía que publicamos corresponde a un triciclo Honda que, por desgracia, no se vende en España. Pero sí que se comercializa el Italjet Ranger, cuya prueba publicamos en nuestro número 25. Este ATC de procedencia italiana puede conocerlo a través del importador: Gicasa, C/ Ampurdán, 25. Prat de Llobregat. Barcelona.

NOTICIAS DE EMPRESA

CAMIONES DE CARRERAS

EL primer campeonato internacional que se celebra en el continente para vehículos comerciales pesados ya está en marcha. Nueve de los participantes en este campeonato europeo para camiones utilizarán en todas las pruebas neumáticos Pirelli de perfil ultra rebajado TH20 y LS97, radiales con cintura a 0.º El vencedor en dos de las pruebas disputadas ha sido el italiano Ghisloti al volante de un Volvo F12 Tractor equipado con Pirelli.



TODO SOBRE EL MASTIN

LA Asociación Española de Mastín ofrece información a todos los interesados sobre las camadas disponibles, crianza de cachorros, trámites, etcétera, en los teléfonos 233 38 57 y 261 16 22.

FORTUNA AL AGUA

TABACALERA, que viene apoyando con su ayuda al deporte en España, va a in-

vertir en actividades deportivas 183 millones de pesetas para cubrir el periodo comprendido entre junio de 1985 hasta el mismo mes de 1986. De este presupuesto, la mayor parte va al mundo de la



vela, a cuya federación Tabacalera aportará 133 millones y medio. También una gran parte de este presupuesto se gastará en patrocinar el yate «Fortuna Lights», que el próximo 28 de septiembre iniciará la gran aventura de la vuelta al mundo de cruceros, la regata más dura de cuantas se celebran.

SEAT ECOLOGICA

SEAT acaba de presentar un pequeño libro divulgativo, profusamente ilustrado, que invita a los usuarios de vehículos a motor a respetar la naturaleza. Esta publicación que la empresa estatal ha realizado en colaboración con Adena se titula «Normas para utilizar su automóvil más ecológicamente», y en ella se analizan las características de ciertos árboles y se invita a los conductores a salvaguardar el entorno y el

ecosistema. El libro se ha distribuido en bibliotecas públicas y centros de formación profesional, ya que no se vende al público. Esta obra es la segunda de este tipo que ambas entidades realizan, la anterior estaba inspirada en los animales y en su influencia benéfica sobre nuestro hábitat. La presentación la realizaron S. A. R. el duque de Calabria, presidente de Adena, y Juan Antonio Díaz Álvarez, presidente de Seat.



DOS PARA BARRERAS

GUILLERMO Barreras, del «team» Philips Autorradio, a bordo de su habitual Renault 5 Turbo, se ha adjudicado la segunda victoria consecutiva en el Campeonato de España de Rallyes sobre tierra en Lugo. Barreras cuenta, pues, con dos inmejorables resultados sobre los cinco a contabilizar de los siete rallyes del campeonato.

CRITICA DE TIENDAS

VESPA ROMA, UN CLASICO

EN la calle Piamonte, número 2, de Madrid, junto a la calle Barquillo, se encuentra el concesionario Vespa Roma, creado y dirigido por un amante de las scooter, Manuel Gómez Ysla. Hace treinta y dos años abrió sus puertas y fue uno de los talleres de motocicletas con mayor potencia de trabajo de España. Diecinueve personas atienden en la actualidad estas instalaciones, dan servicio de reparación a 110 motos diariamente. Las instalaciones son muy austeras, el taller dispone de 1.200 metros cuadrados, el almacén ocupa una superficie de 150 metros y está mecanizado a través de un ordenador conectado con el terminal central de Vespa. En un local adjunto se encuentra la tienda en la que se puede ad-

quirir cualquier artículo que necesite un usuario de Vespa, tanto en componentes de importación como nacionales. Disponen de llantas de aluminio y frenos de disco. También en el mismo local está la exposición de motos nuevas, no son instalaciones lujosas, pero se puede ver todos los artículos sin problemas. Las motos usadas las tienen en el taller o aparcadas en la puerta, donde el espectáculo resulta, al menos, original. To-

das las motos son guardadas por la noche dentro de los locales de Vespa Roma. Las ventajas que encontramos en estas instalaciones son obvias: empleados trabajando con el mismo producto desde hace muchos años, por tanto, muy especializados; servicio especial de reparación para empresas y menajeros, trabajan la chapa y pintura, los plazos de entrega para las reparaciones ordinarias es de tres a cuatro días.



Puntuaciones: Taller, 8; recambios, 9; exposición, 7; vendedores, 8; financiación, 6; entregas, 8.

CIRCUTOS SEGUROS

EN mi opinión, los circuitos de Mónaco o Detroit no reúnen las medidas de seguridad suficientes para que en ellos se celebren carreras de Fórmula 1. Sin embargo, el circuito del Jarama, que tiene mayores medidas de seguridad, como carriles más anchos, arcones y escapatórias, no es admitido por la organización. ¿Cuál es la razón de esta contradicción?

Ignacio M. de Loeza
Madrid

Respuesta.—La Federación Internacional de Automovilismo tiene homologados para la Fórmula 1 más

Especial VAGACIONES

VIAJE FELIZ



➔ Dirección General de Tráfico

Agenda Del 9 al 15 de julio

Televisión

- El sábado día 13, en el programa «Estadio 2» que comienza a las 16,30, televisión conectará en el circuito de Montjuich para ofrecer imágenes de la XXXI edición de las **24 Horas Internacionales**. También el domingo dentro de «Estudio Estadio», a las 16,30, por la Primera Cadena, se conectará con el circuito catalán, y a las 20,05 por la Segunda Cadena.
- El viernes, 12 de julio, dentro del programa «Verano 8,30 P. P. Magazine», se emitirá el reportaje «La caliente carrera de camiones».

Automovilismo y motociclismo

- La **III Baja Montesblancos**, mil kilómetros todo terreno por la zona de los Monegros, comenzará el sábado día 13 a las 5 de la mañana en Zaragoza. La prueba clasificatoria tendrá lugar a partir de las nueve de la mañana del viernes.
- La **Peña Motorista de Alava** organiza la prueba puntuable para el **Campeonato de España de Motocross 125 c.c.**, que se celebra el domingo 14 de julio.
- El domingo 14 de julio se celebra en Cáceres una nueva prueba del **III Trofeo Nacional de Resistencia en Vespa**.

Fotografía

- Hasta el día 15 de julio estará abierta en el Chalet Social del RACE la **exposición fotográfica de David Leo sobre coches y motos antiguas**. Veinte fotografías de automóviles de los años veinte y treinta y cuatro motocicletas componen esta colección, que se puede visitar de martes a viernes de 9 a 21 horas y de 9 a 12 horas el sábado y el domingo.

o menos dos docenas de circuitos; sin embargo, no en todos ellos se celebran carreras de Fórmula 1, cuya organización es bastante más compleja e intervienen importantes intereses económicos. En efecto, el Jarama, como la mayoría de los circuitos permanentes, reúnen más condiciones de seguridad que los circuitos ocasionales y urbanos, como Detroit, Mónaco o cualquier otro en el que Bernie Ecclestone (patrón de la Fórmula 1) quiera celebrar en el futuro. De todos modos, los factores de seguridad son multitud y el circuito no es más que uno de los más importantes, pero no el único. En nuestra opinión, España es merecedora de la organización de un GP puntuable para el Campeonato del Mundo, bien sea en el Jarama, Montjuich, Jerez o cualquier otro circuito urbano o permanente que reúna las condiciones necesarias.

TODA LA RAZON

EL haberse modificado las circunstancias hace que la reserva de aparcamiento en la calle a miembros de or-

ganismos oficiales, nacionales y extranjeros, que era una aceptable cortesía cuando sobraba espacio, se haya convertido en una grave injusticia. ¿Por qué, por ejemplo, han de soportar los vecinos del Parlamento el no poder aparcar en sus calles, reservadas a los coches de los diputados? ¿No es justo que paguen todos los españoles los costes de sus organismos, creando aparcamientos propios o, donde ya existen garajes, alquilando o comprando las plazas que se requieran?

Manuel Rodríguez
Madrid

FORD EN EUROPA

ME dirijo a ustedes para que me informen de cuántos países en Europa fabrican los automóviles Ford y qué modelos.

Francisco García
Albacete

Respuesta.—Ford Motor Company, además de en los Estados Unidos, Canadá, México, Brasil, Argentina, Venezuela, África del Sur y Australia (y a lo mejor nos olvidamos de algún otro país), fabrica, en Europa, en Alemania (sede central),

España, Gran Bretaña y Bélgica. La verdad es que cada día es más difícil determinar la nacionalidad de cada coche, ya que no existe ya ningún fabricante exclusivo, sino que todos los modelos tienen componentes internacionales, siendo la fábrica única de ensamblaje. Por ejemplo, del Fiesta, que se fabrica en Alemania, Gran Bretaña y, por supuesto, Almusafes, se reciben componentes (como motores o cajas de cambio, no solamente pequeñas piezas), de la totalidad de los países europeos. Así, en Burdeos, Francia, se encuentra una de las instalaciones de Ford más importantes de Europa, sin que pueda decirse que en Francia haya una auténtica fábrica de Automóviles Ford. Luego están los ensamblajes, para complicar todavía más las cosas.



PRUEBAS DE FERRARI

LES agradecería me informasen los números en que han probado los modelos Ferrari 400i y 308 GTB. Me han informado de que los Grandes Premios de Fórmula 1 son retransmitidos por radio. ¿Podrían decirme qué emisoras?

Fernando Perea
Bilbao

Respuesta.—En tres ocasiones hemos probado Ferrari en nuestra corta historia: en el número 33 (fecha 9/VI/84), se analizó el 400i. En el número 48 (22/IX/84), el 308 GTSi —no el GTBi, como nos pide en su carta— y, reciente-

mente, en el número 87 (22/VI/85), el Mondial convertible. Puede conseguir estos números dirigiéndose a nuestro departamento de suscripciones.

Y en cuanto a las emisoras de radio, sólo conocemos que haga conexiones con los GG.PP., o que al menos informe sobre los tiempos de entrenamientos, la red de emisoras de Antena 3. En su programa «En Marcha» se suele hablar de Fórmula 1. Lamentablemente, los horarios de los GG.PP. no coinciden con las horas de emisión, por lo que no pueden retransmitirlas.

IDEAS VERANIEGAS

COMO fabricante del techo panorámico Solarit, en primer lugar agrade-

cerles el que nuestro artículo venga reseñado como una de las cien ideas para el verano. No obstante, desearíamos hacer una aclaración como proveedores que somos de este artículo para Automóviles Talbot.

Nuestra fábrica realiza desde hace cuarenta y cinco años cinco tipos distintos de techos panorámicos, siempre diseñados por nuestro departamento técnico y, en cualquier caso, por nuestros clientes. De esta forma, el techo que actualmente incorpora Talbot en sus coches fue diseño propio de Farnier Penin en exclusiva para Talbot, partiendo la iniciativa de Talbot Francia.

Juan C. Fernández Usera
«Farnier et Penin» Madrid



Programación del viaje y revisión del vehículo, fundamentales

Seguridad de ida y vuelta

Parece que fue ayer. Seguro que recuerda a la perfección aquel día tranquilo, hace casi un año, que regresó de las vacaciones. Habían pasado quince días —o un mes— diferentes y todo volvía a recuperar el ritmo normal: el trabajo, la casa, los niños... El disfrute de las vacaciones quedaba ya en una nebulosa y, si acaso, en unas cuantas fotos de recuerdo. Por delante se presentaba otro año cargado de tarea, de problemas cotidianos. Pero ahora, aunque parezca mentira, el descanso está otra vez ahí, a la vuelta del calendario, y lo importante es que después de disfrutarlo pueda volver a sentirse como hace doce meses. Será señal de que ha regresado.

Para eso, para que regrese, vamos a intentar desde ahora mismo irnos de vacaciones con usted. Pero no se equivoque. No pretendemos darle así, de sopetón, un montón de consejos desde el estrado. Es posible que esté demasiado harto de mensajes. Lo que queremos es hacernos, si nos lo permite, sus compañeros de viaje e ir recordando juntos todo lo necesario para lanzarnos a la carretera.

Empecemos, por ejemplo, por trazarnos un esquema de lo que van a ser los días de asueto, que bien podría resumirse así: programación, salida, viaje, estancia en el lugar elegido y regreso.

Programación.

Dentro de la programación del viaje hay que tener presentes aspectos como el coche, el día y la hora de salida y el viaje en sí mismo. De ellos, el más importante, sin duda, es el coche. Hay que tenerlo dispuesto y no fiarlo todo a improvisaciones de última hora, a las que somos tan dados.

Lo que solemos hacer la mayoría es acercarnos al taller habitual y solicitar simplemente una puesta a punto del motor. Pero eso es insuficiente. El vehículo necesita más y a la hora de preparar las vacaciones no se pueden escatimar gastos en este aspecto.

Así, pues, además de esa "puesta a punto" con la que solemos conformarnos y aceptar casi como una obligación rutinaria, habrá que prestar atención a los siguientes aspectos de seguridad:

- a) Neumáticos: Es preciso que las

ruedas se hallen en perfecto estado y que su dibujo sea bien visible. De este modo se agarrarán mejor a la carretera y disminuirán sensiblemente las posibilidades de un pinchazo o reventón. Pero tenga precaución y no se fie sólo de su inspección ocular. Pida una revisión más a fondo y cambie los neumáticos si es preciso.

- b) Frenos.
- c) Dirección.
- d) Suspensión (amortiguadores).
- e) Reglaje adecuado de los faros.

Son aspectos de los que no solemos preocuparnos demasiado a lo largo del año, puesto que el uso que hacemos del coche es fundamentalmente urbano, y que cada uno de ellos, por sí solo, puede evitarnos una situación de peligro... o llevarnos a ella si no están en perfectas condiciones.

El día y la hora.— Tras lograr el perfecto estado del vehículo, hay que programar fecha y hora de salida. La primera, es verdad, viene dada casi siempre por condicionantes laborales. Pero todos sabemos que, en la práctica, las vacaciones comienzan generalmente los días 1 y 15 de los meses de Julio y Agosto.

Son las fechas de la gran huida hacia la playa o la montaña y, por supuesto, las más conflictivas a la hora de ponernos en carretera, por aquélla de la coincidencia con los demás. Todos deseamos disfrutar las vacaciones desde el primer día, desde el primer minuto, y ésto encierra un doble riesgo que hay que eludir: la falta, quizá, de un descanso suficiente, y la aglomeración de vehículos en la carretera.

Estaremos de acuerdo, por lo tanto, en que no es conveniente salir de vacaciones de una forma apresurada, sin haber dormido apenas después de una jornada de trabajo, ni hacerlo a la buena de Dios, sin reparar tampoco en las condiciones en que vamos a encontrar el camino. De ahí que resulte imprescindible una puntual información del tráfico, que siempre, a cualquier hora del día o de la noche, le facilitará —nos facilitará— el teléfono del Centro de Información y Regulación de Asistencia Mecánica y Sanitaria de la Dirección General de Tráfico. Un teléfono que no puede faltar en su agenda y que debería recordar tanto como el de los Bomberos o el de la Policía. No lo olvide: (91) 742-12-13.

