

SEMANAL
Motor 16

14 de septiembre 1985 Núm. 99 • 175 ptas.

**A FONDO:
R 5 GT TURBO,
PEQUEÑO
Y EXPLOSIVO**

EL AUTENTICO RENAULT 19

**ULTIMAS
FOTOS**



**F-1 EN MONZA:
FORZA PROST**

**PORSCHE
959 : A
350 KMS. HORA**



SI TU DECISION ES HONDA

ARRANCAS CON LA PRIMERA

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

Información en Concesionarios HONDA

Credi-Honda de Finamersa

La primera en condiciones
financieras.

Prim.12-28004-Madrid-Tel.2211058
Gran Vía de las Cortes Catalanas,645.
08010 BARCELONA.Telf.3010910

Esta semana

El ejemplo americano

COMO desgraciadamente presumíamos, los resultados de las ventas de automóviles en agosto han deparado un balance desalentador. Según las primeras cifras conocidas, esas ventas han caído un 5,5 por 100 respecto al mismo mes del pasado año, mientras que para el periodo enero-agosto de este año permanecen prácticamente estancadas.

El espejismo del pasado julio no ha sido más que eso, una pequeña bocanada de aire para un sector que está pasando unas difíciles horas. Pero si ya se presumía lo que iba a ocurrir un mes más tarde, siempre hay soluciones para adelantarse al pesimismo agorero. El de Estados Unidos es un ejemplo definitivo. Agosto, tradicionalmente, es un mes de cotas muy bajas en los mercados. Pero los directivos norteamericanos no han dudado en romper la dichosa estacionalidad. ¿Cómo? Muy sencillo: entablando una jugosa «guerra de rebajas» de cara al consumidor. General Motors y Ford han ofrecido un tipo de interés a la financiación de coches nuevos del 7,7 por 100, mientras que Chrysler y American Motors ofrecían el 7,5 por 100. Todos a una, como se ve, y nada de guerra de guerrillas de unos contra otros.

El resultado ha sido significativo: en los últimos diez días de agosto las ventas de automóviles han aumentado un 70,9 por 100, todo un

récord para la industria norteamericana. En ese mismo mes, un total de 744.764 coches nuevos salieron a la calle, cuando lo normal habría sido no superar la barrera del medio millón de unidades. Uno de los periodos más bajos de ventas se convertía, gracias a esos incentivos financieros, «en uno de los momentos más emocionantes de los últimos años», afirmaba eufórico un alto ejecutivo de General Motors.

¿Y cuando acaben esos incentivos? A los grandes de la industria norteamericana del automóvil, que tienen que competir día a día y duramente con el otro gigante del sector, el japonés, no les preocupa en gran manera ese futuro. Están convencidos de seguir vendiendo con normalidad, porque con el otoño sus escaparates se llenan de las últimas novedades. Y éste es también otro poderoso incentivo. Trasladando el problema a nuestro país, es cierto que muchas de las empresas españolas del sector ven caer su rentabilidad poco a poco y no están para muchas alegrías financieras. Pero no sería ninguna idea descabellada que dirigieran sus ojos hacia mercados donde la imaginación y la libre competencia propician unas ofertas atractivas. Con esa imaginación y valentía, y, cómo no, con un mejor tratamiento fiscal —tantas veces pedido— por parte de los que nos administran, el mercado del automóvil español no tendría por qué seguir en el bache en que se encuentra.



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA	33 CUENTENOS SU CASO
8 ACTUALIDAD El ministro a pie de obra	35 PASATIEMPOS
10 LO ULTIMO R-19 a la vista	44 BAJO LA LUPA Citroën Visa 11 RE
13 Citroën BX 4 TC/Porsche 959 y 924 S	52 OCIO Regatas en la bahía
18 A FONDO Renault 5 GT turbo	54 MOTOS La primera tricilíndrica de BMW
27 MERCADO Ofertas de la semana	57 DEPORTE Alcañiz
28 Precios de coches nuevos	59 Andalucía: Alvaro Ibarra
30 Precios de coches usados	60 F-1: Gran Premio de Italia
31 Precios de motos	66 ALFREDO Y XAVIER DOMINGO

**Pág.
44**

El equipo de pruebas y mecánicos han analizado el comportamiento en ruta y mecánico del Citroën Visa 11 RE durante 15.000 kilómetros



**Pág.
60**

Las mejores fotos de la victoria de Prost en el superspectacular Gran Premio de Italia, celebrado en el famoso circuito de Monza



Pasando de revisiones

La tercera parte de los aproximadamente 300.000 vehículos catalanes que están obligados por el Código a pasar revisiones técnicas periódicas, y principalmente los dedicados al transporte de mercancías o personas, no se someten a esta norma, según un estudio del Departamento de Industria de la Generalitat. La mayoría de ellos son de Barcelona y otras grandes localidades. De los vehículos que pasan por las ITV catalanas, entre un 15 y un 20 por 100 son rechazados, por ser potencialmente inseguros. Estos vehículos deben arreglar sus fallos mecánicos en un plazo determinado y volver de nuevo a pasar la inspección, cosa que un 20 por 100 no hace, saltándose este requisito legal.



PEUGEOT 309 ES SU NOMBRE

TRAS no pocas discusiones, el famoso proyecto C-28 de Peugeot-Talbot y que va a sustituir al Talbot Horizon, tienen ya nombre y marca definitivos: Peugeot 309. Esta marca, desde sus inicios en 1929, utiliza números de tres cifras con el cero central, hasta el punto de que los tienen registrados en todo el mundo. La denominación 309 indica la pertenencia del nuevo modelo al segmento «300», pero claramente distanciado del actual 305; mientras que el nuevo es un dos volúmenes y medio, de 4,06 metros de longitud, el 305 es una berlina de tipo familiar de 4,28 metros.

En cuanto a los planes para su fabricación en Villaverde, se estima que se inicie su producción (también co-

mo modelo Peugeot) en el otoño del 86. La producción en la factoría de Poissy se inició hace escasos días.

EXPORTAMOS MAS

DURANTE los primeros siete meses de este año se han exportado 359.400 coches construidos en España, lo que significa un incremento del 22,6 por 100 sobre el mismo periodo del año anterior. General Motors, con 98.463 coches exportados, figura en cabeza de la lista, por delante del grupo Seat (seat-Volkswagen), Ford y Citroën.

El incremento más importante lo refleja la marca Peugeot, que, con un volumen de 18.197 unidades, alcanza el 261,1 por 100. Importante también el incremento del grupo Seat (60 por 100), siendo del 26 por 100 en lo que se refiere a modelos de la marca española y el resto correspondiente a modelos Volkswagen. La única marca que no ha cumplido sus cifras del año anterior es Renault, que ha exportado 4.700 coches menos en lo que va de año.



VW: Bombas de freno defectuosas

Hace ya unas semanas que VW llamó a todas sus casas en Europa: en varios de sus modelos se habían producido escapes en la bomba de freno. VW llamó a casi un millón de propietarios de coches de los modelos Golf, Jetta, Scirocco y Passat para revisarlos en los talleres que tienen contratados. «Nuestros continuos controles de calidad, que incluyen también a los coches viejos

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas. Vicepresidente: César Pontvianne. Editor: Romualdo de Toledo.

Director: Félix Lázaro. Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); José María Cernuda (Mercado); Sergio Piccione (Producto); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benet, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia 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. Rúa. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

Anuncios por palabras: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero.

Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbales.

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e.

Suscripciones: Concha R. Álvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03.

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

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 FIIP.

COPYRIGHT 1985. Depósito Legal: M. 30.247. 1983.

Difusión controlada por OJD



que recomparamos a nuestros clientes, detectaron fisuras capilares en la bomba de freno, que tras un largo tiempo de rodaje podía producir la salida del líquido de frenos», según la fábrica de VW. «Por ello hemos llamado a todos aquellos propietarios de coches que están equipados con dichas bombas para llevar a cabo una revisión visual profunda del estado de las mismas.»

Ahorrase el transbordador

Franck Burbach, un alemán de treinta años, ha querido entrar en la guía de récord Guinness por la puerta grande. A los mandos de un todo-terreno de marca Toyota, Frank ha desafiado a los barcos y aerodeslizadores que atraviesan el Canal de la Mancha a diario. Burbach había preparado el motor para resistir los ataques del agua salada y había acoplado también en las ruedas unos balones enormes de más de dos metros de diámetro, balones suficientes para dar flotabilidad al coche. El experimento funcionó sobre ruedas durante... quince minutos, ya que ése fue el tiempo que tardó en romperse el brazo de transmisión de la rueda trasera izquierda. La prueba no ha sido un éxito, pero el valiente alemán prepara ya su nuevo asalto al canal; Burbach está dispuesto a llegar a Londres a los mandos de su modelo anfibio, y de paso ahorrarse el transbordador.



LLEGO EL LANCIA THEMA

EL día 15 de septiembre comenzarán las entregas en España de los primeros Lancia Thema. Las primeras unidades serán de la versión más barata, las equipadas del motor 2.000 con inyección electrónica, que tiene una potencia de 120 caballos y cambio manual de cinco marchas.

El precio final, sin seguro, será de

2.724.560 pesetas. Hay dos opciones. Son la pintura metalizada, que supone un gasto adicional de 41.114 pesetas, y la climatización automatizada (incluye aire acondicionado, que costará 299.011 pesetas). Más adelante, cuando estos coches vayan siendo homologados, también se venderán las versiones I.E. Turbo y Turbodiesel.

Otros modelos del grupo Fiat, concretamente el Uno Turbo y los Lancia Y.10, van a sufrir retrasos por causa de las homologaciones.

CIENT OCTANOS

● United Airlines, que pasa por ser la compañía más grande del mundo, ha comprado Hertz, la más importante compañía de alquiler de automóviles.

● Los nuevos Citroën CX no se importarán por el momento. A España llegarán con el Mercado Común.

● No está prevista a corto plazo la oferta de una versión cinco puertas del Ford Sierra con motor 2.0 EFI. Es posible que haya que esperar al 86 para adquirirlo.

● Un portavoz de Renault en París ha desmentido las informaciones llegadas de Tokio, según las cuales se iban a realizar unas negociaciones entre la empresa francesa y el fabricante japonés Honda. Las negociaciones podrían establecerse entre la subsidiaria de Renault en USA, American Motors, y otro fabricante japonés.

● La Dirección General de Tráfico

invertirá 2.000 millones de pesetas en medidas de seguridad en la carretera Nacional V (Madrid-Extremadura) a su paso por la localidad madrileña de Alcorcón. Se instalarán pódicos de señalización variable, una red de postes de auxilio y un sistema de control por televisión.

● El Gobierno de Corea del Sur ha autorizado la creación de una empresa de la General Motors y la Daewoo para la fabricación de piezas de automóviles en aquel país. Una parte de las piezas se destinarán a los coches del modelo World Car, que las dos empresas construirán a mediados de 1986.

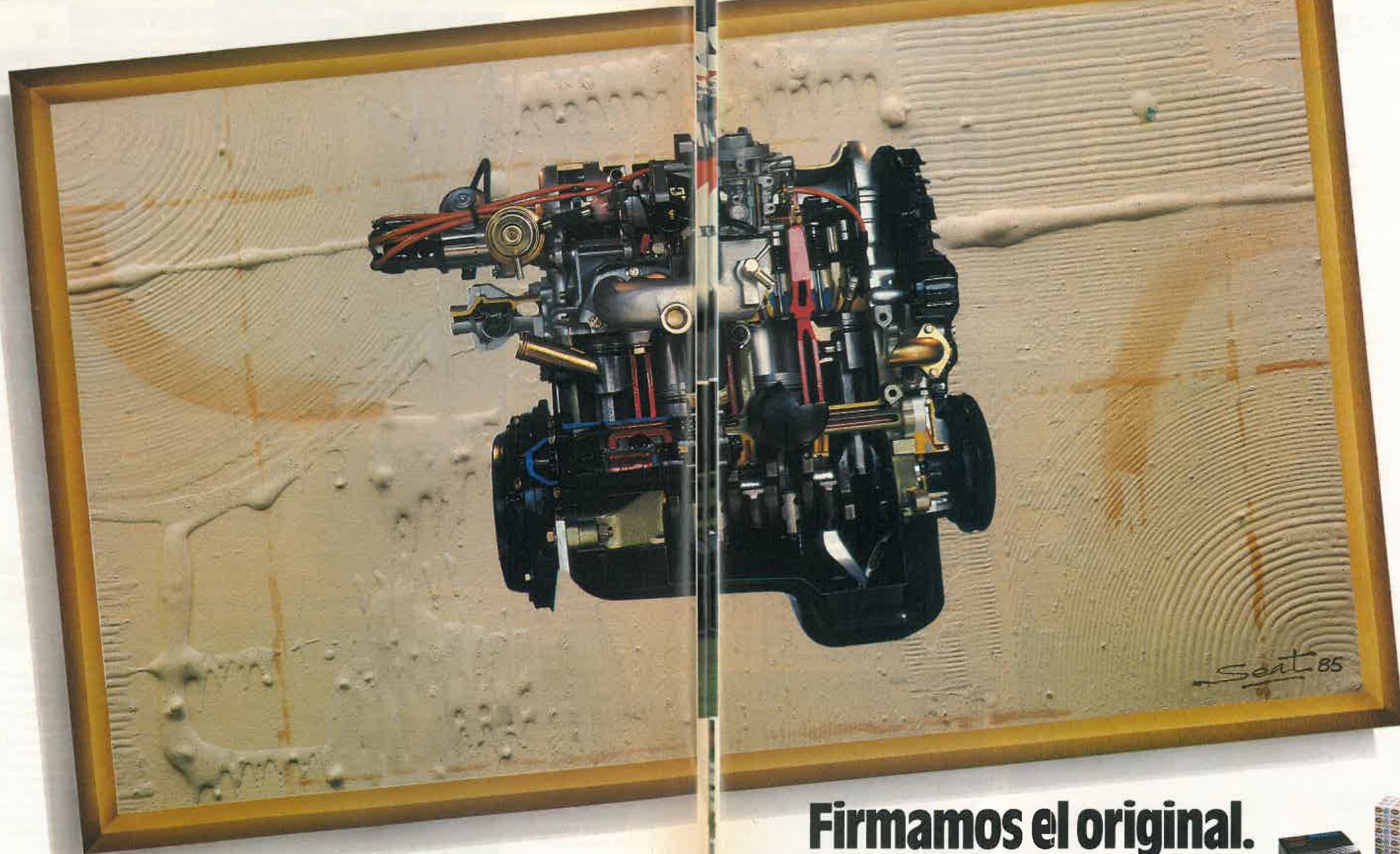
● Un portavoz de Volkswagen ha declarado que este fabricante alemán piensa continuar sus actividades, con su filial VW Argentina, S. A., a pesar de reconocer que atraviesa un periodo difícil en este país sudamericano.