Esa llamada telefónica le pondrá al corriente, en este caso, de los momentos más adecuados para partir; de las horas de más alta congestión; de los posibles desvíos alternativos y de los puntos de asistencia mecánica y sanitaria que existen a lo largo de su recorrido. Pero el resto, evidentemente, depende de usted mismo —de nosotros mismos—, que debe recordar aspectos como los siguientes:

- a) La conducción nocturna suele ser muy gravosa para algunos. No hay que lanzarse a la carretera por

Situaciones límite

Si tenemos que detenernos durante la noche

Procure tener a mano, debajo del asiento, un triángulo reflectante plegable, pues, si se lleva en el maletero del coche, se perderán unos segundos preciosos mientras se busca. Hacer lo posible por apartar el coche de la carretera, para repararlo o para esperar la llegada de auxilio. De cualquier manera, proceder de la siguiente forma: situar el triángulo, o cualquier objeto fácilmente visible, delante del cuerpo para protegerse mientras se va a colocarlo en el suelo, a una distancia prudencial que permita a los demás automovilistas reaccionar a tiempo.



Rotura de parabrisas

Reaccione rápidamente, dando un fuerte puñetazo al parabrisas, con el objeto de abrir en él un hueco que le permita ver la carretera. Tenga especial precaución en carretera con grava y guijarros pequeños, en las que habitualmente suele producirse esta situación.

Faros que le deslumbran

Disminuya la velocidad, incluso hasta la detención total, y mantenga la dirección firme, acercándose lo más posible a la derecha. No mire nunca a los faros que le deslumbran y gire ligeramente la cabeza hacia el borde derecho de la carretera. Si puede, avise con ráfagas de luz al vehículo contrario, para que evite el deslumbramiento. En ningún caso le "castigue" haciendo lo mismo.



Una avispa en su coche

No se altere, porque podría dar lugar a un accidente. No aparte nunca la vista de la carretera ni suelte el volante y, desde luego, no intente echar al insecto con el vehículo en marcha.

Si el motor se incendia

Ante todo recuerde que es conveniente llevar un extintor, naturalmente en buen estado de conservación. Sobre cómo actuar, lo primero que debe hacer es cortar inmediatamente el encendido del motor y apartarse a un lado de la carretera, haciendo salir inmediatamente a los ocupantes. Levante el capó y trate de apagar el fuego con el extintor, mantas, arena, etc. Nunca utilice agua en caso de que las llamas se acerquen al depósito de combustible deje el lugar rápidamente: hay peligro de explosión.

la noche si no se encuentra en ella toda la seguridad de que se dispone en las horas de luz. Es preferible aguardar unas horas que exponerse inútilmente.

b) Es preciso tener en cuenta la orientación de la vía por la que se va a viajar. El sol de cara suele ser un mal compañero de viaje y, desde luego, resta seguridad, por mermar la visión y excitar el sistema nervioso.

c) Es recomendable tener previsto un itinerario, con estudio de las posibles paradas que, por las causas que fueren, se van a efectuar. En este sentido, es más cómodo partir con el depósito de combustible lleno, lo que evitará paradas que acaso no se desearían.

La Partida

Ya conocemos día, hora y recorrido detallado de nuestro viaje. Pero antes de emprender la marcha quedan unos pequeños detalles. Pe-

queños, pero no por eso menos importantes para la seguridad vial. La carga.- En cuanto a la carga, conviene llevar sólo lo imprescindible y realizar una buena distribución del equipaje y de las personas, de modo que aquél no reste comodidad a éstas, no dificulte las acciones del conductor ni comprometa la estabilidad del vehículo.

Finalmente, antes de colocarnos el cinturón de seguridad y de instalar a los niños siempre en la parte de atrás, aún quedan esas últimas precauciones del último vistazo al nivel del aceite, del líquido de frenos, del agua del depósito del limpiaparabrisas; a la limpieza de los faros, intermitentes y cristales, y a la presión de los neumáticos.

El Viaje

Durante el viaje hay dos aspectos imprescindibles: comodidad y seguridad. Es mucho mejor comenzar a disfrutar las vacaciones en la misma carretera. Por eso el conduc-

tor debe haber descansado lo necesario y vestir una ropa amplia, evitando, por ejemplo, los pantalones muy ajustados, así como un calzado bien ceñido al pie (es aconsejable evitar el uso de sandalias y playeras). Por otra parte, deberá desprenderse de las gafas de sol al entrar en túneles o al comienzo del crepúsculo.

Itinerario.- Hemos hablado antes del itinerario previsto. Es conveniente respetarlo, pero de ningún modo ser inflexibles con él, que deberá ser modificado siempre que las circunstancias lo requieran. Prefijarse horarios es competir con uno mismo y esto siempre implica riesgo. Hay que tener presente que el viaje puede durar más de lo previsto y, en consecuencia, estar dispuesto a soportar con la mejor disposición inconvenientes como caravanas, desvíos, retenciones, etc.

Detenciones.- Capítulo muy importante es el de las detenciones, para las que hemos de buscar siempre sitios adecuados, en los que nuestro coche no intercepte a otros. Nunca, desde luego, debemos de detenernos en el arcén, que no está para eso. En las autopistas, recordemos que hay zonas de descanso y esparcimiento, que le servirán para refrescar su conducción.

Alimentación.- La alimentación es otro aspecto a considerar. Por su seguridad y la de los demás, el conductor no debe probar ni una gota de alcohol. Este suele estar presente —no lo olvidemos, por favor— en muchos de los accidentes graves y mortales. Y la comida, por parte del conductor, no debe ser copiosa... Aunque sí suficiente. Es recomendable tomar frutas, así como leche y sus derivados, y no

Retrato-robot

... del accidente mortal

Según las estadísticas de los últimos años, las características medias del accidente mortal que se producirá con mayor probabilidad durante las próximas vacaciones estivales son las siguientes:

conductor: Varón, de alrededor de 34 años de edad. Su permiso de conducir posee una antigüedad de entre 7 y 8 años. No utiliza el cinturón de seguridad y lleva dos o tres horas ininterrumpidas al volante.

vehículo: Turismo, matriculado hace unos 8 años, "aparentemente" sin ningún defecto mecánico y tal vez con un problema de dirección, frenos o suspensión.

causa: Distracción y velocidad inadecuada para las condiciones del tráfico y de la vía, lo que produce una invasión de la izquierda de la calzada en un tramo ligeramente curvo, y una colisión frontal con otro vehículo que viene en sentido contrario.

localización: Carretera local o secundaria, fuera de los itinerarios principales y perteneciente a la costa mediterránea (entre Tarragona y Málaga, fundamentalmente). Noche de mediados de Agosto, entre las 22.00 horas de un domingo y las 03.00 horas del lunes.

consecuencias: Fallecimiento del conductor que invade la izquierda y lesiones graves de tres o cuatro ocupantes de los dos vehículos implicados en el choque.

... del atropello al peatón

victima: Peatón varón, de entre 64 y 65 años, sin previo defecto físico conocido y que normalmente duda, una vez ha irrumpido en la calzada, entre continuar atrevasando o retroceder. En vías secundarias de las provincias mediterráneas, los atropellos suelen ser de dos mujeres, entre 60 y 68 años, de las que una resulta muerta en el acto y la otra con heridas graves.

localización: Carretera local de la cornisa cantábrica (donde se registra un muerto por cada atropello), en horas crepusculares, un viernes de los meses de julio o agosto.

causa: Carencia de señalización horizontal e irrupción del peatón en la calzada, sin cerciorarse de la presencia del turismo que circula por dicha vía y cuya trayectoria corta. Dicho peatón es alcanzado por el vehículo cuyo conductor, a pesar de su maniobra evasiva, no logra evitar el atropello pero atención si usted no se identifica con este retrato robot, tenga igualmente precaución para evitar servir de modelo el próximo año.

abusar de los excitantes, como el café, el té u otras bebidas que contengan caféina.

Distancia de seguridad.- Finalmente, no hay que olvidarse de mantener en todo momento la distancia de seguridad respecto al vehículo que nos precede, circunstancia todavía más acentuada si nos encontramos dentro de una caravana. En tal caso, hay que limitar la velocidad a la que imponga la caravana, no hacer maniobras y frenar siempre con suavidad, avisando de la acción al vehículo posterior.

Estancia y retorno

La llegada al punto de destino suele provocar en el conductor un efecto psicológico contraproducente, puesto que conforme se acerca al mismo tiende a desentenderse de las precauciones mantenidas durante el viaje. Pero éste no termina, desde luego, sino a la puerta del apartamento o del hotel, cuando el coche se encuentra ya detenido.

Y ni siquiera eso. Porque las vacaciones siguen y todas las normas que hemos recordado juntos deberá usted mantenerlas en sus movimientos diarios. El peligro está igual en los grandes recorridos que en esas excursiones a lugares próximos, tan habituales durante el verano. La carretera es siempre la carretera y requiere máxima atención, respeto y seguridad en todo momento.

En cuanto al retorno, lo ideal es hacerlo en fechas no puntas y releer estas líneas, porque las situaciones serán idénticas. Lo único que habrá cambiado, por supuesto, será su estado de ánimo. Hay que regresar otra vez a la cotidianeidad. Pero, sobre todo, hay que regresar.

La Guardia Civil pieza fundamental



La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil es una de las piezas clave en estas operaciones éxodo y regreso de miles de ciudadanos, movilizados al ritmo que marcan la playa y la montaña para ayudar a los automovilistas en todo cuanto necesiten en la carretera, para orientar, en definitiva para que todo salga mejor; y todo debería ser así si los conductores aceptan el llamamiento a la colaboración y solidaridad para que cumplan con rigor las normas de circulación, extremen las precauciones y presten la debida atención a las indicaciones de estos hombres que pasan sus vacaciones a pié de asfalto.

Un peatón cae delante de su coche

No frene nunca en seco. Los conductores expertos saben que hay dos ocasiones en las que no se debe pisar a fondo el freno: en caso de reventón y cuando el automóvil patina. Se podría añadir una más, cuando tenemos un peatón bajo las ruedas. Si éstas pasasen frenadas por encima del cuerpo tendido en el suelo, sería mucho peor que si lo hicieran rodando. Por lo tanto, pise el freno, pero levante el pie al instante.



Fallo en los frenos

Accione el pedal del freno rápida y frecuentemente. Con el de mano, actúe también de forma rápida y progresiva, pero sin violencia. Cambie a una velocidad menor, para aprovechar el frenado del motor.

Si un animal se cruza en la carretera

Trate de eludirlo, pero sin frenar bruscamente ni hacer virajes peligrosos. Si no puede evitar la maniobra de evasión, sujete con fuerza el volante y continúe en línea recta.

Posible choque frontal

Si un coche en dirección contraria viene a su encuentro, conviene que toque el claxon y encienda las luces largas para llamar la atención del conductor dormido o simplemente distraído. Si no reacciona, gire a la derecha, incluso saliéndose de la calzada. Evite por todos los medios chocar de frente.

Si el automóvil cae al agua

Mientras el coche aún flote, trate de salir por una puerta o ventana. Si se hunde por el morro, el mejor sitio para abandonarlo es la ventanilla trasera, que puede romper con un objeto duro o un puñetazo. Si no lo consigue, tenga en cuenta que las puertas no las podrá abrir hasta que el coche se haya llenado de agua, lo que nivelará la presión del interior y del exterior. Recuerde entonces que en la parte más elevada se formará una bolsa de aire que le servirá durante algunos segundos. En cuanto pueda salir, haga una inspiración profunda y abandone el lugar.



Si un coche intenta adelantarnos y otro viene frente a él

Hágale señales con el brazo o con el intermitente, para que desista de la maniobra. Si no obedece, puede disminuir o aumentar su velocidad. Si estamos seguros de que puede adelantarnos, aminórela y acérquese al margen derecho de la carretera. En caso contrario acelere, a fondo, para dejarle espacio detrás de su vehículo.

N-IV y N-VI, las vías con mayor intensidad

Medidas de tráfico en las carreteras principales

De acuerdo con las intensidades previstas, según los días y horas manifestados por los conductores consultados en un estudio realizado por la Dirección General de Tráfico sobre las intenciones de viaje, con motivo de las vacaciones estivales, es de prever que en determinados itinerarios de la geografía nacional se puedan producir una serie de retenciones que, lógicamente, afectarán a la fluidez y a la circulación en las citadas fechas

La experiencia de años anteriores permite deducir lo siguiente:

NACIONAL I (Irún).- En la salida de Madrid, y en el punto en que se acaba la doble calzada, se pueden producir retenciones a la altura de San Agustín de Gualadix, aunque en algunos momentos pueda ampliarse la calzada con circulación por el arcén. En el resto del itinerario hacia el Norte no existen previsiones de retención, máxime cuando la ciudad de Burgos dispone ya de una vía de circunvalación.

NACIONAL II (Barcelona).- Únicamente es frecuente un problema de retención en la travesía de Alcalá de Henares. Sin embargo, en la hora de mayor intensidad estará regulada por una actuación conjunta de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y de la Policía Municipal.

NACIONAL III (Valencia).- Sólo se pueden producir retenciones en el cruce de Arganda. Por ello es conveniente que los conductores que se dirijan a la zona de Chinchón lo hagan por la Nacional IV.

Los conductores que se dirijan a la zona de Gandía, es aconsejable que utilicen la C-3322, de Chiva a Tabernes, y desde este punto se dirijan, o bien a Cullera, o bien a Gandía. Con ello evitarán el paso por Valencia capital.

NACIONAL IV (Andalucía).- En tanto se habiliten las variantes exteriores de algunas travesías de este itinerario —que junto con la N-VI soporta el

mayor tráfico de vacaciones, con diferencia sobre el resto de las vías—, se detectan problemas de fluidez en las travesías de Aranjuez, La Guardia, Córdoba y Sevilla.

Como itinerario alternativo al paso por Córdoba sería aconsejable la utilización desde Montoro de la C-329 —que se hallará convenientemente señalizada—, hasta Montilla, donde se enlaza con la de Málaga.

En cuanto a la travesía de Sevilla para enlazar con las carreteras de Cádiz y Huelva, estará perfectamente señalizada, para evitar el paso por Sevilla capital. Por último, en plenas

fechas veraniegas, existirán problemas en la N-IV, entre Jerez de la Frontera y Puerto de Santa María, para acceder a las zonas de playa.

NACIONAL V (Extremadura).- Este es el itinerario recomendado para los que se dirijan a la zona occidental de Andalucía —provincias de Sevilla, Cádiz y Huelva—, precisamente para evitar los problemas detectados en la N-IV.

En el itinerario de la N-V y de la N-630 desde Badajoz hasta Sevilla, únicamente se podrán registrar retenciones en la travesía de Talavera de la Reina, pero en función de determinadas horas. El resto no ofrece problema alguno de fluidez por motivos de infraestructura de la vía, salvo a la altura del kilómetro 33, debido al estrechamiento de la calzada donde finalizan los dos carriles de salida.

INTENCIONES DE VIAJE

Según un estudio realizado por la Dirección General de Tráfico sobre un colectivo significativo de conductores, en relación con sus intenciones de viaje con motivo de las vacaciones estivales, se puede deducir lo siguiente:

— El mayor número de salidas de las grandes capitales tendrá lugar durante el mes de agosto.

— El período de mayor número de salidas se encuentra situado en el 31 de Julio y el 4 de Agosto, en el que iniciarán sus vacaciones más de una tercera parte de los automovilistas consultados.

— Más concretamente, el 1 de Agosto saldrá entre el 20 y el 22 por ciento de los conductores de Madrid, Barcelona, Valencia y Bilbao.

— La mayor parte de las salidas se realizará antes de las 8 de la mañana y algo más de la mitad lo hará con anterioridad a las 10 de la mañana.

— El 10 por ciento de los conductores piensan hacer el viaje de noche.

— En cuanto al regreso, una vez finalizadas las vacaciones, los conductores de las grandes capitales tienen también previstos unos días, en las horas antes indicadas, que se concentran en el 30 y 31 de Agosto y 1 de Septiembre.

De acuerdo con estas intenciones de viaje se prevé que los accesos a las grandes ciudades pueden verse afectados en la fluidez en las siguientes horas:

— Accesos a Madrid: problemas de fluidez a partir de las 14 horas y hasta las 23 horas de los días citados.

— Accesos a Barcelona: entre las 16 y las 21 horas de los mismos días.

— Accesos a Valencia y Bilbao: posibles retenciones de entrada entre las 18 horas y las 21 horas de los días referidos.



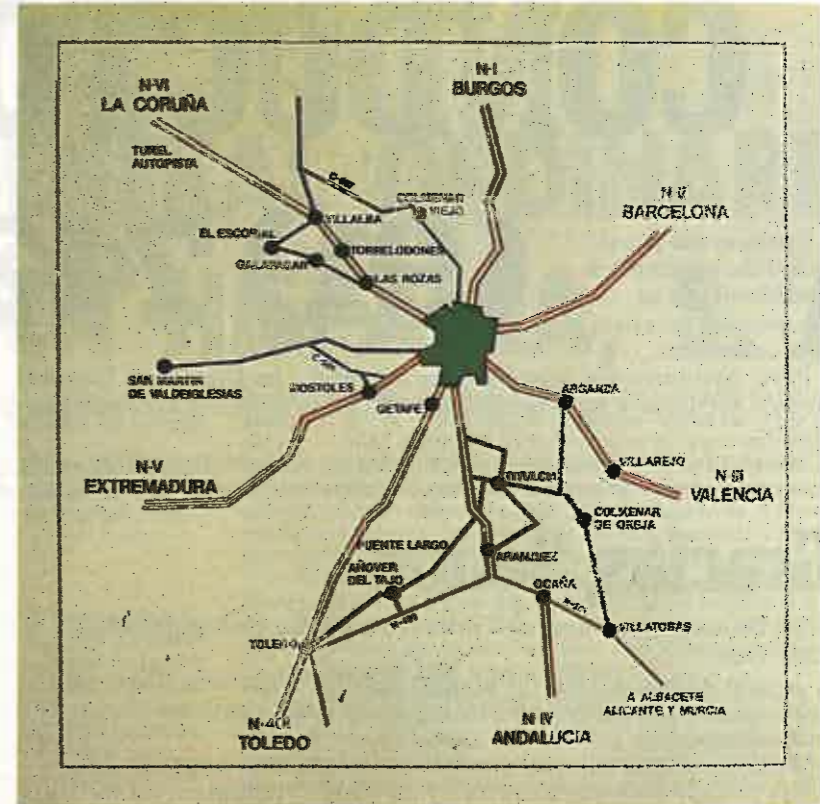
HELICOPTEROS PARA EL MEDITERRANEO

Durante los meses de julio y agosto, seis helicópteros de la D.G.T. patrullarán intensamente sobre las carreteras de toda la costa del Mediterráneo, para recabar información puntual de lo que suceda en las mismas y aportar rápida solución a cuantos problemas puedan producirse en ellas.

Por otra parte, 6.000 números de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil se encargarán de la vigilancia y ayuda en las carreteras de toda España.

Asimismo, la Dirección General de Tráfico incrementará el servicio del Centro de Información y de Regulación de Asistencia Mecánica y Sanitaria, que contará con sesenta líneas para su teléfono: (91) 742-12-13.

El servicio de la D.G.T. contará, igualmente con tres ordenadores, con un total de veinte terminales de consigna, y con treinta estaciones automáticas de toma de datos.



NACIONAL VI (La Coruña).- Con independencia de la regulación por conos, para evitar un cuarto carril manual y que permita una mayor fluidez en la zona de acceso a Sierra Norte, los problemas de largo recorrido se presentan esencialmente en las travesías de Medina del Campo y de Tordesillas.

NACIONAL 340 (Costa Mediterránea).- Se pueden registrar problemas de fluidez especialmente en la zona comprendida entre Málaga y Torremolinos, donde se pondrá en funcionamiento una regulación manual, habilitando un carril más a la dirección contraria y reversión en función de la demanda de tráfico.

Igual medida se habilitará en la N-340 Norte, en la provincia de Valencia (Puzol y empalme con la carretera Sagunto-Burgos), y en la N-340 Sur, en el cruce de Benifayó, desviándose el tráfico hacia la N-332.

En la zona de Cataluña no se prevén en este itinerario problemas de retención, aconsejándose en los grandes desplazamientos la utilización de la autopista, como vía alternativa y más segura.

Para el tráfico procedente de Cataluña y con dirección a Andalucía que utilice la N-340 o la autopista A-7 como vía alternativa, es aconsejable a su llegada a Valencia la utilización de la N-III hasta Motilla del Palancar, para enlazar con la N-430 en Munera, hacia Manzanares, y allí tomar la N-IV hacia Valdepeñas. Este itinerario es igualmente recomendado para el regreso.

MADRID-ALICANTE.- En la carretera de Madrid a Alicante, no se presentan problemas en cuanto a la fluidez, salvo en el kilómetro 341, en el que se adoptarán medidas de regulación por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

NACIONAL 332 (Costa de Valencia).- En esta carretera y para el tráfico de largo recorrido, al haberse puesto en servicio el tramo de la autopista entre Geres y Ondara, es conveniente utilizar en toda su extensión la autopista A-7, evitando así el paso de distintas travesías, en las que es posible que se produzcan retenciones.

NACIONAL 620 (Burgos-Salamanca-Fuentes de Oñoro).- La N-620, en su entronque con la N-VI, puede registrar problemas de fluidez a la altura de Tordesillas.

En las carreteras C-246 (Autovía de Castelldefels) y C-245 (Esplugues) es donde se detectan los mayores problemas de fluidez en toda la zona de Barcelona, junto con los accesos a dicha ciudad, tanto por autopista como por cualquiera de las vías de entrada o salida de la misma. De ahí la necesidad de que se hayan adoptado medidas de regulación concretas, especialmente la implantación de sentidos únicos en algunos tramos a su vez afectados.

Grandes itinerarios que pueden verse afectados



CONDUCTORES

(91) 742 12 13

Durante los próximos días aumentará notablemente la circulación en nuestras carreteras.

Para ayudarle en sus desplazamientos, la Dirección General de Tráfico desplegará todos sus medios técnicos y humanos. Queremos que conozca las medidas que puedan afectarle de una forma directa.

Por eso le ofrecemos un teléfono especial. Para que pueda estar totalmente informado. Y para que, además, pueda solicitar servicio de auxilio mecánico y sanitario de forma permanente.

Gracias, Señor.

La Dirección General de Tráfico intenta cubrir dos grandes objetivos:

Lograr la mayor seguridad para usted y hacer más fluido el tráfico en nuestras carreteras. Para ello solicitamos su colaboración.

Ponga a punto su vehículo (frenos, luces, presiones, etc).

No tome bebidas alcohólicas y no haga comidas copiosas.

Si a pesar de todas las medidas adoptadas se encuentra en caravana, acepte el hecho y mantenga la velocidad que la circulación imponga, evitando adelantamientos y cualquier maniobra brusca. Cumpla las indicaciones de la señalización y de los agentes de la Guardia Civil de Tráfico.

Gracias por su ayuda



Dirección Gral. de Tráfico

BOLETIN DE SUSCRIPCION GRATUITA

Don
 de profesión
 con domicilio en
 provincia de número
 calle o plaza
 código postal
 desea recibir la revista TRAFICO, editada por la Dirección General de Tráfico, a partir del mes de de 1985 y durante un año de 1985
 Madrid, a de de 1985
 Firma

Recorte y envíe este boletín a "Revista de TRAFICO"
 c/ Josefa Valcárcel, 28 - Madrid 28027 -

La Dirección General de Tráfico editará una revista de periodicidad mensual, dirigida fundamentalmente a los conductores y peatones, cuya finalidad es abordar temas relativos a la seguridad vial. El título de la publicación será "TRAFICO" y su tirada por número de 200.000 ejemplares. Todas las personas interesadas en suscribirse gratuitamente, lo podrán hacer remitiendo el boletín que se adjunta.



CITROËN

CITROËN HISPANIA, S. A.

JUNTA GENERAL ORDINARIA DE CITROËN HISPANIA, S. A.

Bajo la presidencia del Excmo. Sr. D. Antonio Garrigues Díaz-Cañabate se celebró en Vigo la Junta General Ordinaria de Citroën Hispania, S. A., el pasado día 26 de junio.

El consejero-delegado y director general de la sociedad, don Jean Pierre Pisano, dio lectura a la Memoria, Balance y Cuenta de Pérdidas y Ganancias del Ejercicio 1984, destacando, entre otros, los siguientes datos:

Sector en general

Si bien la producción total de turismos más derivados había sido en 1984 de 1.253.000 vehículos, lo que suponía un incremento del 2,3 por 100 respecto del año anterior, la matriculación de turismos de fabricación nacional (522.228 unidades) había supuesto una disminución del 5,1 por 100 en relación a la cifra obtenida en 1983, y la de derivados de turismo (52.887 unidades) el 10,7 por 100 menos que en dicho año. Los vehículos matriculados procedentes de importación alcanzaron las 50.731 unidades, con una reducción del 27 por 100 sobre 1983.

En tal sentido, puso de manifiesto la dependencia que el sector tenía de las exportaciones (equivalente a un 60,3 por 100 de la producción), dependencia que se veía incrementada en 1984.

Citroën Hispania, S. A.

	1984 (unidades)
— Ventas	
Mercado nacional	53.993
Mercado exportación	72.053
Total	126.046
	(Millones ptas.)
— Ingresos por ventas	90.580,4
— Resultado del ejercicio (pérdida)	5.382,1
— Dotación de amortización	3.029,8
— Inversiones del ejercicio	2.585,3

Resumen del discurso del presidente, excelentísimo señor don Antonio Garrigues Díaz-Cañabate

El señor Garrigues inició su intervención señalando que si bien los resultados de 1984 eran algo peores que los de 1983 a nivel de cash-flow, resaltaba los esfuerzos que se estaban realizando para preparar un futuro sólido de nuestra empresa dentro del muy competitivo sector del automóvil, así como la salida al mercado en 1984 de los nuevos modelos Visa Diesel, el desarrollo de la gama de los BX y el rápido éxito alcanzado —tanto en el mercado nacional como en el extranjero— por nuestra furgoneta C-15. En el mismo sentido, el señor Garrigues se refirió a la prosecución por parte de la sociedad en sus planes de calidad, así como en los de mejora de la formación del personal puestos en marcha con vistas a una gestión moderna de la empresa, poniendo especial énfasis en los llamados «plan calidad» y «plan Mercurio», en el lanzamiento de modelos con menor consumo y gastos de uso y en la preparación de nuevos productos que serán presentados en un plazo no muy lejano, lo que demostraba la voluntad del grupo PSA y especialmente la empresa matriz, Automobiles Citroën, de seguir presentes en nuestro país.

Se refirió, asimismo, al tema de los «sobreefectivos» —que era uno de los puntos que más condicionaba la rentabilidad de la em-

presa— y señaló que no era un problema exclusivo de Citroën Hispania, S. A., sino que, por el contrario, todas las empresas del sector se venían afectadas de forma importante por este factor que nuestra sociedad trataba de resolver mediante una política de bajas incentivadas y de interrupciones parciales de producción de acuerdo con los representantes de los trabajadores, habiendo disminuido la plantilla durante 1984 en 433 operarios y en 113 durante los primeros cinco meses de 1985.

El mercado de turismos —indicó— durante los cinco primeros meses del año en curso sigue ratificando su tendencia a la baja de una forma general (1,37 por 100), lo que era preocupante no solamente para los fabricantes, sino que —lógicamente— habría de serlo también para el propio Gobierno.

A la falta de poder adquisitivo —señaló— se une una falta de confianza del usuario en la disponibilidad de recursos financieros para las adquisiciones a plazo de bienes de consumo duradero, destacando, asimismo, la propia situación de las carreteras y el envejecimiento del parque de vehículos, que exigía una actuación en tal sentido por los poderes públicos. A este respecto indicó que se notaba en los fabricantes una cierta sensación de desinterés por parte de la Administración en relación con la industria de vehículos y componentes, lo cual era una pena y un gran error de enfoque económico, ya que esta industria había invertido en España, entre 1972 y 1982, más de 800.000 millones de pesetas, dando ocupación a más de setenta y nueve mil puestos de trabajo. A veces, la falta de respuesta a nuestras inquietudes —prosiguió— nos produce la sensación de que no se contempla a este sector con el cariño, atención e interés que se debiera. Y a este respecto, las palabras de algún ministro hacen pensar que lo que se pretende es favorecer la entrada de nuevos fabricantes con vistas a exportar más, sin tener en cuenta ni otorgar al mercado interior la importancia que debe dársele en aras, precisamente, de la propia rentabilidad de las empresas que, desde hace algunos años, se han visto obligadas a buscar en la exportación el medio de mantener el nivel de actividad como consecuencia de las matriculaciones decrecientes del mercado interior.

En lo que concierne a Citroën Hispania, S. A., señaló que las matriculaciones durante estos primeros cinco meses habían aumentado el 11,27 por 100 sobre el mismo periodo del año anterior, incremento debido fundamentalmente al éxito constante del BX y de la furgoneta C-15, habiéndose incrementado también, y en igual periodo, las exportaciones en el 53,7 por 100. Esta evolución favorable tenía su influencia en el resultado, que, en el conjunto de los cinco meses, daba un cash-flow positivo de 555,3 millones de pesetas.

Una vez más debemos insistir en que el sector de la automoción se encuentra en un momento crítico y que, hasta ahora, las decisiones tomadas por la Administración —o la falta de decisiones— no ayudan a mejorar esta situación. La fiscalidad de 1986 con la aparición del IVA —por cierto, demasiado elevado para los coches— puede tener un efecto negativo sobre el índice de precios al consumo, y la desaparición de la desgravación fiscal va a dificultar la rentabilidad de las exportaciones, con una incidencia negativa sobre este mercado que, cuantitativamente, es hoy más importante que el nacional.

Por último, indicó que para resolver nuestros problemas básicos era preciso contar, en primer lugar, con una legislación que permita una mayor flexibilidad en la contratación laboral y, asimismo, con los medios adecuados de financiación y con una fiscalidad que favorezca las inversiones y que permita llevar a cabo el plan industrial a medio plazo.

Finalizó su discurso en la confianza de conseguir el afianzamiento de nuestra empresa en especial beneficio de Galicia y, por tanto, de España.