El supercamión de Daf

Daf, el fabricante holandés de camiones, acaba de presentar su nueva gama ATI, una gama que llegará al mercado durante los primeros días del próximo mes de octubre. La técnica ATI, siglas que significan Turbo con Intercambiador de Calor Avanzado, significa una aportación a la economía de los grandes motores diesel, un aspecto que ahora mismo es el factor más importante a la hora de comprar un camión. La gama ATI, compuesta por los modelos 2800, con motor de 288 caballos de potencia; 3300, con motor de 354 caballos, y 3600,



con motor de 373 caballos, es la última palabra en lo que se refiere a reducción de consumo de gasóleo, ya que se ha obtenido un ahorro de hasta el 10 por 100 con respecto a lo que era habitual en los modelos TI. Los avances técnicos que ahora mismo lanza Daf tienen una filosofía muy clara: motores pequeños, prestaciones altas y costos de funcionamiento bajos.



Firmamos el original.

Aunque existan reproducciones, nuestros Recambios están firmados.

Recambios Originales



EL PLAN DE CARRETERAS SE REFUERZA

EL MINISTRO A PIE DE OBRA

Pese a que para el próximo año el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo va a sufrir un drástico recorte presupuestario, el Plan General de Carreteras no sólo no se va a frenar, sino que va a ser relanzado.

Lo dijo a poco de tomar posesión y lo ha reafirmado la pasada semana. Javier Sáenz Cosculluela, nuevo titular del MOPU tras la crisis de julio, está decidido a llevar adelante el Plan General de Carreteras que heredará de su antecesor en el cargo, Julián Campo. Según declaraba a esta revista, el Plan

va a ser llevado este próximo otoño al Parlamento por una razón básica: evitar el electoralismo. En efecto, el PGC no necesita obligatoriamente el refrendo parlamentario. Sin embargo, en opinión de Cosculluela, su paso por el Congreso «supone dotarle de continuidad. Las nuevas carreteras no se limi-

tan a su construcción. Queda luego su conservación y mantenimiento. Es por eso que tanto la obra nueva como el resto debe ajustarse al visto bueno parlamentario. Se asegura así su conclusión de aquí al horizonte de mil novecientos noventa y uno».

Lo que sí está suponiendo un auténtico encaje de bolillos para los técnicos del MOPU es la elaboración de su proyecto de inversiones para el próximo año ante la rígida actitud que en cuanto a gastos está siguiendo el Ministerio de Economía y Hacienda en la elaboración del proyecto de Presupuestos del Estado para 1986. Junto a otros Departamentos, como Agricultura y Cultura, el MOPU sufrirá un duro recorte en sus disponibilidades en el próximo año. Sin embargo, su titular está dispuesto a mantener las partidas referentes a carreteras y viviendas, con un incremento próximo al 8 por 100, a costa de retrasar los proyectos en obras hidráulicas y puertos.

En carreteras, la inversión prevista para 1986 estaría en torno a los 60.000 millones de pesetas, cifra que según Sáenz Cosculluela está prácticamente adjudicada ya, tal es el volumen de obras proyectado para este tercer año de la primera fase del Plan General.

En el nudo sur, el paso de la M-30 por el río Manzanares, los técnicos del MOPU estudian la posibilidad de abrir una nueva vía de comunicación de Madrid con la carretera de Andalucía, un «by pass» en dirección a San Martín de la Vega. En la maqueta se puede observar en color gris cómo quedará el nudo, y en beige el nuevo trazado, aún no proyectado.



Como ejemplo señalaba que en el ejercicio actual se han alcanzado 239 actuaciones en las carreteras españolas, con un valor superior a los 50.000 millones de pesetas, que afectan a 3.000 kilómetros de la red viaria nacional.

Tres de esas actuaciones fueron visitadas por el responsable del MOPU la pasada semana en Madrid. Acompañado del alcalde, profesor Tierno Galván, y en su primera visita a pie de obra, Sáenz Cosculluela daría cuenta a las autoridades municipales de los trabajos realizados en la red estatal de la Comunidad de Madrid, dentro del Plan General de Carreteras. Por un lado, el desdoblamiento avenida Manoteras-Arturo Soria, el primer tramo de la vía



Cerca de sesenta mil millones se invertirán en carreteras en 1986. Los presupuestos de Solchaga no frenarán los planes del MOPU

Borde de Hortaleza, que permitirá la conexión entre la N-I y N-II y el aeropuerto de Barajas. A su lado se construirá más adelante un nuevo recinto ferial para Madrid.

Una autovía salomónica

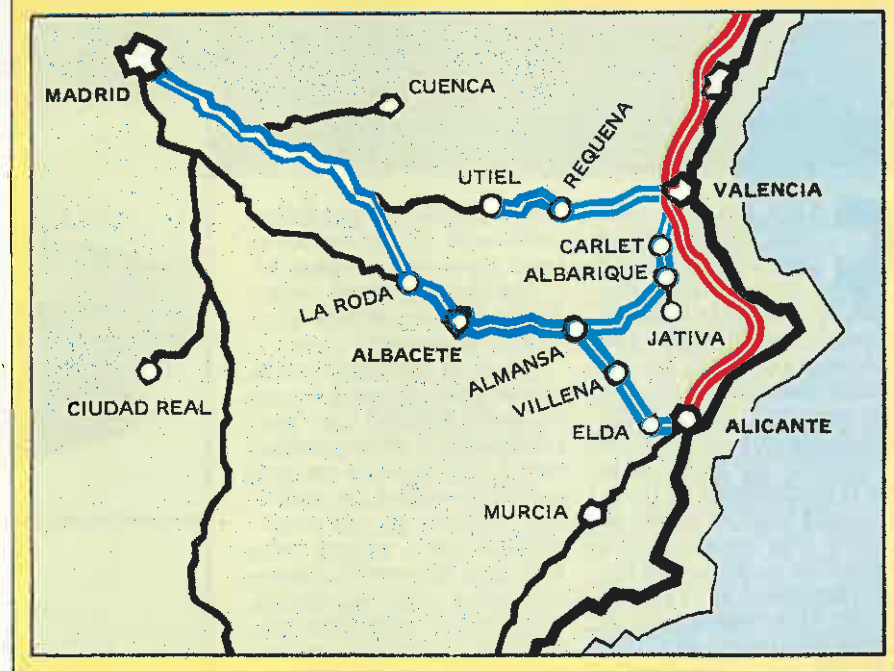
MI para unos ni para otros. La polémica que se había levantado entre valencianos y alicantinos en torno al trazado de la futura autovía de Levante se va a resolver con una solución salomónica, según ha podido saber MOTOR 16. Una utilización conjunta de la N-III, Madrid-Valencia, y la N-301, que une Madrid con Albacete y Alicante.

Cuando se presentó el avance del Plan General de Carreteras por el anterior titular del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Julián Campo, se señalaba que el trazado de esa autovía se realizaría aprovechando la carretera N-301, que, partiendo de la N-IV desde Ocaña, une Madrid con Alicante. En Almansa se construiría un ramal hacia Valencia. La idea que se pretendía con este trazado era la necesidad de dar salida a la circulación procedente de la huerta, no sólo levantina, sino murciana y almeriense, hacia el centro de España, sin necesidad de tener que llegar hasta Valencia.

Los valencianos, por su parte, armaron el ascua a su sardina y solici-

taron que la autovía fuera un simple desdoblamiento de la N-III, Madrid-Valencia. La reacción fue fulminante en Alicante, donde las fuerzas vivas acusaron a Valencia de querer llevar «siempre lo mejor para la ciudad que ostenta la capitalidad de la comunidad autónoma». La Cámara de Comercio de Alicante medió en el asunto, y dijo que lo mejor era hacer dos autovías, una para cada ciudad. «Así cualquiera», contestaron desde la Administración Central.

Ahora, el MOPU ha decidido contentar a tirios y troyanos con una fórmula híbrida: la autovía partirá desde Madrid por la N-III hasta un punto aún no determinado de la provincia de Cuenca (podría ser Honrubia), para enlazar después con la N-301 en La Roda, seguir su trazado y en Almansa hacer el ramal a Valencia. De momento ya se ha autorizado el desdoblamiento de la calzada entre Madrid y Tarancón. Y para consolar algo a los valencianos, Valencia-Utiel también estaría desdoblada, mientras que el resto de la N-III quedaría como una «redia» muy mejorada.



También recorrió la M-30 de norte a sur, una vez concluidas las obras de acondicionamiento y pavimentación de esta «autopista urbana», que, por cierto, verá reducida su limitación de velocidad de 90 a 80 km/h., dada la peligrosa red de entradas y salidas que soporta.

Y, por último, el nudo sur, obra que se retrasará hasta finales de año, pese a lo previsto inicialmente de dejarlo concluido a primeros de otoño. En es-

tas obras destaca una novedad: queda abierta la posibilidad de que más adelante —aún no está ni en proyecto—, pegado al río Manzanares y en dirección sur, se construya un «by-pass» que aprovecharía el trazado de la vieja carretera a San Martín de la Vega, con la idea de unirse más adelante con la carretera de Andalucía. Otro buen desahogo para esta nacional en su entrada a Madrid.

Raúl R. Sáez

**VA A SUSTITUIR
AL RENAULT 18**

Lo último R-19 A LA VISTA



**Esta próxima primavera aparecerá en España,
y la versión familiar seguirá meses después**

Sin grandes alardes de diseño, el R-19 aparecerá como un coche sobrio y amplio, con una longitud total ligeramente superior a la del R-18

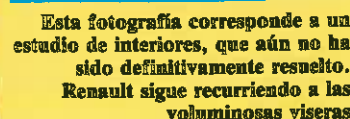
CADA día que pasan van conociéndose más detalles del futuro modelo Renault 19, que en la próxima primavera española sustituirá al veterano R-18, del que se han vendido en nuestro país más de 215.000 unidades, desde que se inició su producción en 1978. Aunque el lanzamiento en Francia tendrá lugar en el mes de febrero, muy pocas semanas después lo harán las versiones fabricadas en Valladolid. En la actualidad, en el centro de estudios de FASA Renault, en las proximidades de Valladolid, existe un máster sobre el que se iniciará la producción de las primeras preseries a finales de septiembre. La mayoría de los fabricantes de sus componentes comenzarán en las próximas semanas a suministrar las piezas de los primeros prototipos. Las pruebas de estos primeros proto-

tipos, ya enteramente fabricados aquí, ya por las carrocerías españolas, se iniciarán —convenientemente camuflados— en las primeras semanas de octubre. Como es tradicional en la marca desde la aparición de la familia R-9/R-11, el futuro Renault 19 estará ampliamente diversificado en una notable cantidad de versiones. Y como ya ocurre con el Supercinco, existen también dos diferentes distancias entre ejes, aunque la carrocería se mantienen para todas las berlinas en una misma longitud: 4,46 metros, o lo que es igual, 6 centímetros más grande que el R-18. La versión familiar es 15 centímetros más larga que la berlina. Las distintas distancias entre ejes se explican por la utilización de los distintos motores, unos en disposición transversal y otros en posición longitudinal sobre un



falso chasis sólidamente unido al monocasco. Aunque aún no se han definido cada uno de los niveles de equipamiento se sabe ya que el R-19 francés utilizará seis distintas motorizaciones, derivadas de dos motores muy diferentes, que abarcarán todo el amplio espectro de mercado de este tipo de berlino media-alta. Para las motorizaciones más básicas se recurre al motor de 1.721 centímetros cúbicos, colocado en posición transversal. Es el motor de aluminio utilizado en la actualidad en los R-11 GTX y TXE, que si en este modelo proporciona 80 caballos, para el R-19 se desdobra en dos versiones, para gasolina normal (76 CV) y para super (90 CV). En la versión básica, la caja de cambio de cinco marchas es opcional, mientras que en el de 90 CV se ofrece como equipo de serie.