Comprar y vender

SEAT T. Galicia - Galiauto, S. A.

**VEHICULO NUEVO SEAT-AUDI-VW
CON UN RADIO-CASSETTE
TOTALMENTE INSTALADO**

AVENIDA DE OPORTO, 91 MADRID TEL. 472 31 96
EUGENIA DE MONTIJO, 100 TEL. 208 69 67

RECAMBIOS ORIGINALES

PARA MODELOS ALFA
ROMEO ANTERIORES
A 1975

J. R. VALLE

Tel. (96) 369 48 08
369 49 62

DEPORTIVO Jaguar Triumph
2.3. Dos plazas, 37.000 kiló-
metros. Impecable.
1.350.000 pesetas. Tel. (91)
265 44 58. Tomás, horas de
comercio.

SE VENDE Land Rover 109
especial (diesel) con overdrive,
año 1980. 110.000 kiló-
metros, con neumáticos y
batería recientes, completa-
mente equipado para viajes
largos todo terreno. Particu-
larmente: tanque adicional
90 litros, banca con refuer-
zos, ballestas traseras refor-
zadas más amortiguadores,
lip alícuant reforzados como

repuesto, dos ruedas repues-
to. Cuatro neumáticos espe-
ciales para arena (usados),
un juego completo de piezas
de recambio nuevas. Precio:
800.000 pesetas. Llamar al
teléfono 265 42 00 de 9 a 14
horas y preguntar por la se-
cretaria del señor Capgras.

ROVER 2600 M-ED. Motor,
carrocería, ruedas perfecto.
Cassette, aire acondicio-
nado. Tel. (977) 60 04 64.

KB COMPETICION Fura Cro-
no grupo B. Barras, arneses,
amortiguadores, dos carbu-
raciones, llantas, SB 11. Tel.
(976) 23 13 03.

KB COMPETICION Renault
Copa Z-M. Subcampeón Ara-
gón Rallyes 84. Campeón
Aragón montaña 84. Impeca-
ble. Perfecto promoción,
barras, arneses, etcétera.
Tel. (976) 23 13 03.

KB COMPETICION
124-2000. Máximo grupo 2.
Relación cerrada, autoblo-

LOS VERDADEROS ESPECIALISTAS EN TECHOS SOLARES



HOMOLOGADOS EN
TODA EUROPA

C/ ERCILLA, 48
Tels. 474 98 18
474 40 69
MADRID 28005



TODOS LOS MODELOS
LUNAS PARA EL AUTOMOVIL

ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS

cante, braid, frenos gordos,
chasis reforzado, baquets,
arneses, barras, SB 11, etcé-
tera. Tel. (976) 23 13 03.

KB COMPETICION. Organi-
zación racing. Confección
dossiers publicidad. Búsque-
da sponsor. Investigación
palmarés. Relaciones públi-
cas, asesoramiento de ima-
gen. Seguros especiales pilo-
tos. Tel. (976) 23 13 03.

VENDO Jeep Volkswagen to-
do terreno, descapotable.
10.000 kilómetros, en per-
fecto estado. 1.000.000 o
admito cambio. Tels. (91)
242 50 20 y 241 88 75. Ho-
ras comercio Toni.

OCASION

Seat 127 M-BK

Muy cuidado. - 200.000 ptas.

Tfno. (91) 201 03 46

**ESTE
ESPACIO
CUESTA
4.000 ptas.**



GERSTENMAIER

RECAMBIOS ALEMANES

AVDA. LLANO CASTELLANO, 13.
MADRID

Tels. 729 09 11 - 729 02 44
729 36 73 - 729 28 82
729 30 82

restaurante espectáculo PRESENTA: LOS DIAS 18, 19 Y 20 DE JULIO

Florida

PARK

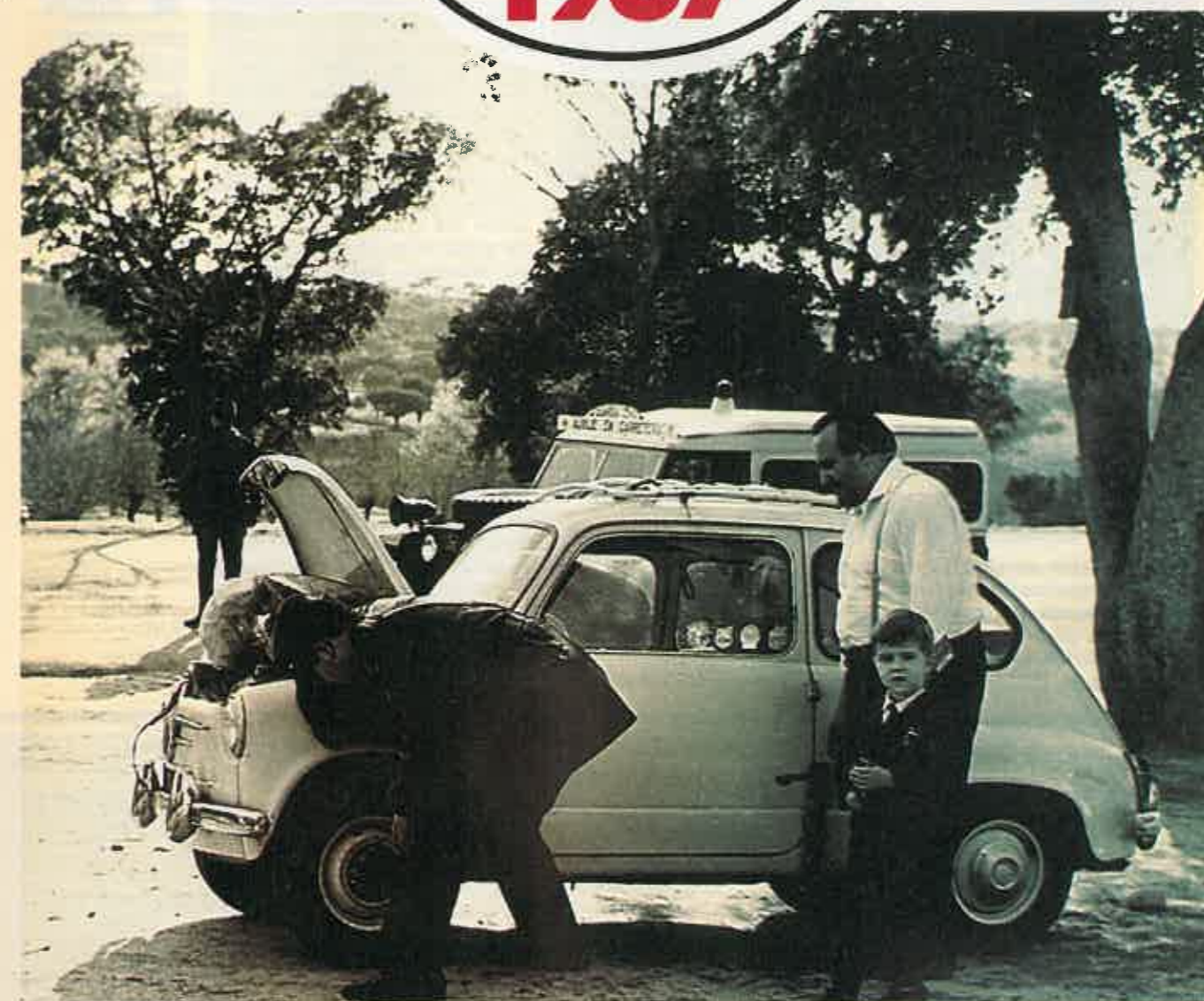
ELSA BAEZA.

y el ballet español "los goyescos."

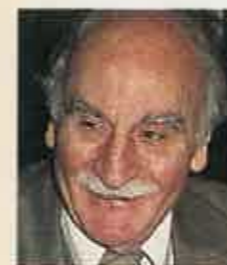
Restaurante en los JARDINES DEL RETIRO. Mediodía y Noche. Baile todas las noches con su Orquesta.
Servicio de aparcamientos. RESERVAS: 273 78 05/04. Avda. Moreno de Pereda. SALONES PARA CONVENCIONES Y BODAS



LA ESPAÑA DEL SEISCIENTOS 1967



Se aceleran los cambios



Francisco
Ayala

YO regresé a España desde
mi exilio americano, por
vez primera, en el verano
de 1960; y a partir de
entonces todos los años volvía de
los Estados Unidos, donde tenía mi
trabajo, para visitar el país natal y
observar de cerca su desarrollo
interior, de modo que mi visión
externa y a la distancia se

complementara con la que pudiera
alcanzar en contacto directo con la
realidad vivida aquí. Lo que yo
pueda recordar ahora del año que
debo evocar estará, pues,
condicionado por esa doble
perspectiva.

Desde luego, la evolución había
sido ya muy notable, y hasta
pudiera decirse que sensacional. El



Jarama: ya tenemos autódromo

CONTAR con un circuito permanente fue durante años el sueño dorado de los pilotos españoles, pero uno tras otro habían ido fracasando todos los intentos y la empresa pare-

cia imposible. Por fin, el 23 de julio de 1967, gracias al ahínco de Jesús Salnz, por entonces presidente del Real Automóvil Club de España, el sueño se hizo realidad, y el Gran Premio de

Madrid constituyó todo un gran acontecimiento.

Siete meses antes, con la última capa de revestimiento asfáltico aún sin poner y faltando numerosos detalles de acabado, los coches y pilotos españoles conocieron por primera vez la pista en una carrera que se organizó a modo de ensayo, en la que venció Juan Fernández con un Porsche 911. La opinión unánime de los corredores fue positiva, coincidiendo todos ellos en que el circuito, diseñado por el holandés John Hugenholtz, considerado como el mejor especialista del mundo, era muy seguro pero muy lento, lentitud debida a las condiciones del terreno, que obligó a los promotores a elegir un trazado lento de tres kilómetros y medio en detrimento de una pista rápida pero mucho más corta. Sin embargo, el espaldarazo definitivo lo daría la prueba de Fórmula 2, que inauguraba oficial e internacionalmente el circuito. Esta carrera contó con todos los grandes pilotos del momento, entre los que figuraban cuatro campeones del mundo: Jack Brabham,

TENER un circuito permanente permitió el desarrollo del automovilismo español, que a partir de ese momento ya no fue sólo patrimonio de unos pocos.



El 1 de julio, Franco cortó la cinta que abrió oficialmente el circuito. Veintidós días después se celebró la carrera internacional que inauguró deportivamente las pistas del Jarama.

El Gran Premio de Madrid de Fórmula 2 fue la primera carrera del circuito madrileño. Los más importantes pilotos del momento estuvieron presentes. Jackie Stewart fue segundo, por detrás de Jim Clark.



Jim Clark, Graham Hill y John Surtees. El vencedor indiscutible fue Jim Clark, un hombre que meses más tarde, el 12 de noviembre, repetía triunfo en el Jarama, a los mandos de un Lotus de Fórmula 1, en la carrera organizada para hacer posible la inclusión de España al año siguiente en el calendario mundial de la «Fórmula Reina».

Pero no sólo fue la inauguración del Jarama el acontecimiento internacional de 1967 en el mundo del deporte, pues ese mismo año el rallye del RA-CE es por primera vez puntuable para el Campeonato de Europa, y en la Ciudad Condal tiene lugar el II Gran Premio de Barcelona, que en Fórmula 2 se anota también Jim Clark y en Fórmula 3 el francés Pescarolo. Este Gran Premio de Barcelona contó con algunos representantes españoles que no obtuvieron notables resultados, dada la inferioridad de sus coches. De entre ellos, el mejor clasificado fue José María Juncadella, que llevó su Fórmula 3 hasta la decimotercera posición, el resto no tuvo suerte.

M.ª Jesús Benoit



panorama que se me ofreciera en el año 1960 era desolador en grado sumo. Yo había entrado en España desde Francia en un automóvil, y recorrí la península de arriba a abajo. Las carreteras se hallaban en un estado lastimoso; y el aspecto de la agricultura, que uno podía ver a un lado y otro, no podía haber sido más desolador. Ni un tractor, ni máquina alguna; de vez en cuando, una mujer trillaba sobre una tabla, tras de una mula o un burro. Mi modesto, pero flamante, coche francés atraía las miradas de la gente a su paso por las ciudades, donde los guardias urbanos regulaban con autoritario celo un tráfico rodado casi nulo.

Pero ya para 1967 las cosas había cambiado mucho; proliferaban los automóviles y llegó un momento en que el número de nuevos conductores se hizo temible. Cierta día en que aguardaba yo, detenido ante un semáforo, a que cambiara la luz roja, recibí mi auto un empujón en el parachoques trasero; mi «agresor», azoradísimo, no sabía cómo echar atrás su vehículo, y

Lo que dio de sí... 1967

- El almirante Carrero Blanco es designado vicepresidente del Gobierno sustituyendo al general Muñoz Grandes. No hay grandes cambios en el Gabinete.
- Se aplican duras medidas económicas y se devalúa la peseta. También se revisan las previsiones del II Plan de Desarrollo ante la imposibilidad de lograr sus objetivos.
- Comisiones Obreras es declarada ilegal por el Tribunal Supremo. Violentas manifestaciones obreras. Se decreta el estado de excepción en Vizcaya.
- La ONU aprueba una resolución que prevé la descolonización de Gibraltar.
- Campaña para extender la práctica de los deportes. El slogan es «Contamos contigo.»
- Juan y Junior triunfan con la canción «La caza». Carlos Saura estrena su película «Pipermint frapé».
- Creciente desarrollo de los movimientos «hippies» en todo el mundo. La modista Mary Quant lanza la minifalda.
- Golpe militar en Grecia. El Rey Constantino se exilia en Roma.
- Violentos disturbios raciales durante el verano en Estados Unidos. Guerra civil en Nigeria por la secesión de Biafra.

tuve que acudir yo a su remedio: la licencia de conducir que exhibió le había sido expedida ese mismo día... Es una anécdota nimia, pero reveladora del estado general de la economía: la abundancia de coches de motor circulando en España era un signo de los nuevos tiempos. Pero, con todo, aún no había llegado esa abundancia de automóviles al extremo de hacerme renunciar a usar uno propio en Madrid, como antes había renunciado en Nueva York. Eso vendría más tarde. Ahora de lo que se trata es de recordar la situación alcanzada aquí para aquellas fechas.

Sabido es que el viejo Homero, cuando habló de las hojas que cada temporada se desprenden de los árboles, sugirió la comparación del otoño vegetal con las sucesivas generaciones humanas. Cada año que pasa arrastra consigo unas cuantas vidas, y quizá sea esto lo primero que debemos considerar si nos proponemos hacer un balance, siquiera muy sumario, de lo acontecido en 1967.

Desaparecieron en su curso

varias personalidades ilustres en diferentes campos de actividad pública; y no podrá extrañar a nadie que, siendo yo escritor, recuerde ante todo, por cuanto se refiere a España, el nombre de los más notables escritores fallecidos: mencionaré tan sólo el de Azorín, aquel viejo maestro, tan respetado como denostado, cuya existencia sobre la tierra se había prolongado hasta casi llegar a centenario. Tras de su muerte había de caer sobre él la losa de habitual silencio, que todavía no se ha levantado en la fecha de hoy. Pero, sea comoquiera, y aunque aún no se haya recuperado el gusto por su prosa y se lea poco, es lo cierto que su figura pertenece ya a la historia de la literatura, y su huella persiste muy perceptible en el estilo de otros escritores.