Las otras cuatro motorizaciones se basan en el también conocido motor PRV, fabricado en Douvrin (no confundir con el motor de origen Peugeot de los R-14) y que ya utiliza el R-18 GTX con los 102 CV. Para estas versiones del R-19 el motor se desdobra en dos versiones de gasolina y dos diesel en cada caso: una atmosférica y otra con turbo. El atmosférico de gasolina proporciona 117 CV, mientras que el turbo rinde nada menos que 130 CV. En cuanto a los diesel, con la cilindrada de 2.068 c.c. (la misma que los actuales R-18), se mantiene idéntica la versión atmosférica, a la vez que se ofrece una versión turbodiesel con 88 caballos. A su vez, cada una de estas versiones, al menos las intermedias, se ofrecerán en dos niveles de equipamiento, a lo que habrá que añadir las versiones familiares



	1985 (*)		1984		1983		1982		1981	
	Unidades	Penetración (%)	Unidades	Penetración (%)	Unidades	Penetración (%)	Unidades	Penetración (%)	Unidades	Penetración (%)
R-18	10.618	25,1	25.519	34,6	37.878	39,2	35.561	43,0	30.688	34,4
Citroen BX	9.450	22,3	19.481	26,4	11.883	12,3	—	—	—	—
VW Passat	8.667	20,5	824	0,8	387	0,4	45	—	—	—
VW Santana	1.437	3,4	1.147	1,6	556	0,6	—	—	—	—
Opel Ascona	3.524	8,3	3.192	4,3	4.331	5,4	4.291	5,2	444	0,5
Ford Sierra	2.541	6,0	3.842	5,2	5.405	5,6	1.612	1,9	—	—
Solara	3.627	8,6	3.304	4,5	5.248	5,4	5.846	7,0	8.572	9,2
Talbot 150	124	0,3	648	0,9	1.314	1,4	2.866	3,5	6.771	7,6
Seat 131	628	1,5	13.160	17,8	23.485	24,3	23.799	28,8	33.102	37,1
Otros		4,0		3,9		6,3		3,6		3,4

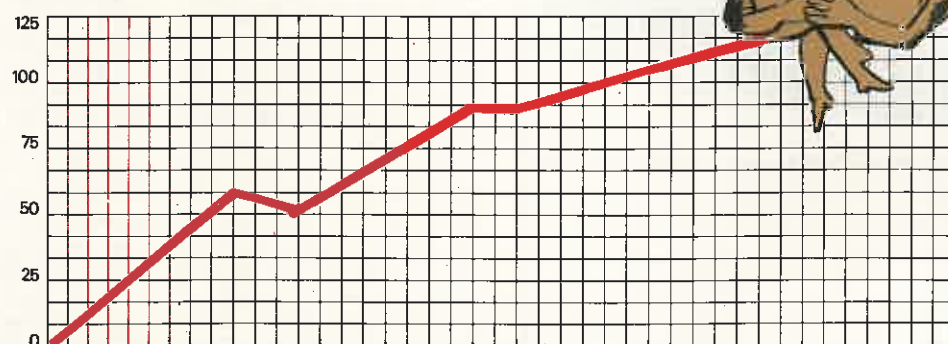
Fue en 1982 cuando el R-18 alcanzó su mejor cifra de penetración en el mercado, en una época en que su más inmediato rival era el Seat 131. Por aquel entonces, la mitad de los coches nacionales de esta categoría eran R-18. Hoy ese porcentaje se ha reducido prácticamente a la mitad, con una importantísima incidencia de las motorizaciones diesel.

Se trata pues de una oferta que incluye alrededor de veinte modelos, si bien no aparecerán todos simultáneamente en el mercado. En cuanto a nuestro país, y sin que por ahora pueda afirmarse de una manera rotunda, se espera para una primera fase de lanzamiento la versión de gasolina de 1.721 c.c./90 CV y la diesel atmosférica, siempre en la carrocería tipo berlina. En un principio, el resto de las versiones, y en particular la 4x4, tendrán que ser importadas. Los familiares y las versiones de 117 CV y turbodiesel se prevén para una segunda fase muy inmediata, mientras que el modelo de mayores prestaciones (160 CV) aún no se ha decidido si se fabricará o no en nuestro país. La versión de 76 CV parece totalmente descartada, toda vez que se destina a los mercados en los que se ofrece carburante sin plomo.

**«Sólo doscientos
ejemplares
para un público muy
especial»**

El preparador francés Mathiot ha logrado extraer nada menos que 380/400 ca-

**PLAZO
GARANTIZADO**



Servicio Completo de Paquetería

Estaciones mencionadas para explicar y recibir paquetes por CORREO EXPRESS.



EL 959 EN FRANKFURT EL SUPERPORSCHE

- 450 CV y 320 km/h.
- Casi 40 millones de pesetas.
- Ya están vendidas las 200 unidades.

SEGURAMENTE el Porsche 959 será la «sensación» del Salón del Automóvil de Frankfurt de 1985, porque nunca hasta

ahora un coche ha reunido tanta técnica y nunca un coche de serie era tan rápido.

La base del 959 procede del 911, pero al que sólo le

vinculan unos pocos detalles, como son la disposición del motor y el techo.

Se fabricarán 200 coches de este modelo, cuyo precio se sitúa alrededor de los 24 millones de pesetas, impuestos aparte. Según los rumores provenientes de Porsche, se pudo saber que el precio no cubre los gastos del coche y que serían necesarios tres millones de pesetas más para cubrir el coste de producción de cada coche. Se carga este déficit al presupuesto deportivo para no subir más el precio. Sin em-

bargo, Porsche no ha escatimado gasto alguno para conseguir producir el coche más rápido, incorporando las más avanzadas tecnologías.

Empezemos por el exterior: sólo la parte del techo corresponde al antiguo 911, modelado con chapa de acero, mientras que para el resto del vehículo se ha incorporado material ligero. El estribo y la aleta trasera se han realizado con el material plástico Aramid, que es superligero. Las puertas y el capó delantero son de aluminio; el morro, sin para-golpes, se ha realizado con poliuretano moldeable, teniendo en cuenta los posibles roces con los cantos de los bordillos u otro tipo de piedras.

El motor Boxer de seis cilindros refrigerados por ai-

re, con una cilindrada de 2,85 litros, se ha cogido del Porsche 956 del grupo con los tradicionales 4 culatines refrigerados por agua. Utiliza gasolina super, sin plomo y catalizador, alcanzando una potencia de 450 caballos. Los datos previos son: 320 kilómetros por hora de velocidad punta y aceleración de 0 a 100 kilómetros en menos de cuatro segundos. Naturalmente, no hubiera sido suficiente la alimentación atmosférica y por ello el 959 incorpora dos turbocompresores. Hasta ahora siempre se había colocado un compresor por cada fila de válvulas, Porsche abre aquí un nuevo camino. A bajas revoluciones, un primer compresor alcanza rápidamente la sobrealimentación requerida, añadiendo la fuerza necesaria. Debido a su pequeño tamaño, el volumen de soplado es insuficiente, por ello, conectado electrónicamente, entra en acción el segundo compresor, que sustituye al primero totalmente. Se rumoreaba en los círculos de



Porsche que este motor tiene la misma elasticidad y progresividad que un motor convencional atmosférico con ocho litros de cilindrada, siendo perfectamente conducible a partir de un régimen de 1.000 revoluciones por minuto.

La caja de cambio tiene

Pese a un precio después de impuestos que rozará los 40 millones de pesetas, hay casi bofetadas por ponerse en la lista de los futuros poseedores, entre los que parece ser se encuentra un afortunado español. La verdad es que el nuevo Porsche va a convertirse en el coche de serie más potente y veloz del mundo.





Aunque su silueta se conoció en el París-Dakar, mecánicamente es mucho más evolucionado que el que condujera Ixus.

Dunlop-Denloc, que, según Porsche, permiten seguir conduciendo con ruedas pinchadas, sin que salte el neumático de la llanta. Por ello, la marca ha prescindido de la rueda de repuesto y de todas las herramientas necesarias para cambiar ruedas.

Con respecto al tamaño de la rueda, se han mantenido en una posición conservadora: un perfil 40 con una anchura de 235 mm. delante y 255 mm. detrás. El interior es conocido, aunque se han adaptado nuevos asientos al Porsche 959, que, con un recargo en el precio, se ofrecen tapizados en piel. Hay más novedades en el catálogo de opciones: instalación de aire acondicionado y preparación para utilizar el coche en competición.

En realidad, el coche ha sido fabricado para correr. Queda la duda si la gente de Zuffenhausen busca enfrentarse a Peugeot y Opel en el Campeonato Mundial de Rallyes.

seis marchas y dispone de tracción a las cuatro ruedas. Un interruptor en el habitáculo permite programar las condiciones del pavimento, como, por ejemplo, carretera seca, helada, etcétera, actuando sobre la repartición de la potencia entre el eje delantero y trasero, en un abanico que va desde 20/80

hasta 50/50. Para ofrecer aún mayor seguridad en la conducción, se equipará al 959 con una regulación antideslizamiento, que permitirá evitar que las ruedas patinen.

La regulación automática de la altura al suelo permite, dependiendo de la velocidad del coche, asentarlo o

alzarlo un poco. Todo ello supone una nueva dimensión en la conducción. También hay una conexión manual para regular la presión de soplado del turbo.

Se han introducido también nuevas llantas, de 17 pulgadas y aleación ligera, equipadas con nuevos neumáticos de seguridad de

NUEVO PORSCHE 924 S CRECE EL PEQUEÑO

HA muerto el 924. ¡Viva el 924 S! Después de que Porsche diera salida de forma lenta, pero segura, los motores Audi para el 924, se ha adaptado al pequeño Porsche el motor de 2,5 litros, rebajado del 944, que alcanza sólo una potencia de 150 caballos, siendo suficiente para alcanzar una velocidad punta de 215 km/h. Los frenos de disco en el eje trasero son nuevos y se han incorporado nuevas llantas de aleación, equipadas con neumáticos 195/65 VR 15.

En los restantes modelos también se han introducido pequeñas modificaciones. El 944 recibe los neumáticos 195/65 montados sobre llantas de



aleación ligera. En el 911 se han introducido cambios en el sistema de ventilación y han bajado los asientos 20 milímetros; además, se le ha dado un aire más sport.

Para conductores deportivos y con un recargo en el precio, se ofrece una transmisión menos ahorrativa, con unas relaciones de cambio más cortas y que está más de acuerdo con el carácter del coche,

ya que la potencia del motor se aprovecha mejor en conducción deportiva. La versión Turbo, con doble tracción, monta las nuevas llantas de nueve pulgadas y neumáticos 245/45 VR 16, que se instalarán de serie en el modelo Turbo del año 1986. A partir de ahora, el 928 S se suministrará con sistema antibloqueo de frenos, tipo ABS. Este modelo, con motor de ocho cilindros, se puede

solicitar con carácter opcional con la culata de cuatro válvulas para la instalación del catalizador. Esta última versión tiene una potencia de 288 CV. Al 928 no se le montan las llantas de aleación de nuevo diseño, sino las de chapa de hierro con tornillos de seguridad para evitar posibles robos. En España tardaremos algo más en tener estos modelos, pero está previsto importarlos.

PEUGEOT 205 DIESEL

NO TE SONARA A NINGUN DIESEL



De todo lo que has oído sobre motores Diesel, puedes ir haciendo borrón y cuenta nueva.

El Peugeot 205 Diesel es punto y aparte.

Un nuevo estilo de Diesel adaptado a los tiempos modernos.

Agil y potente: 60 cv. y 155 Km/h.

Con un increíble confort de marcha gracias a un motor silencioso, suspensión independiente a las cuatro ruedas y un interior impecable y acogedor.

Verás qué poco te cuesta descubrir su sorprendente autonomía: Más de 1.200 Km. sin repostar.

El Peugeot 205 Diesel es capaz de codearse con los coches de gasolina y apurar al máximo cada gota de gas-oil. 3,9 litros a los 100 Km.

Es una combinación realmente excitante: La juventud, la rapidez y el atractivo diseño de un 205.

La tecnología, la experiencia, la robustez mecánica y el prestigio de un Diesel Peugeot.

Pruébalo. Verás como no te suena a ningún Diesel.

GAMA PEUGEOT 205 DIESEL

XLD (3 puertas). GLD (5 puertas). SRD (5 puertas)

Características Técnicas	• Cilindrada: 1.769 cm ³
	• Potencia: 60 cv. (Norma Din)
	• N.º de velocidades: 5
	• Velocidad máxima: 155 Km/h.
	• Consumo a 90 Km/h.: 3,9 litros/100 Km.
	• Aceleración de 0 a 100 Km/h.: 15,1 seg.

PEUGEOT 205
Contigo al fin del mundo.



PEUGEOT TALBOT **FUERZA DINAMICA**

Lubricantes recomendados **Esso**

A FONDO

SUPERCINCO GT TURBO

PEQUEÑO Y EXPLOSIVO

La gama del Supercinco en España se ha incrementado con la aparición de la versión deportiva, denominada GT Turbo.

Presentado en la primavera, la co-

mercialización efectiva de esta variante se ha hecho esperar hasta bien entrado el verano. Hasta ese momento, su producción se dedicó exclusivamente a atender la demanda

de los pilotos de la Copa Nacional Renault, que este año emplean este coche con tan sólo unas ligeras variantes. Concretamente, las diferencias residen en una amortiguación

VIRTUDES DEFECTOS

Prestaciones elevadas

Comportamiento

Consumo moderado

Motor poco progresivo

Suspensión dura

Mediocre habitabilidad trasera





El Supercinco GT Turbo roza los 200 kilómetros por hora en velocidad punta.

más dura; llantas de chapa calzadas con neumáticos 195/55 HR 13, que permiten un aumento de las vías de cuatro centímetros, y en que se ha aprovechado el alojamiento de los faros antiniebla en el spoiler delantero como entrada de aire para refrigeración de los frenos. El resto es rigurosamente igual.

Este Supercinco GT Turbo toma el relevo del antiguo Copa Turbo, al que supera en toda línea, tanto por prestaciones como por comportamiento.

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA (km./h.)	
198	
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	15,7
1.000 m. salida parada	29,6
De 0 a 100 km./h.	8,6
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km./h. en 4.ª	18,0
400 m. desde 40 km./h. en 5.ª	20,1
1.000 m. desde 40 km./h. en 4.ª	32,9
1.000 m. desde 40 km./h. en 5.ª	36,4
De 80 a 120 km./h. en 4.ª	8,6
De 80 a 120 km./h. en 5.ª	11,8

FICHA TECNICA



SUPER CINCO GT TURBO

MOTOR Disposición: Delantero, transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.397 c.c. (76 x 77 mm). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: Carburador monocuerpo soplado por un turbo Garrett T.2. Compresión: 7,9 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 50 litros. Potencia máxima: 115 CV a 5.750 rpm. Par máximo: 16,8 mkg a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,6 km/h.; 2.ª, 14,4 km/h.; 3.ª, 20,1 km/h.; 4.ª, 27,4 km/h.; 5.ª, 35 km/h. Embrague: Mando por cable.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,75. Diámetro de giro: 10,4 metros.

FRENOS Sistema: De disco en las cuatro ruedas, ventilados los delanteros.

SUSENSIONES Tipo: Delantera, independiente. Trasera, de brazos oscilantes con eje torsional.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 5,5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 175/60 HR13.

PESO En orden de marcha: 850 kgs.

MECANICA



Aunque se trata del motor Sierra de 1.397 centímetros cúbicos de toda la vida, hay grandes diferencias con el modelo anterior. En el viejo Copa Turbo se hacía la mezcla de aire y gasolina en el carburador y esta mezcla pasaba a continuación por el turbo, para ser introducida a presión en las cámaras de combustión. En el nuevo GT Turbo se ha variado al sistema ya montado con

CONSUMO



CIUDAD	L/100 km.
A 27,8 km/h. de media	9,6
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruce	6,3
En conducción rápida	10,5
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruce	8,2
A 140 km/h. de cruce	9,7
A 180 km/h. de cruce	13,6
AUTONOMIA MEDIA	
Consumo medio ponderado	8,5
Recorrido (kilómetros)	530

EQUIPAMIENTO



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

SONORIDAD



Al ralenti	53,9
A 60 km/h.	66,8
A 90 km/h.	68,7
A 120 km/h.	71,3
A 140 km/h.	75,5
A tope	82,4

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

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)	
A 60 km/h.	13,8
A 100 km/h.	34,2
A 120 km/h.	53,4

éxito en el R-11 Turbo, y que consiste en introducir el aire a presión en el carburador, después de haberlo hecho pasar por el turbo y un cambiador de calor aire-aire que baja la temperatura de 100 grados a unos 65 grados. Este sistema permite optimizar la mezcla de aire y gasolina, consiguiendo un mejor rendimiento energético. Con respecto al R-11 Turbo, este motor ha sido regulado de forma que de más potencia y a más revoluciones. El resultado son diez caballos más de potencia que le permiten rozar los 200 kilómetros por hora en punta y presumir de ser el más rápido de esta categoría de coches pequeños, a lo sumo emparejado con el Fiat Uno Turbo, a punto de llegar a nuestro país, del que según se dice rozará también esa velocidad.

Este aumento de potencia va acompañado con una pérdida de progresividad. Si el R-11 Turbo se destaca por la suavidad de su funcionamiento, sin tirones bruscos cuando el turbo comienza a soplar, en éste la potencia aparece de forma mucho más violenta, creando algunos problemas de pérdida de adherencia cuando se acelera en marchas cortas, y obliga a sujetar con fuerza el volante al pisar el acelerador a la salida de una curva. Tiene pues el temperamento brioso y deportivo de un auténtico pura sangre. Sus aceleraciones son fulgurantes y las recuperaciones, gracias a unas relaciones de cambio, muy adecuadas para lo que es el coche. Por cierto, que la caja de cambio debe ser ensalzada por su precisión y suavidad de manejo, que contrasta con la imprecisión que tenía la del viejo Copa Turbo, en el que era difícil encontrar las marchas. El buen funcionamiento de la caja de cambio se ve complementado con un embrague suave y progresivo.

Queda hablar de los consumos, nunca excesivamente altos en este modelo. Hay que mantener una velocidad cruce de 180 kilómetros por hora para que la cifra que se obtiene comience a llamar la atención.

COMPORTAMIENTO



La primavera pasada habíamos tenido la ocasión de conducir una de las primeras unidades del Supercinco GT Turbo. Se trataba de una variante del tipo Competición. Entonces quedamos sorprendidos por el delicado comportamiento del coche, que sobre pavimentos irregulares requería que se prestara una especial atención, a causa de los rebotes y bruscos desplazamientos del tren trasero en curvas. En esta versión de calle, con una suspensión más blanda, aunque no demasiado, el coche resulta más fácil de conducir. Sus reacciones dejan de ser brutales y el mantenerlo en línea en una carretera de pavimento irregular a partir de cierta velocidad no requiere una especial atención. Aunque es un tracción delantera

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.

Radio España de Madrid

SU EMISORA

A FONDO

El salpicadero del GT Turbo es el mismo que las versiones inferiores del Supercinco. La instrumentación se completa con un medidor de la presión del turbo y un manómetro de presión de aceite. El volante, de estilo deportivo, va guarnecido en piel.



Los asientos delanteros son confortables y sujetan bien a sus ocupantes. Tienen la ventaja de quitar un poco menos de espacio a la parte trasera. El asiento posterior es divisible como en el GTS. El tapizado tiene también estilo deportivo.



y en curvas cerradas tiene tendencia a escaparse de morro, entra muy bien en las curvas y además el tren trasero deriva con facilidad, ayudando al conductor a completar el viraje. Es, por tanto, un coche muy ágil en todo terreno, que vira casi completamente plano. De todas formas, la suspensión nos sigue pareciendo excesivamente dura. El haberla ablandado un poco más hubiera hecho al coche todavía más progresivo en curva, hubiera mejorado su capacidad de absorción de irregularidades y, sobre todo, el confort de los pasajeros. También debería repercutir en la conservación de los interiores del coche, que acusan la poca amortiguación con ruidos producidos por desajustes después de haber rodado por carreteras de piso ondulado.

La dirección es bastante directa y no resulta pesada, ni tan siquiera en maniobras, a coche parado, pese a la generosa sección de los neumáticos. Los frenos son eficaces y aguantan bien el que se abuse de ellos. El pedal es lo suficientemente progresivo como para que se pueda dosificar sin problemas la frenada.

En conclusión, se puede decir que el comportamiento del R-5 GT Turbo es bueno y sin problemas, lo que no excluye el que cuando se le aproxima a sus límites aparezca una cierta brusquedad en sus reacciones.

CARROCERÍA



La carrocería del GT Turbo es la misma que la de los otros miembros de la familia de los Supercinco de tres

puertas. Lo que ocurre es que, a fin de acentuar su aspecto deportivo, ha sido convenientemente maquillado con unos aletines, unos estribos aerodinámicos, así como con unos paragolpes más envolventes, de los cuales el delantero hace las veces de faldón aerodinámico y lleva empotrados dos faros antiniebla. Este aspecto deportivo se completa con las llantas de aleación, los neumáticos de bajo perfil y unos colores escogidos especialmente, como son el rojo, el blanco y el negro.

En el interior se destacan como elementos diferenciadores el volante de tres brazos guarnecido en piel y los asientos más envolventes, que sujetan bastante bien a sus ocupantes. En la parte trasera, el asiento, partido para poder abatir parcialmente, es como el del GTS.

El confort está sólo limitado por la dureza de la suspensión. En cambio, los asientos —los delanteros particularmente— son confortables; el nivel sonoro bajo, salvo que se exija al motor a tope, y la ventilación eficaz. Los defectos que se le pueden poner a este coche en cuanto a carro-





Luz interior y lector de mapas junto al retrovisor interior.



El guarnecido de las puertas incluye los altavoces de la radio.



Mandos de la climatización, espacio portaobjetos y reloj digital.

cería son los que afectan a este modelo. Concretamente, la mala accesibilidad a las plazas traseras —sólo se abate el respaldo— y el poco espacio para las piernas de los ocupantes del asiento posterior. De todas formas, conviene precisar que con el asiento del GT Turbo las rodillas de los pasajeros de atrás se sienten menos presionadas que en el GTS, por ejemplo, en el que el respaldo del asiento es más redondeado.

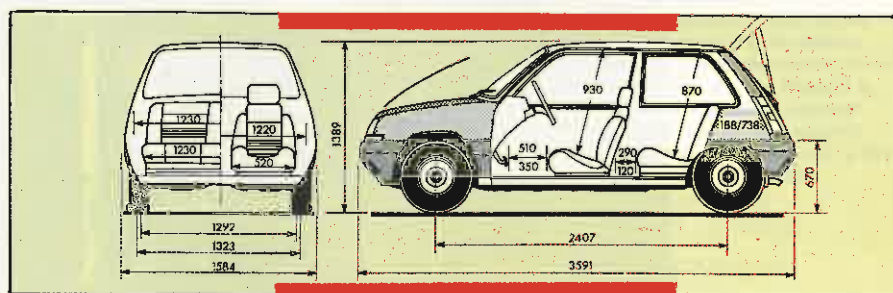
Hay que destacar también que Renault ha conseguido colocar la rueda de repuesto —llanta en chapa— en el mismo compartimiento que en las demás versiones gracias a que el paragolpes trasero baja un poco más. Esto permite mantener todo el volumen del maletero intacto, lo que no había sido el ca-

so del viejo Copa Turbo, en que la rueda de repuesto se había alojado en el mismo, dejándolo reducido a casi nada.

Lo que no va a ser fácil es trabajar en reparaciones de este coche. Los órganos mecánicos quedan debajo de una

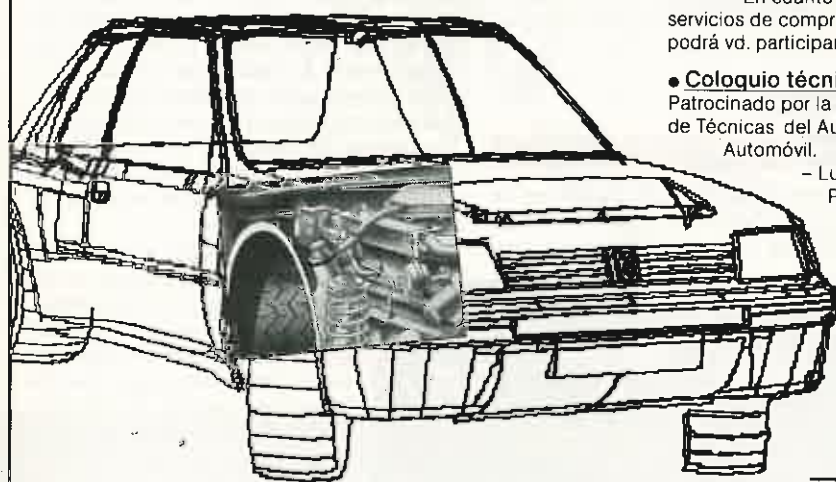
maraña de tubos que asustan a los mecánicos nada más abrir el capot.