Fuera de España murieron, entre los escritores reputados, Ilya Ehrenburg, el ingenioso judío ruso que tanto debió andar por el alambre, y André Maurois, el judío francés que ganó universal crédito y fama cultivando la biografía, género tan en boga por la década de los veinte.

Personalidades pertenecientes a otros campos de actividad, más nombradas, quizá, en su día, pero más destinadas al olvido de la posteridad —actores, políticos, deportistas, hombres de ciencia (incluso el creador de la bomba atómica)— también desaparecieron de la escena en 1967, juntamente con la gran multitud de los menos conocidos y anónimos. Con ellos sentía yo desvanecerse parte de mi propio pasado.

Pero después de haber evocado aquellas hojas secas que el viento arrebató, habrá que preguntarse: ¿Qué novedades se anunciaban entonces para el tiempo venidero? ¿Qué revelaba, o prometía, la realidad observable hacia aquellas fechas en España? Desde 1960, el año de mi primer regreso, hasta este de 1967, había ido viendo, uno tras otro, cómo el país comenzaba a incorporarse de la postración en que lo hallara al comienzo, y empezaba a superar su atonía y desvalimiento. Por efecto del desarrollo fabuloso de la economía mundial refluendo sobre nuestra esquilma

Península, España empezaba a superar vigorosamente su anterior atonía y desvalimiento. La liberalización económica impuesta por las circunstancias estaba teniendo ya también las consecuencias que eran inevitables en el orden político.

Bajo el título de ley orgánica del Estado se promulgó la que quería hacerse pasar por nueva Constitución, aprobada mediante un referéndum que, según suele ocurrir con los convocados por todas las dictaduras, obtuvo una mayoría de votos equivalente en la práctica a una completa unanimidad. Asimismo se publicó ese año una ley de Libertad Religiosa que, pese a su carácter restrictivo, significaba un indudable progreso por contraste con la anterior cerrazón



Este año, Sanglas lanzó una nueva versión de su tradicional moto que terminaría haciéndose popular con las patrullas de Tráfico de la Guardia Civil.

intransigente. E incluso se permitió que la lengua vasca fuese utilizada en las escuelas de Navarra...

Frente a estos tímidos comienzos de liberalización política, corolario obligado de la económica, no tardaría en asomar, alarmada, la cabeza de la reacción ultra. En efecto, un notario de Madrid, don Blas Piñar, «ante la irregular orientación que está tomando el régimen», funda esa Fuerza Nueva que, luego de algunas siniestras actuaciones, hemos visto disolverse por último en la atmósfera de la democracia. Aquellos signos de progreso

La corta vida de Authi



CASI de carambola nació, para una corta pero apasionante vida, un fabricante de automóviles que inexplicablemente no llegó a cuajar en nuestro país: Automóviles de Turismo Hispano-Ingleses (Authi). De hecho, aparece después de que el Banco de Santander vendiera su participación en Fasa Renault y quedara vacía de contenido la fábrica de motores que Nueva Montaña Quijano montara en los Corrales de Buelna para suministrarlos a la firma de Va-

ladolid. Por eso, Nueva Montaña Quijano decide fabricar por sí misma vehículos completos. En 1965 se llega a un acuerdo con la British Motor Corporation para fabricar lo que entonces se consideraba diseños de última hora. Estaba reciente la aparición de los coches de tracción delantera y motor transversal debidos al ingeniero Alec Issigonis. En catorce meses se pone en marcha la factoría de Landaben, cerca de Pamplona y en el mismo 1966 aparece el primer coche de



En 1972 Authi realiza un prototipo de vehículo con pretensiones de todo-terreno o campero basado en el chasis del Morris 1300. El modelo, que luego no verá la luz, fue bautizado por los ingleses con el nombre de «Burro».

Estos coches fueron los poderes de Authi en España. De todos ellos el de mayor éxito, sin duda, fue el Mini, un vehículo versátil y simpático que quiso sustituir al 600. Hasta el titular de Información, Fraga Iribarne, se interesó por conocer la factoría de Landaben.

Authi, el Morris 1.100. Dos años más tarde sale al mercado el Mini 1.275 GT, versión española del Mini Cooper.

Pero la marcha de la empresa no es la esperada y los accionistas españoles piden al directivo máximo de la ya British Leyland, Donald G. Stokes, que tome el 50 por 100 de las acciones de Authi y la dirección. Para presionar, amenazan con establecer un acuerdo con Ford.

Una vez rubricado el nuevo contrato BL-Authi, comenzará la época dorada de la empresa. Sus modelos se defienden con bastante soltura en el mercado, y en 1972 llegan a alcanzar una cuota de penetración del 8 por 100.

Sin embargo, los problemas internos del grupo British en el Reino Unido (sequía inversora, nacionalización, falta de modelos nuevos) repercuten en la filial española. Esos problemas restan competitividad a los productos fabricados en España. La nueva reglamentación de la industria del automóvil en 1970 decidirá a los socios bri-

tánicos a abandonarla a su suerte. Después, los sucesos se agolpan en breve espacio de tiempo: en 1973 se decreta la suspensión de pagos, levantada dos años más tarde. En ese periodo se liquidarán los stocks. Poco antes, negociaciones para vender Landaben a General Motors que no cuajan ante la oposición de la administración. Y, por último, la venta del utillaje pamplonés a Seat en 1975 por presiones sindicales y políticas.

Detrás quedan unas cortas series de varios modelos que aún ruedan por ahí: los Mini 850 y 1.000, de notable éxito; el Mini Cooper, un pseudo-deportivo bien acogido; el Morris y el Austin 1.300, los casi inéditos Minivan y Countryman, y, por último, el gran fracaso del Austin Victoria, un mal parto basado en un vehículo desarrollado en Sudáfrica y Australia. Muchas alforjas para ese viaje...

Raúl R. Sáez

preludiaban un desarrollo futuro, social y político, que sólo habría de culminar tras la muerte del dictador, cuando la sociedad española estaba ya madura para incorporarse al mundo contemporáneo en condiciones de paridad.

Si ahora echamos una mirada hacia el contexto mundial de aquella España que empezaba a recuperarse, y en la que una nueva generación velaba las armas para tomar el relevo del mando social, podemos señalar como acontecimientos destacados en ese año de 1967 la guerra relámpago en que Israel derrota a Egipto, Siria y Jordania, y el giro de los acontecimientos en China, donde comienza esa llamada «revolución cultural» de los guardias rojos, que tantos estragos produjo y que, por último, veremos no hace todavía mucho tiempo rectificada.

Señalaré para terminar, como un dato interesante de la conexión entre los acontecimientos externos y su interpretación interna con vistas a la problemática española, el impacto producido en los ambientes llamados «progres» de este país y de aquella hora por la muerte del guerrillero Ernesto Guevara, el famoso «Che», cuyo retrato vendría a convertirse en principal ornato de los estudios más o menos secretos de tantas personas como aspiraban todavía a una transformación violenta de nuestra realidad nacional.

Francisco Ayala:

Francisco Ayala nació en Granada en 1906. Al finalizar la guerra civil se exilia en Argentina y Estados Unidos. Ha sido profesor de Sociología en diversas Universidades y posee una amplia bibliografía sobre ensayos sociológicos y políticos. Premio Nacional de Literatura en 1983.

LA PROXIMA SEMANA «La primavera arrasada»

- El año 1968, comentado por Luis Carandell.
- Nuevos modelos para un mercado que crece.
- Cofetías: Un piloto polifacético.



Coordinador: Raúl R. Sáez. Redacción: Alberto Mallo, M.ª Jesús Benet y José Luis Aznar. Diseño: Olegario Torralba y Juan G. Aso. Documentación: Isabel Valcárcel, Mariana Ohliger y Lourdes Bravo. Fotografía: Equipo MOTOR16, Efe, Race, Sandro Rocci, Giménez Casiros y DGT.



JUNTA GENERAL ORDINARIA DE ACCIONISTAS DE AUTOMOVILES TALBOT, S. A.

El pasado día 25 de junio, la sociedad Automóviles Talbot, S. A., celebró junta general ordinaria de accionistas. La reunión se celebró en el domicilio social y bajo la presidencia del presidente del consejo de administración, don Estanislao M. Chaves Viciano, hallándose presente el 99,99 por 100 del capital desembolsado.

Constituida válidamente la junta y con arreglo al orden del día se inició la sesión con la lectura por el secretario del informe emitido con carácter afirmativo por los accionistas censores de cuentas, leyéndose seguidamente las propuestas de memoria, balance y cuentas de pérdidas y ganancias correspondientes al ejercicio social 1984, que se sometían por el consejo a la preceptiva aprobación de la junta general. El capital de Automóviles Talbot, a 31 de diciembre último, es de 10.000 millones de pesetas, después de haber efectuado una operación de reducción y sucesivo aumento de capital para saldar pérdidas de ejercicios anteriores, que supuso una nueva inversión de Automóviles Peugeot por un valor de más de ocho mil doscientos setenta y dos millones de pesetas.

Intervino el señor presidente para examinar la situación económica actual, y expuso determinadas puntualizaciones y comentarios con relación a la memoria y cuentas sometidas a debate, refiriéndose especialmente al escrupuloso cumplimiento de los planes de reestructuración de la sociedad acordados con la administración.

Hizo referencia a las principales magnitudes de la sociedad en 1984. Peugeot-

Talbot aumentó sus ventas en el mercado nacional hasta alcanzar la cifra de 63.202 turismos, con un incremento del 27,6 por 100 sobre las del anterior ejercicio. Asimismo, las exportaciones registraron un fuerte aumento, al pasar de los 8.886 vehículos de 1983 a los 28.714 exportados durante el ejercicio del 84. La facturación neta durante 1984 ascendió a 82.100 millones de pesetas, cifra que supone, en relación con 1983, un aumento de 26.654 millones. Las amortizaciones totales, por último, supusieron unos cuatro mil millones de pesetas.

El señor Chaves se refirió igualmente al éxito obtenido por el Peugeot 205, que, además de obtener diversos galardones por parte de la Prensa especializada, en especial el título de «Mejor coche del año», alcanzó unas ventas de más de treinta mil unidades durante el año escaso transcurrido desde su presentación y comercialización.

Tras la exposición del presidente, y previas las oportunas deliberaciones, la junta general acordó aprobar las precitadas propuestas de memoria, balance y cuenta de pérdidas y ganancias, así como la gestión del consejo de administración durante el referido ejercicio social 1984. Igualmente fueron adoptados por la junta los acuerdos pertinentes en cuanto al nombramiento de accionistas censores de cuentas para el ejercicio 1985.

Finalmente, y previa lectura y aprobación del acta correspondiente, se acordó dar por terminada la reunión.

Tarjetas Postales



Xavier Domingo

MADRID está de moda y de movida, cosa absolutamente sorprendente para quienes conocimos y vivimos el foro, foro, forete en sus años lúgubres, que fueron muchos. Aún no ha sido escrita ni descrita aquella época vergonzante, aquel quiero y no puedo, de arriba y de abajo, aquel hedor a pufo, aquella miseria del orgullo, aquel mercado negro de la dignidad, aquella vacua esquizofrenia, aquella bajeza y aquel desorden íntimos. Aquella sordidez, en suma. Esta revista está publicando una serie que titula «La España del 600». El automovilillo que era la cucaracha emergente de la mierda para hundirse en la mediocridad.

Pues sí, los que vivimos «aquel Madrid» aún no nos acabamos de creer que haya cambiado, y si salimos, siempre tenemos miedo de volver a encontrar, a la vuelta de cualquier esquina, la vieja cutrería no olvidada y tan temida.

Pero Madrid ha cambiado. Ahora hay muchísimos más coches, sin ir más lejos, y ya casi no se ve ningún 600. Los coches nuevos de toda envergadura y de toda marca lo invaden todo. O sobran coches o falta asfalto.

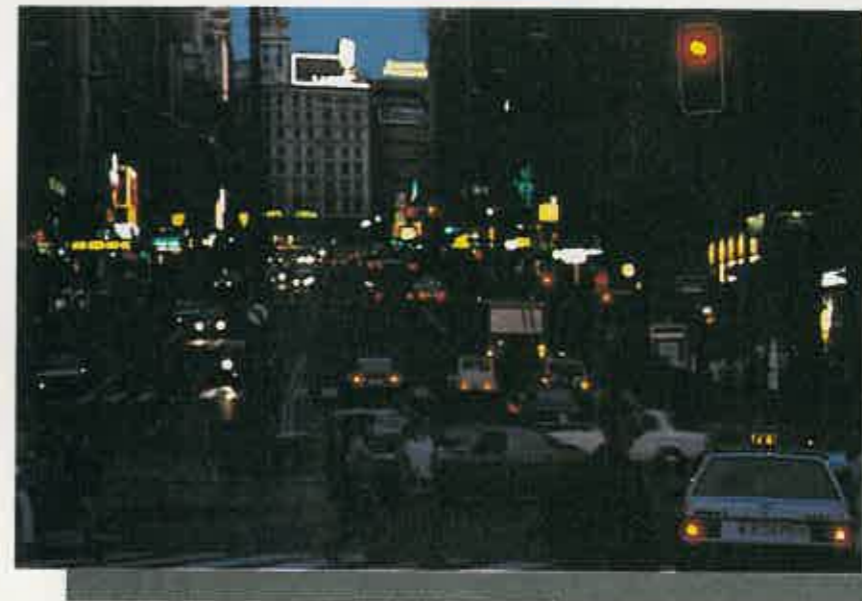
Al llegar julio y agosto desaparecen muchos coches y el asfalto que hay en Madrid basta y sobra para los que

quedan. Se puede circular a gusto y se puede ir, sin prisa y sin demora, a cualquiera de la multitud de actos divertidos o culturales que ofrece el verano madrileño. Y eso también es una novedad. No hay día vacío. El programa los llena todos. Y aún queda tiempo para haraganear en busca de algún sitio fresco con terraza, sombra y arbolado, y tampoco es difícil encontrarlo.

Ya no hay que sentir piedad por quien se quede en julio y en agosto en Madrid. Los Rodríguez que mandan a la señora y a los niños a la playa y a la sierra y se quedan solos en la capital, ya saben lo que hacen. No se sacrifican, actúan con alevosía y, sobre todo, con nocturnidad.

El Madrid veraniego está hecho, en efecto, para vivirlo de noche, a pesar de que los hilillos de frescor serrano cada año tropiezan con más dificultades

Vacaciones en Madrid



para llegar al centro, y no digamos ya a la hondonada de los barrios más antiguos. El personal nocturno con experiencia se contenta con el aire acondicionado, pero también tiene periplos urbanos iniciáticos que llevan misteriosamente a la terraza con corrientes de aire y en donde sirven cerveza y refrescos hasta que casi alborea.

El azul y el rosa de la primera hora de la mañana son en Madrid de infinita ternura. Surgen de repente, entre dos pedazos de cemento opacos y grises, y se van extendiendo, delicada difuminación de pastel, por encima de la noche. Es como un reto, para la luz y el sol, ganado cada mañana. Y eso no ha cambiado. Siempre fue así, y sigue siendo así.

La luz, que primero es apenas una transparencia, se va solidificando hasta alcanzar, en las horas duras del día,

la solidez de lo igneo. Hay que huir del sol en cénit en Madrid. Hay que refugiarse en la oscuridad de un cuarto y hay que protegerse con la siesta del golpe demoledor.

Comidas frías en lugares frescos. Ensaladas, algún crustáceo, fruta y bebidas heladas. Horchatas, granizados, sorbetes, todo lo que se pueda poner encima de los «rocks». Cava, bien frío, en el cubo de hielo.

Y el chismorreo que no cesa. Prolifera en el Madrid veraniego el relato confidencial de los ligues ministeriales, se cucen los escándalos que en otoño saldrán en los papeles. ¡Oh, provincianos y autónomos alejados de las fuentes, acudid a Madrid en verano si queréis seguir, día a día, la aventura sentimental del poder! Lo sabréis todo de los que se fugan, de los que se separan,

de los que se unen, de los que se casan, de los que engañan y de los que son engalanados con viriles cornamentas, de los que por mor de la cartera perdieron la silla... La política nacional, ¿no?

El vecindario con el poder es, que duda cabe, uno de los atractivos más fuertes de Madrid.

Por lo demás, tal vez haya llegado para muchos, este verano, la hora de descubrirse a sí mismos descubriendo Madrid semidesierto. Pienso en un viejo amigo que el año pasado se que-

dó solo en Madrid y se enamoró de un travesti. Su vida cambió por completo. Se hizo homosexual, se puso a la moda de los neofilosóficos y de los novelistas. Y eso que mi amigo era muy de derechas, de AP, muy católico, muy moral.


Y como está en el ajo, me jura que conversiones como la suya abundan cada verano en Madrid. El demonio de la perversión y de la lascivia anda suelto, destruyendo hogares y deshaciendo familias. Algunos, en el Retiro, adoran su imagen. Dicen que sometiéndose como esclavos a su capricho, han encontrado la felicidad.


Gran parte de esa felicidad procede de que en Madrid se pasa de todo, y a nadie le importa un bledo lo que le ocurra al vecino a condición, claro está, de que no huela mal o procure al prójimo alguna pequeña molestia de este jaez.

Pirelli. Adelanta por tecnología.

Pirelli, adelantándose tecnológicamente, abre con el modelo P4 un nuevo camino para los usuarios que desean obtener la más ventajosa relación entre el precio, la duración y las prestaciones de un neumático.

MENOR DISTANCIA DE FRENADA

100 mts. 
Neumáticos serie Standard

90 mts. 
Pirelli serie 70

La elevada rigidez longitudinal de la cintura y la banda de rodadura más plana acortan en $\pm 10\%$ la distancia necesaria para frenar.

El diseño de la banda de rodaje del P4 en bloques encadenados produce un desgaste más regular y por tanto mayor duración. El perfil bajo del P4 proporciona mayor área de contacto entre el neumático y el asfalto que mejora las prestaciones. Siga la huella de los que van delante. Siga a Pirelli.

Pirelli P4



PIRELLI

PARTICIPE
EN EL GRAN PREMIO DE
LOS 5.000.000 DE PTAS.
CONSULTE A SU CONCESIONARIO



**SI TU DECISION ES
HONDA**

ARRANCA

CON LA PRIMERA

Te la llevas en 1 día y tienes 3 años para pagar.

Credi-Honda de Finamersa

La primera en condiciones financieras.

Prim.12- 28004-Madrid-Tel.2211058



LOS turistas que llegan hasta nuestras costas traen en sus equipajes las cremas bronceadoras y un curioso seguro de sol, un seguro que los 70 participantes del Tour del Sol, celebrado en Suiza, habrían suscrito gustosamente a la hora de participar en la primera carrera del mundo reservada para coches solares.

Los rayos del astro rey fueron el único combustible que dio fuerza a los 70 ingenios empeñados en cubrir la distancia entre las localidades suizas de Romanshorn y Ginebra, 368 kilómetros de carreteras muy variadas que fueron el potro de tortura para unas máquinas que aún están en sus primeros balbuceos, máquinas que pueden ser el me-



dio de transporte ideal para el año 2000, según todos los indicios.

El Tour del Sol 85 ha sido, a su manera, una reedición de otra carrera histórica celebrada hace noventa y un años, la célebre Paris-Rouen. Los diferentes tipos de automóviles que lucharon en aquella carrera tuvieron su duelo a la ridícula velocidad media de 18 kilómetros por hora, una marca que no dejaba presagiar en forma alguna las velocidades que ahora mismo logra hasta el más modesto de los utilitarios. Los coches solares también han luchado, esta vez, a velocidades muy bajas, del orden de los 20 ó 30 kilómetros por hora, aunque algunos de ellos alcanzaran los 100 kilómetros por hora en el tramo que une las localidades de

Brugg-Windisch con Neuchatel; por el momento hay muchos inconvenientes técnicos que limitan las prestaciones y la autonomía de estos coches solares; por ahora hay que solucionar el problema de las baterías, el problema de las placas solares y algunos otros detalles, pero parecen ser la vía más clara hacia un futuro de carreteras limpias y sin ruido.

Aunque el Tour del Sol, organizado por la Sociedad Suiza de Energía Solar (SSES), tuvo un aire festivo, que se en-

La desaparición del sol tras algunas nubes traía de cabeza a muchos participantes, que se vieron obligados a pedalear más de lo previsto.

cargaron de reforzar las bandas de música y las diferentes atracciones, todos los participantes se la tomaron muy en serio y ensayaron diferentes tácticas: unos se concentraron en el vehículo única y exclusivamente, mientras que otros sacaron partido de su conocimiento de la carretera y de sus particularidades orográficas.

El principal actor de toda esta representación fue, sin duda alguna, el sol; los 70 participantes estuvieron pendientes, tanto de su presencia como de su ausencia. Los organizadores de la carrera situaron pequeñas estaciones de



servicio meteorológico cada pocos kilómetros y tales estaciones estuvieron haciendo un estudio detallado de la climatología de su zona particular, para que los corredores pudieran conocer al dedillo la fuerza del sol en cada tramo de la carretera.

Los modelos inscritos en esta I Vuelta del Sol sacrificaron la belleza de sus formas a la funcionalidad, sacrificaron, incluso, la comodidad de su conductor al ineludible coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, todo

Cuanto mayor superficie de placa solar, mejor. Los más ricos presentaron los modelos más espectaculares

con tal de conseguir un poco más de velocidad; los competidores aficionados, los que no contaban con el apoyo de una firma importante, recurrieron a los triciclos muy ligeros, mientras que los profesionales llegaron a construir hasta un fantástico coupé, con todos sus capós recubiertos de células solares; unos y otros ganaron a su manera, porque demostraron la viabilidad de estos vehículos, que sólo necesitan un pequeño empujón técnico para entrar en el mercado con pleno derecho.

A. M.

AUSTIN ROVER

EL 2 LITROS MAS INTELIGENTE.



Por su alto nivel en Tecnología

Todos sus componentes han sido estudiados científicamente, con la ayuda de la Informática y los más desarrollados sistemas de fabricación, para lograr un automóvil técnicamente perfecto. Todo un modelo en precisión.

Por sus bajos índices en Consumo

Gracias a su potente motor de 2 litros, con encendido programado y sistemas electrónicos de carburación o inyección, el nuevo Montego equilibra al máximo potencia y economía de consumo con un rendimiento sin límites.

Por su elevado coeficiente en Seguridad

En sus cinturones, con cuatro posiciones desarrolladas por ordenador, con una completa adaptabilidad. En sus nuevos neumáticos TD, con mayor eficiencia y agarre. Con visibilidad panorámica en el 84 por ciento del entorno, más espacio interior útil y un equipamiento inmejorable.

Conozca ahora el nuevo Montego en sus versiones: Montego HLS Mayfair y MG Montego EFI, en cualquiera de los concesionarios Austin Rover.

Desde 1.370.588 ptas F.F.



El nuevo Austin Montego es el primer automóvil seleccionado por el Design Centre de Londres.



MONTEGO DE AUSTIN ROVER

MONTEGO 2.0 HLS MAYFAIR. Motor: 1.994 c.c. 100 CV. 5 velocidades. Velocidad máxima: 173 km/h. Aceleración: 0-100 en 10,5 seg. Consumo: 5,6 litros a 90 km/h. - 7,6 litros a 120 km/h. - 9,2 litros en circuito urbano. Equipamiento radio con antena. Dirección asistida. Techo abierto. MG MONTEGO 2.0 EFI. Motor: 1.994 c.c. 112 CV. Inyección electrónica. Velocidad máxima: 180 km/h. Aceleración: 0-100 en 9,6 seg. Consumo: 6,5 litros a 90 km/h. - 8,4 litros a 120 km/h. - 10,3 litros en circuito urbano. Equipamiento adicional: Asientos y volante deportivos. Spoiler delantero y trasero. Llantas de aleación. Austin Rover cubre toda España, garantizando sus necesidades de piezas y servicio.

EL CARBURANTE ES EL SOL



ALAN Freeman, un ingeniero retirado de setenta años de edad, es el padre de este extraño cacharro; un triciclo feo y desgarrado cuya imagen recuerda mucho la de una enorme zapatilla de deportes.

El ingenio mecánico del inglés es, sin embargo, el precursor del vehículo del futuro, un coche que se moverá sin necesidad de gasolina o de gasóleo, un automóvil que rodará sin contaminar el aire lo más mínimo y siempre dentro del silencio más absoluto. El vehículo de Freeman ya es curioso porque utiliza la energía más limpia, la energía solar, y por el momento sólo tiene un problema, un problema que es algo grave en las islas Británicas: no puede andar si no hay sol en el cielo.

El triciclo de Freeman es todavía un vehículo muy lento, pues no supera los

25 kilómetros por hora, pero ya puede circular con cierta seguridad dentro del tráfico urbano. Las autoridades británicas reconocieron esta agilidad ya en 1981 con un premio cuyas siglas son TRP 585 W, ensalada de letras y números que está inscrita orgullosa en su placa de matrícula, la primera concedida a un coche solar.

Para poner a punto su vehículo, Freeman estuvo trabajando durante un año en su pequeño taller decorado con carteles taurinos; aunque el veterano inventor ya había hecho experimentos, tanto con bicicletas como con barcos provistos de motores eléctricos alimentados por energía solar, tuvo que emplearse a fondo.

Las trescientas sesenta células fotoeléctricas del coche solar le costaron más de cuatrocientas mil pesetas, y a pesar de su precio, siguieron presentando un inconveniente: su enorme sensibilidad a los castigos del clima, pese a su protección a base de siliconas.

La filosofía del coche solar es sencilla: «Mientras brilla el sol no hay problema para recargar las baterías, pero si el sol falta...» No creemos que sea así en el futuro.

Angel Marco



SORPRENDE
POR SU AUTONOMIA
Más de 1.000 Km. sin repostar.
Conduciendo un Peugeot 205
Y casi te olvidas de las gasolineras.

SEDUCE
POR SU DISEÑO Y EQUIPO
3 ó 5 puertas
Cerraduras y elevalunas eléctricos.
Y hasta con Aire Acondicionado (GT).

APASIONA
POR SU VELOCIDAD
Hasta 190 Km/h. Hasta 105 CV
Y cinco velocidades.
Para que sientas emoción a tope.

CONVENCE
POR SU CONSUMO
4,9 litros a los 100 a 90 Km/h.
6,7 litros a los 100 en recorrido urbano.
No se puede pedir menos.



Desde
650.700 Pts. EF.

PEUGEOT 205
CONTIGO AL FIN DEL MUNDO.



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

FORMULA-1: GRAN PREMIO DE FRANCIA

EL RETORNO DE PIQUET



Nelson Piquet ha vuelto a subirse al cajón central del podio. El motor BMW y los neumáticos Pirelli funcionaron esta vez correctamente en un circuito que le convenía al chasis Brabham.

Marlboro

Marlboro



TRAS algo más de un año de vacas flacas, el brasileño Nelson Piquet ha vuelto a vencer en un gran premio. Si, su alegría pueden ustedes imaginarla, así como la de la escudería Brabham, que en todo lo que se llevaba de temporada sólo habían marcado un punto entre los dos coches. Pero había otros todavía más contentos, los hombres de Pirelli, estos, tras su vuelta a la competición, no habían saboreado todavía las nueces del triunfo. Este fin de semana en un cir-

cuito, Paul Ricard, abrasado por el sol y ante la presencia de 50.000 espectadores, Piquet ha puesto las cosas en su sitio.

Por poco la fiesta no es completa para la escudería de Bernie Ecclestone, ya que Surer, que iba en quinto lugar, ha tenido que parar a cambiar neumáticos poco antes del final, con lo que ha caído a la octava plaza.

Para desilusión, la del público francés. Su ídolo Alain Prost, que parecía tener asegurado terminar segundo, pe-

ro se vio superado por el ardor de Rosberg y la astucia de Frank Williams en la última vuelta. En efecto, a catorce vueltas del banderazo Rosberg entró en boxes y en menos de diez segundos le cambiaban los neumáticos por unos nuevos. A partir de ahí el finlandés echó el resto para en el último instante adelantar a Prost.

En los entrenamientos de esta séptima prueba del mundial se esperaba el duelo habitual de esta temporada: Lotus frente a Ferrari. Sin embargo, este

no era el giro que tomaban los acontecimientos. Ayrton Senna se mostró como el más veloz de entrada, pero quien le presentaba batalla no era Alboreto sino Rosberg, quien confirmaba la competitividad de los nuevos motores Honda de los que dispone desde Canadá. Por parte de los Ferrari, el primer día de los entrenamientos, estos navegaban hundidos en medio del pelotón, la razón había que buscarla en numerosos problemas de puesta a punto en los monoplaques de Maranello: estabili-

dad, frenos e incluso motor, que obligaban a sus pilotos a emplearse a fondo. Con ello eran los Williams los que se colocaban como los más serios adversarios de los negros Lotus, con los McLaren de Prost y Lauda a sus talones.

La sesión cronometrada del sábado parecía iba a ser decisiva. En efecto, lo fue, pero con un espectáculo muy por debajo de lo esperado ya que el calor reinante hacía mucho más lenta la pista y los tiempos del viernes se convir-

tieron en inalcanzables. Con ello eran muy pocos los pilotos en la pista aunque uno de ellos iba a levantar a los espectadores de sus asientos: Rosberg, que con su segundo tren de gomas de calificación le arrebató la pole al brasileño por nada menos que ocho décimas. En el equipo Williams, la hazaña de Rosberg les devolvió la sonrisa tras el accidente sufrido por Mansell y que había podido tener gravísimas consecuencias. Este, a causa de un neumático que reventó súbitamente, se salió en

el punto más veloz del circuito, la curva de Signes, al término de la recta del Mistral. Ahí los Fórmula 1 alcanzan la mayor velocidad punta de todo el mundial: cerca de 340 kilómetros por hora. Para Mansell la fortuna quiso que el golpe no fuese grave, pero la rueda le dio en la cabeza quedando inconsciente, impidiéndole participar en la carrera del día siguiente. En esta segunda tanda hubo otros pilotos que mejoraron pese a la citada dificultad de la pista. Así Alboreto se encaramaba a la tercera posición de salida con Prost y Piquet a sus talones. Por fin el Ferrari había encontrado el equilibrio, aunque no sucedía lo mismo con Johansson que debía conformarse con la decimosexta posición. Los McLaren, con nuevas suspensiones delanteras y turbos mayores, se encontraban también bastante a gusto, mientras que para Piquet el ser quinto había que atribuirlo según él a que los circuitos rápidos sientan bien a su coche y a que con el calor los neumáticos Pirelli son más competitivos, ya que los trabajos de puesta a punto los llevaron a cabo en la canícula del verano sudafricano.