La presentación del coche es bastante buena en general, si bien el salpicadero, en forma convexa no parece ser un logro estético. El acabado es bueno, aunque, como decíamos, debido a la



EL LUGAR DE ENCUENTRO DE LAS INNOVACIONES.

7º SALÓN INTERNACIONAL DE LAS INDUSTRIAS DE EQUIPOS Y MANTENIMIENTO DEL AUTOMÓVIL.



**DEL 27 DE SEPTIEMBRE
AL 4 DE OCTUBRE DE 1985**
PARQUE DE EXPOSICIONES PARIS-NORD.

SALON INTERNACIONAL
DE LOS COMPONENTES Y ACCESORIOS
PARA AUTOMOVILES
Y EQUIPOS DE GARAJE

El Salón de los intercambios provechosos para 65.000 visitantes profesionales procedentes del mundo entero. Equipos de origen, recambios, equipos de garaje. Conozca a los líderes franceses e internacionales.

Su cita con la innovación internacional.

En cuanto a oficinas de investigación y estudios, servicios de compra y marketing de los constructores y de los exportadores, podrá vd. participar en un ciclo de conferencias.

• Coloquio técnico internacional

Patrocinado por la Federación Internacional de Sociedades de Ingenieros de Técnicas del Automóvil y organizado por la Sociedad de Ingenieros del Automóvil.

- Lunes 30 de septiembre de 1985
Protagonismo del equipo en la calidad de un vehículo.
- Martes 1 y miércoles 2 de octubre de 1985
Equipos: innovación y materiales del porvenir.

• Simposio comercial internacional

Organizado por la Federación de Industrias de Equipamiento del Vehículo.
- Jueves 3 de octubre de 1985 tratará de la evolución e innovaciones en la comercialización de piezas de recambio, en el mantenimiento y la reparación de los vehículos.

Para más información, diríjase a: PROMOSALONS Avda. General Perón, 26 - 28020 - MADRID - tel.: 455.96.31/74 - telex: 44028 SSF E

Nombre _____
Apellidos _____
Cargo _____
Empresa _____
Dirección _____

Deseo recibir gratuitamente:
☐ Tarjetas de entrada ☐ Programa de conferencias
☐ Pre-lista de expositores del Salón
☐ Bonos de reducción del 20% de SNCF (Ferrocarriles Franceses)
(precisar nombre y dirección de los beneficiarios)

ES

dureza de la suspensión, al coche le salgan ruidos en cuando se viaja por una carretera de pavimento un poco ondulado.

FRENTE A SUS RIVALES

En Europa, el Supercinco GT Turbo tiene una larga lista de rivales. En España, esa lista queda limitada a sólo tres coches más: el Ford Fiesta XR.2, el Citroën Visa GTi y el R-11 Turbo. Los tres coches son versiones con pretensiones de buenas prestaciones, como el GT Turbo, cuyo precio está por debajo del millón y medio de pesetas. Hay otros coches, como el Peugeot 205 GTi, el Ford Escort XR.3i, el Opel Kadett GSi, el Volkswagen Golf GTi, etcétera, que podrían estar también en esta lista de coches deportivos pequeños y medios, pero sus precios están muy por encima. En general cuestan entre trescientas mil y medio millón de pesetas más, que suponen una diferencia de precio demasiado importante como para que puedan considerarse como una alternativa de compra válida a un Supercinco GT Turbo.

Centrándonos en los cuatro coches fabricados en España, el más barato de todos es el Fiesta, que ofrece una mejor habitabilidad que el Supercinco, pero un menor maletero. En prestaciones se queda muy descolgado a causa de su motor 1.600 con carburador y sólo 96 caballos. Si pudiera equipar el mismo motor de inyección del XR.3i quedaría en línea con sus rivales. No sólo le permitiría tener mejores prestaciones, sino también un consumo más bajo. El comportamiento es semejante al del GT Turbo, con la particularidad de que la



El eje trasero desliza con facilidad y ayuda al conductor a terminar de negociar la curva. Sólo cuando se va al límite este deslizamiento puede hacerse brusco.



Las llantas son de aleación, con excepción de la de repuesto.



Los faros antiniebla, van empotrados en el paragolpes delantero.

suspensión resulta todavía un poco más dura.

El Visa GTi tiene también mejor habitabilidad que el Supercinco, pero su

maletero se ve reducido a la mínima expresión por tener que acoger en su interior a la rueda de repuesto, que no cabe en el lugar habitual. El motor 1,6 de inyección da 105 caballos. Sin ser un prodigio de elasticidad, resulta más agradable de utilizar que el del GT Turbo. La estabilidad es francamente buena y la suspensión tiene un mejor compromiso entre el confort y la estabilidad. Si el acabado del Fiesta es tan bueno, sino mejor, que el del Renault, en el Visa hay en cambio ciertos detalles que deberían mejorarse.

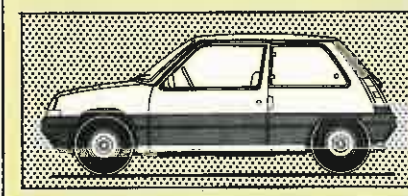
En cuanto al R-11, es sensiblemente más grande y confortable que sus dos más pequeños rivales. En una carretera virada y conducidos por buenos volantistas, el Supercinco y el Visa pueden ser más eficaces que el 11 Turbo, pero éste es el mejor compromiso para un usuario normal a quien le guste andar deprisa. Su hermano menor, el Supercinco GT Turbo, impone una renuncia mayor a cualidades como el confort, a cambio de un comportamiento y un rendimiento más próximos a lo que se supone que es un coche deportivo. De ahí que con muy pocas modificaciones se estén convirtiendo en armas temibles en competiciones reservadas a los turismos de serie.

Sergio Piccione
Fotos: Ramón Rodríguez

Motor 16 / 25

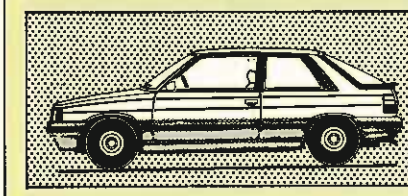
R-11 GT TURBO 1.290.648 ptas.

Motor: Delantero, transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.397 c.c. Potencia: 115 CV a 5.750 rpm. Peso: 850 kg. Velocidad máxima: 198 km/h. Consumo medio ponderado: 8,5 l/100 km. Capacidad del maletero: 188/737 litros.



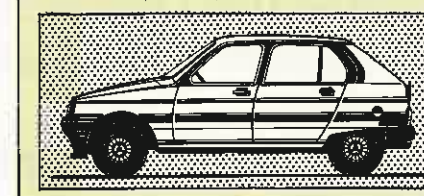
R-11 TURBO 1.427.918 ptas.

Motor: Delantero, transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.397 c.c. Potencia: 105 CV a 5.500 rpm. Peso: 915 kg. Velocidad máxima: 183 km/h. Consumo medio ponderado: 8,7 l/100 km. Capacidad del maletero: 305/1.112 litros.



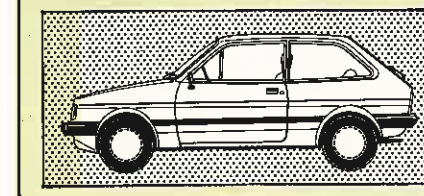
CITROËN VISA GTI 1.360.131 ptas.

Motor: Delantero, transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.580 c.c. Potencia: 105 CV a 6.250 rpm. Peso: 870 kg. Velocidad máxima: 186 km/h. Consumo medio ponderado: 8,4 l/100 km. Capacidad del maletero: 144/1.033 litros.



FORD FIESTA XR-2 1.179.019 ptas.

Motor: Delantero, transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.598 c.c. Potencia: 96 CV a 6.000 rpm. Peso: 840 kg. Velocidad máxima: 171 km/h. Consumo medio ponderado: 10,8 l/100 km. Capacidad del maletero: 168/728 litros.



AÑOS 60: HACIA UNA ESPAÑA GRANDE



- El «boom» económico.
- La emigración.
- El milagro alemán.
- Los Planes de Desarrollo.

historia¹⁶

Mercado

Un Lancia con clase

El Lancia Gamma de 1979 que venden en Grupauto, S. A. —Ronda General Mitre, 126. Barcelona. Telf. 212 69 44— es una berlina de cuatro puertas en perfecto estado que incorpora aire acondicionado. Una oportunidad para los caprichosos o coleccionistas, con motor de 2,5 litros y 150 caballos por 850.000 pesetas.

OFERTAS
DE LA
SEMANA



Descapotable a la carta

UN Mercedes siempre es un coche con clase, pero si además es un modelo 230 SL Pagoda el encanto es aún mayor. El coche que tiene a la venta Hispagaso —Juan Bravo, núm. 28, Madrid. Tels.

435 40 13 y 435 43 33— es del año 67 con matrícula A-K y de color azul metalizado. Se vende con dos capotas, dura y blanda, equipo de radio, llantas de aluminio e interior de cuero.



De capricho

CON tan sólo 30.000 kilómetros, este Renault Turbo, capaz de alcanzar los 230 kilómetros por hora, está como nuevo. Pintado todo entero en color plata metalizado y con el kit de 200 caballos

montado, el mismo que llevan los vehículos de competición de la marca, que comprende motor y suspensiones, se vende por 3.900.000 pesetas (Tels. 256 63 02/03, Antonio Pascual).



Mercado

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

KTM

250 MKT	250	46	142	452.800
250 GS	250	44	142	452.800
250 MC	250	46	142	489.300

LAMBRETTA

125	125	8	107	172.577
150	148	7,8	107	179.388
200	198	9,7	117	185.170

LAVERDA

1000-1000	981	100	215	1.705.000
-----------	-----	-----	-----	-----------

MONTESA

Cota 242	233,3	—	—	272.230
Cota 348 Total	348,6	—	—	270.250
Cota 350	349,6	—	—	283.240
Enduro 80 H7	74,8	—	82	230.540
Enduro 250 H7	246,3	—	119	321.440
Enduro 360 H7	349,6	—	130	242.220

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

MORINI

250 Bolide	250,5	26,6	138	341.180
350 Turismo	348,1	38,6	160	484.090
500 Sport	476,6	43	170	501.000
500 Camel	476,6	—	—	536.000

MOTO GUZZI

V 50 III	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	186	663.660
V 65-SP	643,4	52	180	770.306
V 65-Custom*	643,4	52	164	747.874
850-TS*	844	67	188	1.001.728
La Mans II	844	61	220	1.003.934
1000-SP-NT	948,8	71	200	988.665
1000-Convert	948,8	—	—	819.250
California II	948,8	—	—	1.076.846

MZ

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

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

OSSA

250 TE	249,2	—	130	271.590
250 Cook	241,2	34,2	150	343.201
303 Trail	302,7	—	—	332.120
350 Tsi-Ye	250,0	—	—	293.590

PUCH

Cobra M 82-TT-AD	73,3	12	95	222.390
Cobra M 82-Cross	73,3	18	95	198.930
Cobra M 82-TD	73,3	11	90	246.530

RIEJU

Strada	74	8,5	—	190.000
Marathon MR-80	75	14	—	264.500
Marathon Enduro	80	20	—	300.000
Marathon Cross	80	20	—	300.000

SUZUKI

GSX 500 ES	572	65	195	791.294
GSX 750 ES*	747	87	211	950.733

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	196.965
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	196.498
150 Ms	149,6	8,2	100	211.320
200 DN	198,0	10,2	110	226.661
250 Irie	198,0*	10,2	110	254.860

YAMAHA

DT 80	—	—	—	217.650
SR 250	239	17,0	115	368.300
SR 250 Special	249	20,0	117	368.080
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*	863	97,0	219	1.175.000
FJ 1100	1.097	125,0	250	1.537.315

MOTOR EN ANTENA-3

A partir de este mes, Antena-3 inicia una nueva etapa en su habitual programa dedicado al automóvil —Motor 3—, que se emite en las mañanas del domingo, desde hace ya dos años. Desde el pasado día 1 el programa ha sido totalmente renovado, tanto en su contenido como en los responsables de llevarlo a cabo, que a partir de ahora serán Antonio Castro Trujillo y Gabriel Mesa Barrera.

WARNER BROSS, NUMERO UNO

CON la llegada del verano, y al igual que sucedió el pasado año, Warner se ha convertido en la compañía

número uno de Estados Unidos y también de España. Dos recientes películas han propiciado este éxito: «La loca academia de Policía 2» y «Los goonies». A estos dos títulos hay que unir el más reciente aún, «Las vacaciones europeas de una chiflada familia americana», que en los tres primeros días de su proyección recaudó sólo en Estados Unidos más de doce millones de dólares.

NUEVO DIRECTOR DE VENTAS DE G. M. ESPAÑA



Hasta ahora director de ventas de la División de Marketing de General Motors España, S. A., Juan Manuel Baselga Calvo, ha sido promocionado a la posición de director de respuestas y accesorios, con responsabilidad total sobre las funciones de suministro, distribución, ventas y marketing.

El nuevo director de ventas es Rafael Pereda Piquer de cuarenta y un años, nació en Madrid, donde cursó sus estudios en el Colegio de Nuestra Señora del Pilar, y se licenció posteriormente en Ciencias Económicas en la Universidad Complutense. Vinculado profesionalmente al sector de automoción desde 1964, inició sus actividades dentro de General Motors España en junio de 1980, donde ha ocupado diferentes cargos, todos relacionados directamente con marketing y ventas.

EL OPEL SEIS MILLONES



El vehículo Opel seis millones ha salido recientemente de la línea de montaje de una de las dos plantas que General Motors Continental tiene instaladas

en Amberes (Bélgica) desde hace sesenta años. El millonario coche ha sido un Opel Kadett GSi de color blanco. Estas dos plantas de General Motors en Amberes dan

empleo a doce mil personas, tienen una capacidad anual de cuatrocientos mil vehículos y cuentan con las más modernas técnicas de montaje modular.

Cuéntenos su caso

DEFENSOR DEL METRO

COMO asiduo lector de su revista, primero, y como usuario de Metro en segundo lugar, tengo que indicarle mi sorpresa ante el ensayo publicado por ustedes en «nuestra revista n.º 93 con fecha 3/8 del presente». Sinceramente, antes de profundizar en las discrepancias del ensayo, les debo decir que soy propietario de un Metro versión 85 idéntico al de la prueba. Actualmente llevo aproximada-

la orientación de un servicio, ¿si un juego de llaves en pulgadas y un extractor del volante del motor es excesivo...? ¿no sé? Tema: Accesibilidad mecánica. Si se refieren a sacar el motor, en la fotografía del reportaje se observa que no han desmontado la calandra del radiador y el travesaño de la cerradura capó (máximo dos minutos). El consumo de aceite no es un problema grave, máxime cuando otras marcas homologan para sus vehículos un litro cada 1.000 kilómetros.

Para dejar ya el tema de mecánica más de una vez he leído en revistas que «una mecánica antigua no tiene por qué ser mala» y yo añado que es más fiable. En cuanto a la pérdida de cuotas de la dirección, ¿no será que bordilleando le habrán dado unos cuantos grados de más?, tenga en cuenta que el coche lo ha probado gente de la calle. He sido usuario de otros vehículos y les puedo decir que unas pastillas de frenos blandas me han durado 10.000 kilómetros, luego lo considero normal. Lo que sí me indigna es que digan «que el coche está mal acabado y que no cumple ni las normas de calidad exigidas». Si de algo presumo y se sorprende la gente al subir es justamente del acabado.

Luis Alapont



MOVILMAR RESPONDE

LEO con extrañeza la carta que en el número 97 de su revista firma el señor

Garrido, bajo el título «Abuso de confianza». El firmante padece, a mi juicio, una lamentable falta de memoria o exceso de imaginación que le hace cultivar el género de denuncia-ficción. Su amnesia le lleva a los siguientes errores:

- 1.º Su conclusión final es que los servicios posventa de Talbot dejan mucho que desear, olvidando que sólo ha ido a Movilmar, juzgando sin conocer a todos los demás. Sólo en Madrid capital puede encontrar más de veinticinco puntos de posventa a su disposición.
- 2.º Parece haber olvidado que existe un servicio de asistencia permanente (Es-

SOLUCION A LOS PASATIEMPOS

Negativos fotográficos

Sol: N.º 4

JEROGLIFICOS
Aparcó detrás de la moto.

«Frenó antes de cruzar el puente.»

CRITICA DE TIENDAS

Valencia Motors

ES la concesión Ford más cercana a Almuñécar, se encuentra a 4.600 kilómetros de Valencia, por la pista de Silla. Las instalaciones son modernas y disponen de cinco mil metros cuadrados. La exposición es moderna, amplia, con la distancia apropiada entre coches, y junto a ella las oficinas, con un buen equipo de vendedores. Trabajan en la empresa

un total de 45 personas. En la tienda de recambios se pueden encontrar todas las piezas y accesorios originales, el control se realiza por ordenador. La parte dedicada a taller ocupa gran parte de los locales, con instalaciones modernas, limpias, donde

un competente equipo de mecánicos se ocupan de la revisión y reparación de vehículos. Una amplia superficie se encuentra dedicada al vehículo de ocasión, todos ellos revisados y garantizados. Asimismo, dentro de la capital, Valencia Motors dispone de una exposición en la avenida Antiguo Reino de Valencia, número 29.

Puntuaciones: Entregas, 8; repuestos, 8; exposición, 7; vendedores, 6; financiación, 6.



Agenda

Del 10 al 6 de septiembre

Televisión

- El domingo día 15, dentro del espacio «Estudio especial», que se emite por la Primera Cadena a partir de las 12,30 horas, se conectará con el circuito de Francorchamps para ofrecer la salida del Gran Premio de Bélgica de Fórmula 1. La llegada se retransmitirá por la Segunda Cadena, a partir de las 15,30 horas.
- El mismo domingo y en la misma programación se retransmitirán, desde Guadalajara, las pruebas puntuables del Campeonato de España de Velocidad de Motociclismo, en las categorías de 80, 250 y 500 centímetros cúbicos.

Automovilismo

- Numerosas son las pruebas que se celebrarán en el fin de semana. De ellas destacan, los días 14 y 15, el Rallye Villa de Aguas, y ya en el mismo domingo, la III Subida de Aguas de Busot, la IV Subida a Prades, la Subida a Urbasa, el Autocross de Udala, el XVI Rallye El Ferrol y el Rallysprint Ciudad de Salamanca.

Motociclismo

- El domingo día 15, el Moto Club Centro Cultural San Mamed, de Pontevedra, organiza las pruebas correspondientes al Campeonato de España de Moto-Gross, en la categoría de 250 centímetros cúbicos. Y en Gerona, el Ripoll Motor Club organiza una prueba puntuable para el Campeonato de España, Trofeo Nacionales y Copas R.F.M.-E. de Enduro, en las categorías de 80 cc. y superiores a ellas.

También el día 15 de septiembre se celebra en Sabadell una nueva prueba del III Trofeo Nacional, de Resistencia Vespas.

cucha 24 horas), al que no recurrió aun teniendo derecho a su uso sin cargo alguno.

3.º El relato de las incidencias que según él sucedieron en Movilmar se parece muy poco a la realidad, que es más sencilla. Aun recepcionando su automóvil en fecha de gran afluencia de clientes se le indicó que podría estar terminado en un día y que pidiera confirmación telefónica esa misma tarde, informándosele entonces que la mañana siguiente podría retirarlo. Se le había cambiado la bomba y bombín de embrague y corregido ruido del tubo de escape. Al recoger el coche se mostró descontento por la tardanza (?) en términos no muy corteses, sin atender explicaciones.

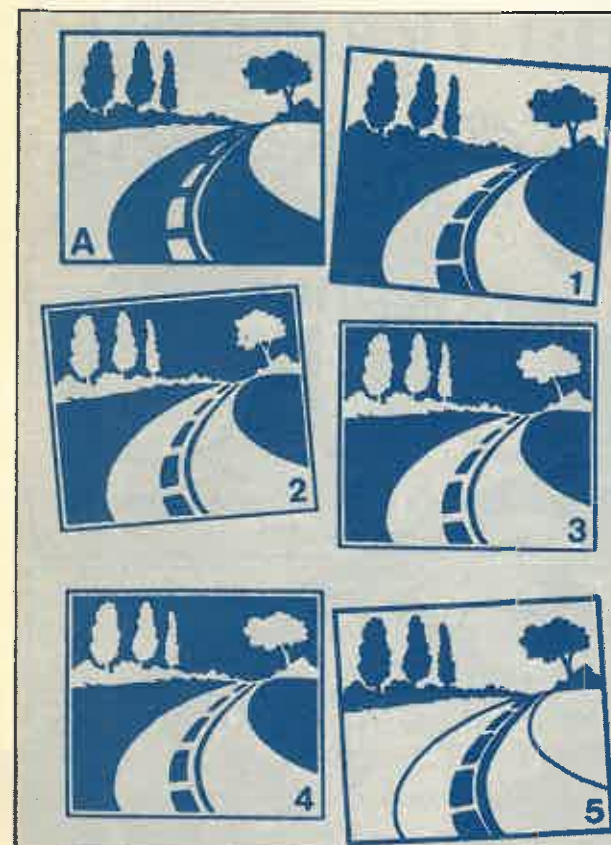
El viernes siguiente, sobre las tres de la tarde (no el sábado ni el lunes como él dice), entró con su coche a nuestra recepción dando voces. Nuestro jefe de servicio le indicó que tratamos a los

clientes con la suficiente amabilidad y corrección como para esperar el mismo trato. Seguidamente se le atendió, comprobando que tenía una fuga en el conductor de embrague, siendo necesaria la sustitución de dicha pieza, que en ese momento no se encontraba en nuestro almacén. Como insistió en llevarse su coche se le corrigió provisionalmente la fuga, encintando el tubo conductor. Esa pieza estuvo en nuestro almacén esa misma tarde esperando la prometida llegada del señor Garrido, sin que tengamos más noticias de él hasta leer su carta en MOTOR16, en la que quiere reflejar una inexistente fobia de Movilmar hacia él.

Señor Garrido, no somos perfectos, pero ni aun queriendo sabríamos hacer nuestro trabajo tan mal como usted ha descrito.

Tomás Martínez
(Director de Movilmar.
Concesionario
Peugeot-Talbot)

Pasatiempos



¿Cuál es el verdadero negativo fotográfico del trozo de la autopista «A»?

JEROGLIFICO

¿Llegó Luis a cruzar el río?

¿Dónde dejó tu primo el coche?

Soluciones pág. 33

F NOTAN
O +
P T



All
MCO
OTEO

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 COPE A TOPE.
EN BARCELONA RADIO MIRAMAR.

Lo dice el EGM.

BAJO LA LUPA

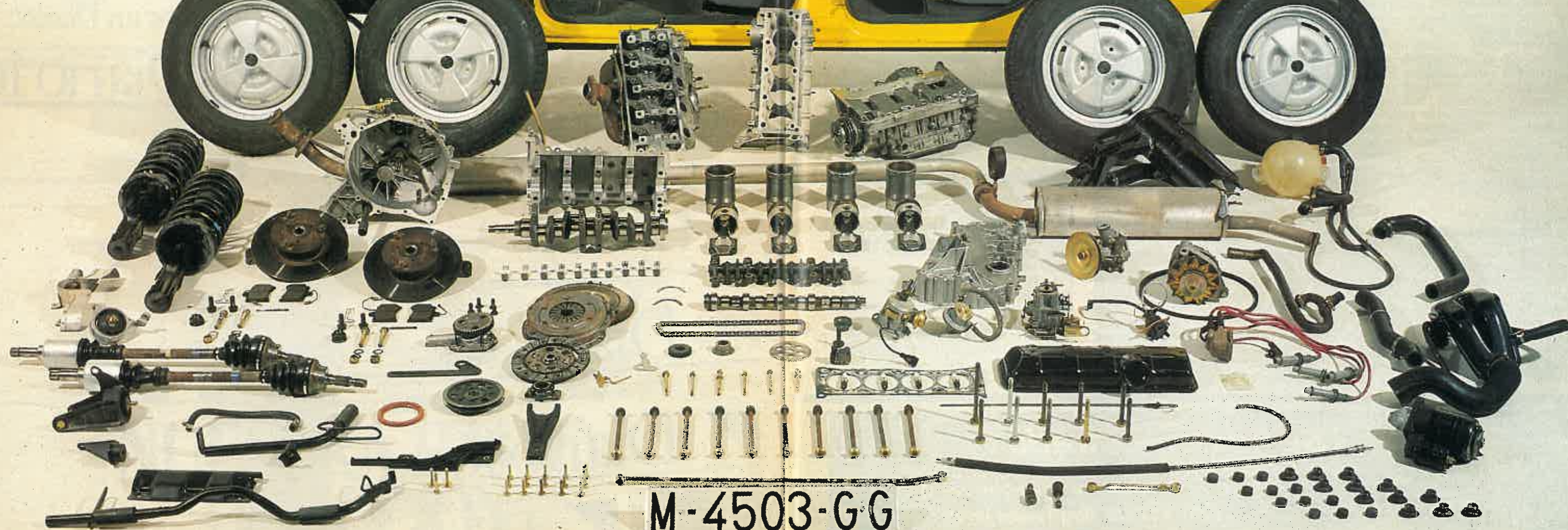
**PROBADO
MOTOR 16**



«Es un coche cómodo, rápido, estable
y seguro, con una línea que no

está a la altura de

su mecánica»



EL VISA 11 RE A LOS 15.000 KMS.