En la carrera fue el finlandés quien partió mejor, siguiéndole Senna, Piquet, Alboreto, De Angelis, Lauda y Prost. La primera sorpresa corría a cargo de Alboreto, a quien se le rompió el motor al cabo de cuatro vueltas. Pero Senna también perdía terreno: se había quedado sin tercera velocidad, optando por entrar en boxes en la vuelta dieciséis.

En cabeza Piquet se acercaba a Rosberg y los dos «McLaren-boys» acosaban a De Angelis, con una vuelta de intervalo se intercambiaban las posiciones: en la octava, Lauda pasaba a De Angelis, y en la siguiente Piquet se colocaba líder a la par que Prost también cazaba al romano. Desde ese instante el brasileño Piquet ponía tierra por medio y se destacaba irremisiblemente, con lo que salvo imprevistos de última

El Gran Premio del cambio

POR fin estamos de vuelta en Europa. La exclamación ha sido casi unánime en todos los equipos. Demasiado costo para tan sólo dos grandes premios y sobre todo un peligro constante de quedarse sin algún coche en esa minigira. Más de un equipo ha vuelto con los chasis tocados y se ha esperado al Paul Ricard para presentar las novedades. Hablando del Gran Premio de Francia por supuesto ha sido Renault quien más se ha esforzado en mostrar de cara a su público una tecnología punta. De entrada han logrado rebajar en 35 kilos el peso del monoplace, dejándolo prácticamente en el límite de los 540. Es una especie de acoplamiento de lo mejor que han visto en los demás coches y así de Ferrari han tomado el diseño aerodinámico del morro y del habitáculo, además de rebajar la altura total de coche gracias a que el nuevo motor EF 15 es más bajo de culata.

Despierta el gigante del año pasado. Una pequeña modificación en la geometría de la suspensión delantera les ha valido a los McLaren estar otra vez luchando por los puestos de cabeza. Hay que hacer memoria de lo que ocurrió al principio del año, cuando John Barnard decidió cambiar sustancialmente el diseño de la suspensión trasera e intentar obtener mejor respuesta a un régimen alto del motor Tag Porsche. Un coche ganador comenzó a tener serios problemas de estabilidad y frenada. Parece que están resueltos, pero aún van lastrados por su motor claramente menos potente que los de Ferrari, Williams o Renault.

Por fin en Brabham también empiezan a rodar las cosas como Dios manda. En principio, tan sólo han variado

de marca en los turbocompresores, que ahora son Garrett en vez de KKK. Esta marca les dio el título mundial frente a Renault hace dos años, pero se han dormido en los laureles y se están quedando sin clientes. Todo lo contrario de lo que está sucediendo en el clan Pirelli. Con la llegada de los circuitos rápidos y de asfalto abrasivo sus gomas ya no tienen esos problemas de grip (agarre), que sí adolecen en otro tipo de trazados.

Donde no paran de inventar nuevas soluciones es en Ferrari. A Francia trajeron dos chasis nuevos para ambos pilotos. También las suspensiones delanteras eran de nuevo diseño, pero la paradoja es que tanto Alboreto como Johansson se han tenido que disputar el muleto para marcar buenos tiempos de entrenamiento.

Estreno en el equipo Tyrrell de los ya un tanto desfasados motores Renault EF 4, que las escuderías punteras tan sólo utilizan para las tandas clasificatorias debido a su elevado consumo. El «viejo zorro» de Ken Tyrrell espera que el año próximo le brinden propulsores de la última hornada porque

con la semichapuzza que acaba de inventar no creo que puedan optar a posiciones muy honrosas.

Actualmente ya son cinco los equipos que pueden optar a la victoria y la próxima cita, no lo podemos olvidar, será en Silverstone, un trazado tan rápido como el Paul Ricard. Quien sabe si Nelson Piquet puede incluso igualar la marca de Lauda. Lo cierto es que ambos suenan ya como los futuros pilotos para la próxima temporada del multimillonario equipo Ford-Beatrice. Estamos en mitad de la temporada y el circo ya se «mueve».

Eduardo de Aysa



Rosberg logró resistir a los dos McLaren hasta su parada a cambiar neumáticos. Después logró recuperarse hasta el segundo puesto, adelantando a Prost en la última vuelta.



Patrick Tambay logró salvar el sexto puesto pese a que tanto Surer como Johansson lograran adelantarse. Surer tuvo que parar a cambiar neumáticos facilitándoles la labor.

hora se vislumbraba como vencedor, cosa que así sucedió. La emoción la ponían Lauda y Prost que podando en perfecto tándem reducían distancias sobre Rosberg hasta alcanzarlo definitivamente.

Sin embargo, el que lo alcanzasen no significa el que le adelantaran fácilmente, una veintena de vueltas rodaban los tres pegados hasta que la caja de cambios del austriaco cedía, con lo que Prost pasaba a acosar directamente al piloto de Williams al que lograba adelantar; en la vuelta 38 la carrera parecía ya jugada cuando a catorce vueltas de su terminación Rosberg hacía su ya comentada entrada en boxes para cambiar neumáticos. A partir de ahí el finés perseguía implacablemente a Prost, y tras marcar la vuelta más rápida lo

Paul Ricard en breve

- El circuito Paul Ricard, que cuenta ya con quince años de antigüedad, había recibido una importante cura de rejuvenecimiento: en tres meses se han invertido cinco millones de francos (100 millones de pesetas).
- Uno de los dilemas técnicos de este gran premio eran las cajas de cambio: cada vez las de seis velocidades son más numerosas. Los Brabham, los Arrows, los Williams, los Ram y el Renault de Warwick y el Tyrrell de Brundle las montaban. Según Prost, no es tan necesaria en un circuito como éste, en que la mitad del tiempo se está en la máxima velocidad.
- Antes de la carrera Rosberg dijo que sería una carrera en la que los neu-

- máticos y chasis decidirían. Los acontecimientos le darian la razón, ya que su cambio de neumáticos le valió la segunda posición. Para Piquet, uno de sus ases, fueron los Pirelli, a gusto en el calor.
- Rosberg ganó la Vespa que se concede al hombre más veloz en los entrenamientos. Pidió que fuese blanca, como Ibiza, lugar a donde pidió que se la enviasen.
- Para Prost su mayor hándicap radicaba en la velocidad punta, algo inferior a la de sus rivales. Preguntado si las molestias que tenía en la muñeca mermarian en su rendimiento, contestó que en el coche no le dolía, el problema lo tenía para jugar al golf.

- Todos los equipos tenían previstos cambios de neumáticos en carrera. Los que cambiaron fueron Warwick, Patrese, Cheer, Fabi, Bellof, Ghinzani, Rosberg, Surer y Boutsen.
- La mayoría de los pilotos salieron en carrera con neumáticos duros o semiduros, con la excepción de Bellof, único con motor Cosworth, que debía jugársela para aspirar a un resultado.
- Primera carrera del Tyrrell-Renault, éste abandonó con problemas de cambio, mientras que en entrenamientos se le incendió un turbo.
- En un solo día Renault rompió cinco motores, y en el fin de semana Ferrari ha roto también cinco y dos cambios.

¡Se ha demostrado!
En Neumáticos para Automóviles...
 - POR SEGURIDAD - POR KILOMETRAJE - POR GAMA - POR MAS AGARRE

¡FIRESTONE llega más lejos!

S-211 HS-1 S-660

En huellas Normal Ancha y Superancha.

Firestone



Stephan Johansson logró salvar el honor de Ferrari, que tuvo problemas de estabilidad y de motores. Alboreto sólo duró cuatro vueltas.

der del campeonato, pero tiene ya a tan solo cinco puntos a Prost y De Angelis empatados, mientras que Rosberg es cuarto con trece puntos de desventaja. Si antes de esta carrera había manifestado que a estas alturas él ya no pensaba en el campeonato, este resultado tal vez le hará ver las cosas de otro modo.

J. L. Aznar
Enviado especial

Clasificaciones

1.º, Nelson Piquet (Brabham BMW), a 206,2 km/h.; 2.º, Keijo Rosberg (Williams Honda), a 6-66 seg.; 3.º, Alain Prost (McLaren Tag Porsche), a 9-28 seg.; 4.º, Stephan Johansson (Ferrari), a 53-59 seg.; 5.º, Elio de Angelis (Lotus Renault), a 53-69 seg.; 6.º, Patrick Tambay (Renault), a 1 min. 15-16 seg.; 7.º, Derek Warwick (Renault), a una vuelta; 8.º, Marc Surer (Brabham BMW), a una vuelta; 9.º, Thierry Boutsen (Arrows BMW), a una vuelta.

La clasificación del Campeonato queda: 1.º, Alboreto, 31 puntos; 2.º, De Angelis y Prost, 26; 4.º, Rosberg, 18; 5.º, Johansson, 16; 6.º, Tambay, 11; 7.º, Piquet, 10; 8.º, Senna, 9; 9.º, Boutsen, 6; 10.º, Mansell, 5; 11.º, Bellof, 4; 12.º, De Cesaris, Arnoux y Lauda, 3; 15.º, Lafitte y Warwick, 2.

adelantaba al inicio del último giro. Poco después Piquet entraba vencedor en la meta.

En el último instante otro piloto hacía su hombrada, era Johansson que daba cuenta del hombre-regularidad:

De Angelis. Cerrando, los hombres que terminan en los puntos se sitúa el francés Tambay, quien en esta ocasión había estrenado un nuevo coche con bastante fortuna.

Tras esta carrera, Alboreto sigue lí-

CORRER en Estoril resulta caro y fatigoso, pero, a pesar de ello, casi todos los habituales de las Copas Renault y la Fórmula Fiesta estaban en Portugal el pasado domingo, donde en un apretado programa de nueve pruebas se incluían los campeonatos españoles.

La carrera de la Copa Renault, el

plato fuerte de la jornada, estuvo muy animada en los puestos de cabeza, ya que Rodríguez, Osset y Moya protagonizaron una bonita lucha desde las primeras vueltas, demostrando que saben desenvolverse muy bien en un circuito rápido como es el de Estoril. Al final, tras una reñidísima llegada, entrarían en este orden en la línea de meta, se-

guidos por Castro y Jiménez Reyes, que, algo más atrás, mantuvieron también una apretada lucha por el tercero y cuarto puesto.

En este rápido circuito, los hombres de la Copa marcaron unos tiempos muy similares en los entrenamientos, los 28 que tomaron la salida estaban todos en nueve segundos y los siete pri-



ESTORIL

AGOTADORA JORNADA



RUTA

Colección de música para viajar

Musicalcassettes de doble duración (más de 1 hora de música) a precio sencillo. Versiones originales.

anunciado en TV



RUTA es una selección de la mejor música para escuchar viajando. Con veinte superfiguras de todos los géneros y de todos los tiempos. Frank Sinatra, The Beatles, Nat King Cole, Adamo, Frank Pourcel, Matt Monro, Django... RUTA son versiones originales, editadas con la garantía EMI.



Las dos mangas de la Fórmula Fiesta estuvieron muy animadas en los puestos de cabeza.

meros con un segundo de diferencia. Todo lo contrario ocurría con los jóvenes de la iniciación, entre los que las diferencias de tiempos en los entrenamientos oficiales fueron muy significativas.

En esta prueba se impuso sin problemas, como ya viene siendo habitual, Iñigo Maguregui, que desde el principio, y ayudado por la lucha de Burgos y Domecq, comenzó a ganar distancia, alejándose de sus seguidores, a los que sacó casi ocho segundos en la línea de llegada. Tras él entró Domecq, con Burgos pisándole los talones. Salvo la lucha de estos dos hombres por el segundo y tercer puesto, poco más interés tuvo la carrera de la Iniciación, una vez que Puras rebasó a Salleras y González Bueno quedó fuera de carrera, aunque la remontada de Oscar Torrejón animó un poco la mitad del pelotón.

Las dos mangas de la Fórmula Fiesta estuvieron más movidas de lo que viene siendo habitual últimamente. Pero como en el resto de las carreras, la

cabeza se distanció del resto que rodaron casi en solitario. En la primera manga se impuso López Ferraz al final sobre Bastos, Saldaña, Abril y Zaragoza. La segunda manga fue para Saldaña, seguido de Bastos y López Ferraz, que mantuvo su tercer puesto ante Rodolfo Abril.

M.º Jesús Beneit

Al igual que en el Jarama y Toledo, Maguregui (en la foto) se impuso sin problemas entre los R-5 Iniciación. Tan sólo Burgos fue capaz de rodar en el mismo segundo en los entrenos.



- La costumbre portuguesa de realizar los entrenamientos y carreras el mismo día hizo la jornada del domingo casi interminable para los participantes españoles. Finalizadas las pruebas las verificaciones se realizaron con rapidez, pero a pesar de ello los pilotos de la Copa no pudieron sacar sus coches del parque cerrado antes de las ocho de la noche.

- Excelente organización la del circuito de Estoril el día de la carrera, aunque en los entrenamientos libres del sábado no se controlaba quién y en qué condiciones salía a la pista. Hubo acompañantes que rodaron sin casco y sin cinturón de seguridad.

- Gracias a dos hombres de la Fórmula Fiesta Fiesta fue posible la realización de esta carrera. Castañaga y López Quesada organizaron la prueba y facilitaron el viaje a coches y pilotos.

- Iñigo Osset, que realizó una excelente carrera, estuvo a punto de no acabar ya que después de pasar por meta su motor se rompió en la vuelta de honor.

CLASIFICACIONES

Copa Renault

1.º, Rodríguez, a 123,300 km/h. de media; 2.º, Osset; 3.º, Moya; 4.º, Castro, a 3 seg.; 5.º, Jiménez Reyes, a 3 seg. Hasta 24 clasificados.

Copa Renault Iniciación

1.º, Maguregui, a 112,212 km/h. de media; 2.º, Domecq, a 8 seg.; 3.º, Burgos; 4.º, Puras, a 13 seg.; 5.º, Salleras, a 18 seg. Hasta 17 clasificados.

Fórmula Fiesta

Primera manga: 1.º, López Ferraz, a 117,904 km/h. de media; 2.º, Saldaña, 3.º, Bastos, a 1 seg.; 4.º, Zaragoza, a 2 seg.; 5.º, R. Abril, a 29 seg.; Hasta 13 clasificados. Segunda manga: 1.º, Saldaña, a 117,896 de media; 2.º, Bastos; 3.º, López Ferraz, a 2 seg.; 4.º, R. Abril, a 12 seg.; 5.º, Barrios, a 20 seg.; Hasta 14 clasificados.



Rallye Nueva Zelanda PEUGEOT, CERCA DEL TITULO MUNDIAL

CON su quinto triunfo en este Mundial de Rallyes, Peugeot prácticamente tiene asegurado el Mundial. El doblete conseguido por Salonen y Vatanen en Nueva Zelanda no ha dejado la menor duda sobre sus cualidades, batiendo sin discusión a los dos pilotos oficiales de Audi, Rohrl y Blomqvist.