44/ Motor 16

AGRADABLE y económico han sido los calificativos más usados a lo largo de los 15.000 kilómetros que hemos realizado con el Citroën Visa 11 RE. Un coche que, a pesar de los años que lleva en el mercado, ha permanecido en un segundo plano en las listas de los coches más vendidos. Tan

sólo a raíz de la aparición de la versión diesel, sus ventas se animaron. La versión puesta a prueba es la dotada del motor de 1.124 centímetros cúbicos y que desarrolla 57 caballos, y es la que, en teoría, debe atraer más la atención de los compradores. El resultado de la prueba ha sido muy satisfactorio, ya que en general todos los probadores se

han sentido muy a gusto en el coche y, tras el análisis, no se ha observado ningún fallo de importancia.

El punto que ha levantado más polémica ha sido la estética. La línea exterior resulta excesivamente funcional, y tal vez haya quedado un poco anticuada, pero por lo demás el coche responde perfectamente a las exigencias

Motor 16 / 45



Tras los 15.000 kilómetros se comprobaron las cotas de dirección. La máquina confirmó que todo estaba en su sitio.

actuales del mercado con un nivel de calidad a la altura de la competencia.

En el apartado mecánico sólo cabe decir que el motor es de diseño moderno, el famoso Douvrin que montan muchos modelos nacionales e importados, y el resto de los elementos son de tipo convencional, sin los alardes tecnológicos a los que normalmente nos tiene acostumbrados Citroën.

ANÁLISIS

Antes de comenzar a devorar kilómetros, comprobamos el rendimiento del Visa en el banco de rodillos y nos sorprendió con unos excelentes 52,9 caballos, cuando apenas había rodado 400 kilómetros. Tras los 15.000 kilómetros, volvimos a realizar la prueba para comprobar cómo había variado el rendimiento. Esta vez la potencia desarrollada fue de 54,8 caballos, cifra que nos

parece correcta y está próxima a los 57 caballos anunciados en fábrica. La poca variación entre el rendimiento del coche al principio de la prueba y el final da fe de la buena calidad de acabado de este motor. Estos motores, cuando salen de fábrica, están ajustados, pero no sufren rozamientos excesivos, por lo que el tiempo de rodaje es mínimo. La puesta a punto se mantenía bien, pero las emisiones de gases habían subido un poco respecto de la puesta a punto inicial. La compresión de todos los cilindros era buena y semejante para todos.

Después de realizar estas comprobaciones, comenzamos a desmontar el coche para examinarlo pieza a pieza. Lo primero que llamó la atención a Angel Robledo fue la buena disposición de todos los órganos del motor. A pesar de estar en un habitáculo relativamente pequeño, la accesibilidad era buena. Excepto para hacer el reglaje de ta-

qués. También le gustó el motor por su diseño, pero puso como pega que se trata de un motor delicado para trabajar en él: «Es un motor que no admite chapuzas.» La estanqueidad de todo el bloque era buena y no había pérdidas por ninguna parte. En este apartado hay que destacar que en muchos sitios en vez de juntas, lleva una pasta que sella la unión. Esta operación hay que hacerla con esmero, pues si las superficies metálicas no están perfectamente limpias, la junta será deficiente y en poco tiempo se producirán pérdidas. Curiosamente, esto parecen ignorarlo en las tiendas de recambios Citroën, pues en ninguna de las consultadas tenía dicha pasta sellante.

A la hora de desmontar las piezas, se encontraron con un colector de escape reticente que por su diseño resulta bastante complicado de quitar, pero por lo demás bien.

La culata, los pistones y las paredes de los cilindros tenían un aspecto inmejorable. Los casquillos de las bielas y en general todas las partes del motor sometidas a rozamiento estaban bien. Esto se debe, en parte, a la buena construcción del motor y, en parte, a la buena calidad del aceite empleado: Total GTS Plus, que es el recomendado por la marca.

Hay que destacar que la bomba de aceite estaba como el primer día, a pesar de que el engrase del motor y el cambio es compartido y en estos casos la bomba tiende a rayarse con las virutas metálicas desprendidas del cambio.

La dirección mantenía sus cotas y no se apreció ningún desgaste extraordinario en las ruedas delanteras. Estas, al igual que las traseras, tan sólo se habían desgastado un milímetro.

Los frenos también soportaron la dura prueba. No había pérdidas en todo el circuito y las pastillas tenían por delante otros 20.000 kilómetros de uso. Los discos se habían gastado tres décimas de milímetro, lo que es un desgaste totalmente normal.

En el conjunto caja de cambio y

En su largo periplo, el Visa recorrió casi toda la geografía española y parte de la francesa. En la fotografía, en la puerta norte de Medinaceli.

VIRTUDES

- Economía.
- Comportamiento.
- Suavidad de marcha.

DEFECTOS

- Equipamiento pobre.
- Asientos demasiado blandos.
- Posición del volante.

PRESTACIONES



VELOCIDAD MÁXIMA

(km/h.)146,8

ACELERACIÓN (seg.)

400 m. salida parada 20,6
1.000 m. salida parada 38,9
De 0 a 100 km/h. 17,1.

RECUPERACIÓN (seg.)

400 m. desde 40 km/h. en 4.ª 22,9
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª 24,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª 44,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª 48,1
De 80 a 120 km/h. en 4.ª 26,6
De 80 a 120 km/h. en 5.ª 34,0

FICHA TÉCNICA



VISA II RE

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.124 c.c. (72x69 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Árbol de levas en cabeza, accionado por cadena. Alimentación: Un carburador. Compresión: 9,2 a 1. Tipo de carburantes: Gasolina 97 oct. Capacidad del depósito: 40 litros. Potencia máxima: 57 CV a 6.250 rpm. Par máximo: 8,2 mkg. a 3.000 rpm.

TRANSMISIÓN Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª 6,8 km/h.; 2.ª 11,6 km/h.; 3.ª 17,7 km/h.; 4.ª 23,7 km/h.; 5.ª 29,5 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCIÓN Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,4. Diámetro de giro: 9,9 metros.

FRENOS Sistema: Discos delante, tambor detrás, servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente en las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 4½ x 13 pulgadas. Neumáticos: 145 SR 13.

PESO En orden de marcha: 810 kgs.



¡ 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



Incidencias

3.000 kms.	Cambio de aceite
4.500 kms.	Se despegó el retrovisor
6.150 kms.	Se atasca la rejilla de aireación
9.000 kms.	El asiento del conductor empieza a ceder
13.080 kms.	Cambio de aceite



Un punto negro. El líquido de frenos no estaba a la altura del resto de los componentes del sistema de frenos.

Costo por kilómetro

En pesetas, teniendo en cuenta los gastos de combustible, aceite, neumáticos y reparaciones con un consumo igual al de la prueba realizada:

6,9 l/100 kms.

Ptas./km.

Para 10.000 kms. al año	8,7
Para 15.000 kms. al año	8,5
Para 20.000 kms. al año	8,5
Para 30.000 kms. al año	8,4
Para 50.000 kms. al año	8,3



transmisiones, la única pega que se encontró fue la pérdida de grasa por los extremos de las dos transmisiones. La pifonía del cambio hace bastante ruido, sobre todo en caliente. Esto se debe principalmente a que es el mismo aceite el que engrasa el motor y el cambio de marchas, por lo que cuando se calienta mucho el aceite, éste pierde parte de sus propiedades de viscosidad. El embrague había sufrido un desgaste normal y su vida se puede estimar en unos 70.000 kilómetros.

Amortiguadores, silent blocks y demás elementos que componen la suspensión del coche seguían cumpliendo bien su misión sin que aparecieran desgastes ni otro tipo de anomalías.

En los interiores, el resultado del

Balance final de los consumos

Consumo	Ciudad	Carretera	Autopista	Total
Kilómetros recorridos	3.155	10.216	1.653	15.024
Porcentaje sobre total	21	68	11	100
Litros consumidos	290,3	623,2	82,1	1.036,4
Consumo 100 kms.	9,2	6,1	7,4	6,9
Coste en pesetas	26.998	57.957	11.449	96.449
Coste km. recorrido	8,5	5,6	6,9	6,4



examen no ha sido tan brillante como en la mecánica, pero tampoco es malo. Los únicos fallos han sido el retrovisor, que se despegó; una rejilla de aireación, que se atascó, y el asiento del conductor, que al cabo de unos miles de kilómetros acabó cediendo. El acabado interior es mejorable, en cuanto a que todo el sistema del asiento trasero hace mucho ruido y, en general, los paneles interiores vibran y hacen ruidos.

En conclusión, tras los 15.000 kilómetros, el Visa estaba en perfecto estado y tan sólo se produjeron unas pequeñas incidencias en el interior del coche debido a pequeños fallos de acabado.

OPINIONES DEL EQUIPO DE PRUEBAS

Las opiniones de nuestros probadores han sido en general favorables al Visa y todos han destacado la sencillez y la economía de funcionamiento del coche.

El primer conductor, y el encargado de hacer el rodaje al coche, fue en esta ocasión *Gigi Corbetta*, nuestro enviado especial a todos los Grandes Premios de Fórmula 1. Los 1,96 metros de estatura de Gigi se acomodaban bastante bien dentro del Visa, y con el coche realizó casi cinco mil kilómetros por España y Francia, y sus impresiones sobre el mismo son las siguientes: «El motor te pi-



José Luis de la Viña, guiado por su amor al mar, pasó al Visa por casi todos los puertos de la costa mediterránea.

de llevarlo con alegría y es asombroso lo bien que aguanta rodar mucho tiempo a un régimen elevado. Le cuesta alcanzar la velocidad máxima, pero una vez que llega, ya no baja. El interior es muy simplón, pero es de agradecer que en Citroën se hayan olvidado de aquellos inútiles satélites que montaban anteriormente estos coches.»

José Luis de la Viña también realizó algunos miles de kilómetros a lo largo de la costa en el Visa. En cuanto a la forma de rodar del coche, dijo: «Este pequeño Visa es un coche cómodo, rá-

pido, estable y seguro. Una magnífica aerodinámica hace que un motor discreto, pero útil, le haga alcanzar velocidades notables y, lo que es mejor, mantenerlas. Por esto es un auto que resulta agradable incluso en viajes largos.» En cuanto a la caja de cambio, dijo: «Presenta un pequeño escalón entre segunda y tercera que puede hacer crítico algún adelantamiento.» Al igual que sus compañeros de pruebas, criticó la pobreza de los interiores, y en particular el salpicadero.

Esta vez la probadora femenina fue *María Luisa López*, aficionada al automovilismo y con carnet de conducir desde hace seis años. Nada más montarse en el coche, María Luisa notó que quedaba muy hundida en el asiento, y con su metro sesenta y dos necesitaba adoptar una postura muy recta para poder ver bien. Sus impresiones fueron las siguientes: «Me gusta la suavidad con que funciona el motor y lo bien que frena, pero no consigo adoptar una posición cómoda, ya que el volante está demasiado horizontal y me queda un poco alejado.»

Al preguntarle sobre la estética, su respuesta fue la siguiente: «Tiene una línea un poco extraña, tendrían que cambiar el morro para suavizarlo un poco.»

Los últimos kilómetros de la prueba los realizó *Enrique Blanco*. Sus opiniones tienen siempre un punto de vista similar al de un corredor de maratón, pues siempre valora la economía y la facilidad para hacer kilómetros en el coche. Con respecto al Visa, dijo: «Es un coche agradable, con pocas pegadas en general y cómodo, a pesar de tener los asientos hundidos. Alcanza con facilidad los ciento cincuenta kilómetros por hora, pero entonces los aireadores se vuelven altamente ruidosos.» En el interior, criticó el tablero de instrumentos: «Es pobre y no cumple con su misión, ya que los testigos luminosos no se ven, sobre todo de día. En el caso particular de los intermitentes, tampoco se oyen,

LOS FRENO, BIEN



El sistema de frenado se mantenía en perfectas condiciones. Las pastillas, que son los elementos que más sufren, se desgastaron poco y podían durar otros 20.000 kilómetros. El único punto que desentonaba era el líquido de frenos, que apenas alcanzó los 140 grados centígrados entró en ebullición.

A TODA PRESION



Un apartado que examinamos con especial interés fue la bomba de aceite. En los motores como éste, en los que el mismo aceite engrasa la caja de cambios y el motor, es frecuente encontrar anomalías en esta pieza. Este no fue el caso del Visa, cuya la bomba presentaba un aspecto impecable.

MODERNO, PERO DELICADO



El motor está construido de aleación ligera y es de excelente calidad, pero tiene el inconveniente de que no se le pueden hacer reparaciones a ojo. Un simple apretón de más a una bujía puede arruinar una culata, que no es precisamente una pieza barata. Por lo demás, el motor cumple sobradamente.

por lo que es fácil dejárselos puestos hasta que saltan.»