Timo Salonen se afianza también en el Mundial de pilotos, en el que con sus 88 puntos aventaja en 28 puntos a Stig Blomqvist.

CLASIFICACION: 1.º Salonen-Harjanne (Peugeot 205 Turbo 16). 2.º Vatanen-Harryman (Peugeot 205 T.16), a 1 minuto 17 segundos. 3.º Rohrl-Gelstodfer (Audi Quattro Sport), a 2-26. 4.º Blomqvist-Cedeberg (Audi Quattro Sport), a 6-06. 5.º Stewart-Parkill (Audi Quattro), a 1 hora 17-37.

III Critérium Mora-Renault: RIVALIDAD REGIONAL

LA puntualidad para la Copa de España de Rallyes no fue suficiente acicate para los pilotos implicados en ella; sin embargo, dos equipos ingleses y otro francés daban el carácter de internacionalidad a la prueba coruñesa. El primer tramo cronometrado supondría un golpe de mala suerte para el equipo Alba-Jimeno, que se detenían a poco de iniciar la salida con llamas en su R-5 Turbo. La cronometrada supondría un nuevo récord del lucense Vilanova (Porsche 911), que se adelantaba a Mora y Piñeiro.

Mora tomaría el mando en la siguiente prueba, pero poco duraría el liderato del piloto del 5 Turbo, puesto que a partir de ahí rompería un soporte del motor e iniciaba un calvario de pérdidas de potencia.

Sin conseguir reparar totalmente la avería, Mora salía a la segunda etapa a intentar conservar su segunda posición, y Piñeiro la suya, por lo que la atención del rallye empezaba a situarse en el duelo Vilanova-Paradela, y en el Otero-Arias (Golf GTI).

Pero tampoco pudieron mantener-

se dichas confrontaciones, porque el Porsche del lucense perdía de golpe todos los faros de la parrilla y Evangelino volaba más de la cuenta en un rasante. A partir de ahí cesaban las luchas, y todo el mundo deseaba que el rallye terminase.

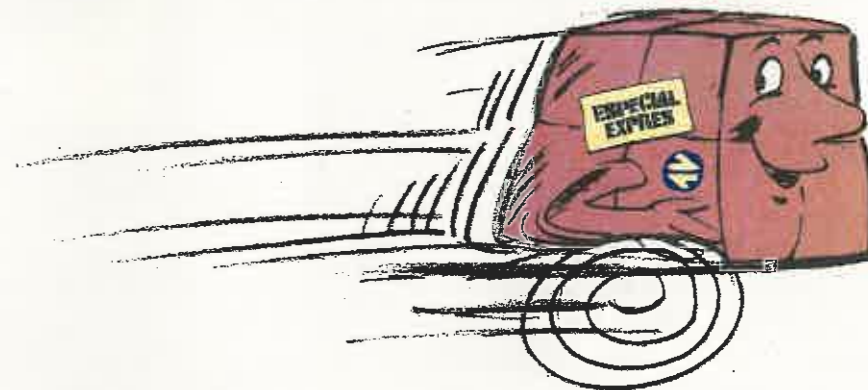
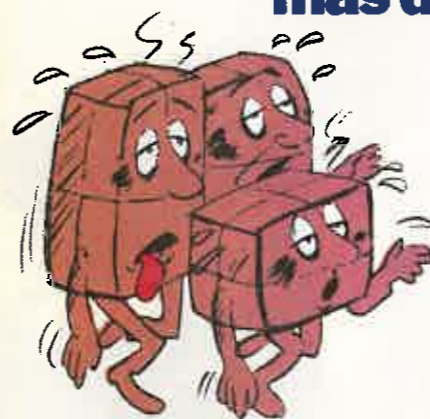
Entre los Seat Ibiza empezaba ganando Holke ante Graña, pero los problemas del primero dejarían el paso franco al piloto leonés, que se llevaba las «pelas» de la Inter-Ibiza.

Rafa Cid



Hay otras formas de enviar paquetes urgentes, pero Especial Exprés lleva ahora más de 100 puntos de ventaja.

PLAZO GARANTIZADO



Cuando se trata de enviar paquetes urgentes, Especial Exprés se destaca, y a mucha distancia, de los demás.

Desde que Especial Exprés ha aumentado a más de 100 los puntos desde donde se pueden enviar o recibir paquetes urgentes, no hay otra forma de hacer envíos que reúna para usted todas las ventajas de Especial Exprés. Más poblaciones donde el tren llega de forma directa y en un plazo garantizado de 6 a 24 horas. Más comodidad, porque Especial Exprés está más cerca y también con envío y recogida a domicilio. Es más rápido, porque viaja en los trenes diurnos (Talgo, Intercity, Electrotren, etc.) y nocturnos más directos. Y más económico. Y si lo

desea puede establecer un seguro complementario.

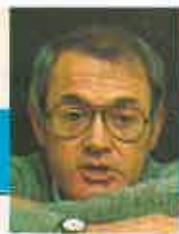
Usted tiene otras formas de enviar paquetes urgentes. Pero piense en la que ahora lleva más de 100 puntos de ventaja: Especial Exprés. Solicite la visita de un Agente de Ventas para cualquier consulta.

Central Informativa Nacional:
Tel. (91) 470 00 11 / 250 70 33 /
250 70 34 / 259 43 14 / 259 43 56



Servicio Completo de Paquetería

Estaciones habilitadas para expedir y recibir paquetes por ESPECIAL EXPRES:
Albacete · Alcazar de S. Juan · Alcira · Alicante · Algeciras · Algemesi · Almansa · Almería · Andújar · Aranda de Duero · Aranjuez · Astorga · Avila · Avilés · Badajoz · Barcelona Central-Sants · Beasain · Benicarló · Betanzos · Bilbao-Abando · Burgos · Cáceres · Cádiz · Calatayud · Carcagente · Cartagena · Castellón · Cieza · Ciudad Real · Córdoba · Cuenca · Elche · El Ferrol · Elda · Figueras · Gandía · Gerona · Gijón · Granada · Granollers · Guadalajara · Guadix · Hellín · Hueva · Huesca · Irún · Jaén · Játiva · Jerez de la Frontera · La Coruña-San Cristóbal · León · Lérida · Linares · Logroño · Lugo · Madrid (P. Pio-Atocha-Chamartín) · Málaga · Manzanares · Medina del Campo · Mérida · Mieres · Miranda de Ebro · Monforte de Lemos · Murcia · Novelda · Orense · Orihuela · Oviedo · Pamplona · Palencia · Plasencia · Ponferrada · Pontevedra · Puerto Genil · Puerto de Santa María · Puertollano · Redondela · Remosa · Reus · Ronda · Sagunto · Salamanca · San Fernando · San Roque-La Línea · Santander · Santiago de Compostela · San Sebastián · San Vicente de Raspeig · Sagvía · Sevilla · Sorla · Talavera de la Reina · Talavera de la Talla · Tarragona · Tarazona · Tordes · Tortosa · Tudela · Utrera · Valdepeñas · Valencia-Termino · Valladolid-Campo Grande · Valls · Vilanova y la Geltrú · Villagarcía de Arosa · Villena · Vinaroz · Vigo · Vitoria · Zamora · Zaragoza-El Portillo · Zumárraga.



BALLESTA



Caprichos

1
Para tener siempre a mano la documentación del coche está pensada esta cartera de piel, con un mapa de carreteras incluido, que cuesta 2.750 pesetas.

2
Zapatos para conducir, con el talón reforzado para evitar resbalones. Son de piel de ternera y los hay en azul marino, gris y marrón. 4.500 pesetas

3
Estuche de piel con todo lo necesario para mantener limpios los cristales del coche. 1.950 pesetas

4
Homologado por el Automóvil Club alemán, este estuche de herramientas está realizado en cromo-vinido y es insubmersible. Cuesta 32.500 pesetas

5
El reloj deportivo de Lotus cuesta 12.500 pesetas. Todos estos artículos se pueden encontrar en Samaral, Gran Vía, 7. Madrid.



SEAT IBIZA

Déjese llevar por el diseño.

Déjese llevar por el Seat Ibiza. Descubra el diseño más apasionante. Seat Ibiza. Una línea única para una estabilidad sin límites. Un equilibrio perfecto entre la belleza y la tecnología. Con un coeficiente aerodinámico de 0,38 para ofrecer la mínima resistencia al viento. Con un revolucionario Motor: el System Porsche. Con tres anillos de seguridad y la línea más bella. Sienta la atracción de un Seat Ibiza y déjese llevar.

Desde 664.300 pts. F.F.



El coche vale mucho.

CITROËN HISPANIA	FASA RENAULT	SEAT
2 CV 4	10	10
4 CV 4	15	15
4 CV 4	20	20
4 CV 4	25	25
4 CV 4	30	30
4 CV 4	35	35
4 CV 4	40	40
4 CV 4	45	45
4 CV 4	50	50
4 CV 4	55	55
4 CV 4	60	60
4 CV 4	65	65
4 CV 4	70	70
4 CV 4	75	75
4 CV 4	80	80
4 CV 4	85	85
4 CV 4	90	90
4 CV 4	95	95
4 CV 4	100	100
4 CV 4	105	105
4 CV 4	110	110
4 CV 4	115	115
4 CV 4	120	120
4 CV 4	125	125
4 CV 4	130	130
4 CV 4	135	135
4 CV 4	140	140
4 CV 4	145	145
4 CV 4	150	150
4 CV 4	155	155
4 CV 4	160	160
4 CV 4	165	165
4 CV 4	170	170
4 CV 4	175	175
4 CV 4	180	180
4 CV 4	185	185
4 CV 4	190	190
4 CV 4	195	195
4 CV 4	200	200
4 CV 4	205	205
4 CV 4	210	210
4 CV 4	215	215
4 CV 4	220	220
4 CV 4	225	225
4 CV 4	230	230
4 CV 4	235	235
4 CV 4	240	240
4 CV 4	245	245
4 CV 4	250	250
4 CV 4	255	255
4 CV 4	260	260
4 CV 4	265	265
4 CV 4	270	270
4 CV 4	275	275
4 CV 4	280	280
4 CV 4	285	285
4 CV 4	290	290
4 CV 4	295	295
4 CV 4	300	300
4 CV 4	305	305
4 CV 4	310	310
4 CV 4	315	315
4 CV 4	320	320
4 CV 4	325	325
4 CV 4	330	330
4 CV 4	335	335
4 CV 4	340	340
4 CV 4	345	345
4 CV 4	350	350
4 CV 4	355	355
4 CV 4	360	360
4 CV 4	365	365
4 CV 4	370	370
4 CV 4	375	375
4 CV 4	380	380
4 CV 4	385	385
4 CV 4	390	390
4 CV 4	395	395
4 CV 4	400	400
4 CV 4	405	405
4 CV 4	410	410
4 CV 4	415	415
4 CV 4	420	420
4 CV 4	425	425
4 CV 4	430	430
4 CV 4	435	435
4 CV 4	440	440
4 CV 4	445	445
4 CV 4	450	450
4 CV 4	455	455
4 CV 4	460	460
4 CV 4	465	465
4 CV 4	470	470
4 CV 4	475	475
4 CV 4	480	480
4 CV 4	485	485
4 CV 4	490	490
4 CV 4	495	495
4 CV 4	500	500
4 CV 4	505	505
4 CV 4	510	510
4 CV 4	515	515
4 CV 4	520	520
4 CV 4	525	525
4 CV 4	530	530
4 CV 4	535	535
4 CV 4	540	540
4 CV 4	545	545
4 CV 4	550	550
4 CV 4	555	555
4 CV 4	560	560
4 CV 4	565	565
4 CV 4	570	570
4 CV 4	575	575
4 CV 4	580	580
4 CV 4	585	585
4 CV 4	590	590
4 CV 4	595	595
4 CV 4	600	600
4 CV 4	605	605
4 CV 4	610	610
4 CV 4	615	615
4 CV 4	620	620
4 CV 4	625	625
4 CV 4	630	630
4 CV 4	635	635
4 CV 4	640	640
4 CV 4	645	645
4 CV 4	650	650
4 CV 4	655	655
4 CV 4	660	660
4 CV 4	665	665
4 CV 4	670	670
4 CV 4	675	675
4 CV 4	680	680
4 CV 4	685	685
4 CV 4	690	690
4 CV 4	695	695
4 CV 4	700	700
4 CV 4	705	705
4 CV 4	710	710
4 CV 4	715	715
4 CV 4	720	720
4 CV 4	725	725
4 CV 4	730	730
4 CV 4	735	735
4 CV 4	740	740
4 CV 4	745	745
4 CV 4	750	750
4 CV 4	755	755
4 CV 4	760	760
4 CV 4	765	765
4 CV 4	770	770
4 CV 4	775	775
4 CV 4	780	780
4 CV 4	785	785
4 CV 4	790	790
4 CV 4	795	795
4 CV 4	800	800
4 CV 4	805	805
4 CV 4	810	810
4 CV 4	815	815
4 CV 4	820	820
4 CV 4	825	825
4 CV 4	830	830
4 CV 4	835	835
4 CV 4	840	840
4 CV 4	845	845
4 CV 4	850	850
4 CV 4	855	855
4 CV 4	860	860
4 CV 4	865	865
4 CV 4	870	870
4 CV 4	875	875
4 CV 4	880	880
4 CV 4	885	885
4 CV 4	890	890
4 CV 4	895	895
4 CV 4	900	900
4 CV 4	905	905
4 CV 4	910	910
4 CV 4	915	915
4 CV 4	920	920
4 CV 4	925	925
4 CV 4	930	930
4 CV 4	935	935
4 CV 4	940	940
4 CV 4	945	945
4 CV 4	950	950
4 CV 4	955	955
4 CV 4	960	960
4 CV 4	965	965
4 CV 4	970	970
4 CV 4	975	975
4 CV 4	980	980
4 CV 4	985	985
4 CV 4	990	990
4 CV 4	995	995
4 CV 4	1000	1000

Conservarlo cuesta poco.

LIMPIA-SALPICADEROS KRAFFT

Un spray especial que limpia, revitaliza y protege todas las partes de vinilo, plástico o ray de interior de su coche.

CEPILLO BRILLO KRAFFT

Es sorprendente la facilidad con la que el Cepillo Brillo Krafft elimina el polvo y lo cambia por brillo.

BRILLO RENOVADOR KRAFFT

La forma más rápida y económica de regenerar la pintura de su coche y recuperar su brillo y color.

AUTO LACA BRILLO KRAFFT

Una aplicación simple proporciona un brillo intenso y duradero que protegerá la pintura de su coche.



BRILLO CERA KRAFFT

Para cuidar la carrocería del coche, no basta con limpiarla, hay que protegerla. Si desea una protección de larga duración. Brillo Cera Krafft.

LOS BRILLANTES DE



De venta en Comercios del Automóvil y Grandes Almacenes e Hipermercados



NUEVOS CITROËN BX SPORT Y CX

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

13 de julio 1985

Núm. 90 • 175 ptas.

COMPARATIVA

**FORD SIERRA 2.0iS
CONTRA
OPEL ASCONA GT**



PEUGEOT 205: AHORA EN DIESEL



P.V.P.
1.060.000
Ptas.

ASI ES EL ROVER 216