José Robledo, mecánico de profesión, también probó el Visa. Lo que más le gustó fue lo racional del diseño: «Es un coche al que no se le puede pedir más, anda como si fuese de mayor

cilindrada. La mecánica es sencilla y el motor está muy equilibrado.» En cambio no le gustó el hecho de que se balancee tanto en las curvas: «Recuerda un poco a las tumbadas que pegan los 2CV en las curvas que se toman un poco fuertes.»

CONCLUSION

Después de analizar los resultados obtenidos en el taller y tras escuchar las opiniones de nuestro equipo de pruebas, hemos llegado a la conclusión de

que el Citroën Visa 11 RE es un utilitario que se adapta perfectamente a las exigencias del mercado. La mecánica es fiable, aunque es delicada a la hora de reparar y necesita unas manos expertas para cualquier intervención. Los interiores tienen un acabado aceptable, pe-

ro en algunos han sido los asientos, que son demasiado blandos y se hunden. Las prestaciones del coche son buenas, y sobre todo destaca una buena velocidad punta. Los consumos son excelentes, y este punto lo prueba el hecho de que el promedio de consumo en to-

da la prueba ha sido de 6,9 litros cada 100 kilómetros.

En definitiva, el Visa es un buen coche al que le ha traicionado su aspecto exterior, poco atractivo.

Victor Piccione
Fotos: Alex Puyol

MOTOR

★★★★

El motor estaba en buen estado. El rendimiento era bueno, aunque se había salido un poco de punto y las emisiones de gases eran un poco elevadas. Es de diseño muy moderno, pero resulta un poco delicado el trabajar en él.

CORREAS

★★★★

Las correas del motor no habían sufrido ningún tipo de desgaste fuera de lo normal y estaban en condiciones de seguir siendo usadas durante muchos kilómetros.

TRANSMISION

★★★★

El embrague se desgastó lo normal y su vida se estima en unos 70.000 kilómetros. Las transmisiones perdían grasa por sus extremos y el funcionamiento general del cambio resultaba un poco ruidoso.

ACCESORIOS

★★★★

El retrovisor interior se despegó y el mecanismo para evitar el deslumbramiento no funcionaba. Una de las rejillas de

aireación se atascó y quedó permanentemente abierta. La parte de la bandeja trasera y el mecanismo de abatimiento del asiento posterior hacía bastante ruido en cuanto se comenzaba a rodar.

PUERTAS

★★★★

Ningún problema en este aspecto. Es de destacar que durante toda la prueba las cuatro puertas se cerraban con mucha suavidad.

JUNTAS

★★★★

No había pérdidas en el motor, ni de aceite ni de agua. Las juntas son buenas y en algunos sitios en vez de juntas lleva pasta «doctite».

AMORTIGUADORES

★★★★

El coche seguía siendo igual de estable que al principio de la prueba. Los amortiguadores cumplían con su deber sin mostrar síntomas de fatiga.

FRENOS

★★★★

El desgaste de los frenos fue normal, tanto para los discos y tambores como para las pastillas y zapatas. En cambio, el líquido era de mala calidad, puesto que tenía un punto de ebullición de tan sólo 140 grados centígrados.

DIRECCION

★★★★

Las cotas de dirección se mantenían dentro de las tolerancias de fábrica y no había holguras en la caja de la cremallera. La posición del volante fue criticada por la mayoría de los conductores.

CERRADURAS

★★★★

No se detectó ninguna anomalía en este apartado. Tanto las cerraduras de las puertas como la del maletero funcionaron bien todo el tiempo.

CARROCERIA

★★★★

Ningún punto de óxido y en general un buen acabado en las soldaduras. No había síntomas de fatiga por torsión ni se producían ruidos.

ASIENTOS

★★

Los asientos eran excesivamente blandos y, por tanto, resultaban incómodos, particularmente al conductor. El delantero izquierdo estaba hundido, por lo que el conductor quedaba muy bajo. La tapicería presentaba un buen aspecto.

ESCAPE

★★★★

Todo el sistema de escape se mantenía bien y no se apreciaban fugas. El colector de escape está anclado de forma que es muy difícil desmontarlo.

RUEDAS

★★★★

El desgaste apreciado fue de tan sólo un milímetro y homogéneamente entre las ruedas delanteras y las traseras.

- ***** Desgaste inapreciable. Perfecto estado.
- **** Desgaste normal. Buen estado.
- *** Desgaste ligeramente superior al normal. Desgaste acusado. Resultado mediocre.
- ** Desgaste inadmisiblemente. Elemento defectuoso.
- * Desgaste inapreciable. Perfecto estado.

REGATAS EN LA BAHIA

La bahía de Cádiz es el mejor sitio de Europa para navegar a vela. Estas especiales características han hecho desde siempre que, a lo largo de los milenios, Cádiz haya sido uno de los puertos más importantes de la historia. Hace catorce años comenzó en esta bahía el intento de organizar regatas de cruceros con proyección internacional, y así nacieron las regatas del Xerry, organizadas por el Club Náutico de El Puerto de Santa María y patrocinadas por el consejo regulador de esta Denominación de Origen.

En los últimos años, el deseo de impulsar el turismo náutico en estas aguas, unido al interés que despertaba esta regata, ha llevado a que se organice la Semana Internacional de la Bahía de Cádiz, con cuatro pruebas importantes seguidas: El Xerry, el trofeo Osborne y el trofeo del Casino Bahía de Cádiz, y puntuando con una prueba de cada una de estas regatas, más un triángulo, este año ha tenido lugar el Primer Campeonato de España de Cruceros para las clases primera a quinta.



«Sirius II», navega al largo con espel, mientras que el portugués «Bigamist», aún chile hacia la baliza.

En primer plano «Puerto Xerry», uno de los barcos más grandes, llevado por una tripulación de El Puerto.



Todo esto ha hecho que 46 barcos, venidos de todas las costas españolas y de Portugal, se hayan dado cita en estas aguas a lo largo de las dos últimas semanas del mes de agosto; en total, las pruebas a disputar fueron diez, de las que se anuló una por problemas meteorológicos.

Los grandes triunfadores de esta edición han sido los tripulantes del *Sirius II*, de la Armada española, que se han impuesto a muy buenos barcos, como el media tonelada gallego *Cutty Sark*, patroneado por Pedro Campos, ganador de las tres ediciones de la Vuelta a España. Estos dos barcos se repartieron los triunfos: el primero ganó el

Xerry y el Osborne, y el segundo, la regata del Casino Bahía de Cádiz además; se impusieron en sus respectivas divisiones en el Campeonato de España, que patrocinó Aguabrava.

Pero no sólo estos dos barcos hicieron buenas regatas: el cántabro *Petromed*, con el tres veces medalla olímpica Rodney Stuart Patison en su tripulación, opusieron muy seria resistencia a el *Sirius II* y le vencieron en algunas de las pruebas. También hizo buen papel el portugués *Bigamist*.

Pero no sólo de puras máquinas de regatas, difíciles y costosas vive el hombre, en esta regata también participan y de manera muy entusiasta



los barcos de crucero más o menos familiares, que compiten entre ellos en una clasificación propia; aquí destacó el *Rondine*, de Miguel Castañes, que lo ganó todo en su clase.

La bahía de Cádiz es el punto de encuentro natural de las diferentes flotas de crucero de las distintas costas españolas; por esta razón, estas simpáticas y agradables regatas cada año cuentan con más participantes, atraídos por el

A la izquierda «Cutty Sark»; a su lado, el «Sirius II», que, junto a «Petromed», cuya tripulación posa en el barco, al final de las pruebas fueron los participantes más destacados de estas regatas.



buen viento de esta bahía y por la hospitalidad que brindan los regatistas locales y el Club Náutico de El Puerto de Santa María.

Texto y fotos: J. L. de la Vía

K-75-C

LA PRIMERA TRICILINDRICA BMW



CON ocasión del primer centenario de la motocicleta, BMW ha presentado el modelo K-75-C, la primera tricilíndrica de BMW, que, al margen de tener la misma arquitectura de la K-100, se diferencia en muchos aspectos.

Los mayores cambios se refieren al motor, donde se han variado las cámaras de combustión, el calado de los tres cilindros, en este caso a 120 grados, y la adopción del árbol de compensación al cigüeñal para reducir las vibraciones. El sistema de inyección es igual a las



Desde la posición del piloto, la instrumentación no guarda diferencia con la K-100, de diseño moderno y muy funcional.



La nueva BMW nace a los cien años de la primera motocicleta. Por los velocípedos han pasado más años.

K-100, así como el cambio y la transmisión secundaria. El motor desarrolla 75 caballos a 8.500 revoluciones por minuto, con un par motor de 6,5 mkg. a 6.750 revoluciones por minuto, y lo más sorprendente es que a 2.500 revoluciones por minuto se dispone del 83 por 100 del par motor máximo, con lo cual la recuperación desde los bajos regímenes es fantástica.

Durante la toma de contacto, a lo largo de las carreteras de los Alpes bávaros, se pudo comprobar las dotes de elasticidad del motor, que permiten rodar a buena marcha sin necesidad de un uso exhaustivo del cambio.

La estabilidad y la comodidad en todos los trazados reafirman una vez más la filosofía de BMW. Llegado el momento de rodar en autopista, la K-75-C alcanza sin muchos esfuerzos los 200 kilómetros por hora, todo esto con un consumo medio de siete litros de gasolina por cada 100 kilómetros. En cualquier circunstancia, los dos discos de freno delanteros que la equipan aseguran fiabilidad y permiten parar la moto cuando se quiera, así como el freno de tambor montado en la rueda trasera.

En orden de marcha, con los 21 litros de gasolina que caben en el depósito, la K-75-C pesa 228 kilos, aproximadamente diez menos que la K-100 básica; sin embargo, la longitud total de la moto es idéntica. También está disponible en versión deportiva, denominada R, que se diferencia por el carenado, la llanta posterior de 17 pulgadas, algo más de peso y velocidad punta mayor.

En nuestro país todavía no se ha fijado el precio de la K-75-C, pero se puede deducir por el precio en Alemania que esta agradable gran turismo se aproximará al millón doscientas mil pesetas.

Texto y fotos: **Gigi Corbetta**

Este es el primer motor de tres cilindros de la marca, que se distingue por sus prestaciones, y en especial su poder de recuperación.



MOTORISMO

Campeonato de España de Velocidad
XXIII CIRCUITO ALCARREÑO

TROFEOS

Excma. Ayuntamiento
de Guadalajara

Excma. Diputación
Provincial de Guadalajara

CATEGORIAS:

Campeonato de España (80, 250 y 500 c.c.)

Trofeo Nacional Senior (80 y 125 c.c.)



DIA: 15 de Septiembre de 1985

HORA: 10 de la mañana

Entrenamientos: Día 14, a las 2:00 de la tarde

CIRCUITO: POLIGONO "EL BALCONCILLO" - Guadalajara

Organiza: MOTO CLUB ALCARREÑO

Gráf. NUEVA ALCARRIA, S. A. - Guadalajara

Depósito Legal: GU-335-85



LA TRAGEDIA CORRIO EN ALCANIZ



Pocos instantes después llegó el accidente, el responsable de Renault Competición, Tramont, y el alcalde, José María Pascual, se quedaron consternados

LA crónica de Alcañiz 85 es la de una carrera no disputada, la de una carrera que tuvo que detenerse a los veinte minutos de los primeros entrenamientos por un gravísimo accidente; dos espectadores muertos, una decena de heridos entre el público, y un piloto, José Jacinto «Chiqui» Burgos, con quemaduras en

el 65 por 100 de su cuerpo son las notas para una crónica de sucesos totalmente negra. El Renault 5 GTS de la Copa Iniciación conducido por Burgos se salió de la pista en la zona más rápida de este circuito urbano, en las proximidades de la glorieta del paseo Andrade, muy cerca del río Guadalope. El coche se escapó descontrolado

después de tomar una curva casi a fondo, con una velocidad próxima a los ciento sesenta kilómetros por hora; derrapó de atrás varias veces, golpeó el guardarraíl, arrancó de cuajo una farola, y su vuelo, a más de metro y medio de altura, terminó al caer en medio del público. La tragedia fue aún más grave porque el depósito de gasolina



Chiqui en breve

JOSE Jacinto nació en Bilbao, hace veinticuatro años, está casado y es una de las grandes esperanzas del automovilismo español. José Jacinto, «Chiqui» en el ambiente de las carreras por su corta estatura, hizo su primera aparición nacional en el Volante Auto-Hebdo de 1983, certamen en el que consiguió una excelente posi-

ción. Al año siguiente, ya en 1984, ganó el Volante y estuvo corriendo toda la temporada a los mandos de un Seat Fura Crono. Burgos tuvo una progresión espectacular y en la última carrera del Campeonato, disputada en el Jarama bajo un aguacero impresionante, derrotó a todos sus rivales con una maestría excepcional.

del R-5 explotó al caer y el coche se incendió. Los servicios de salvamento, las ambulancias y la Cruz Roja actuaron con rapidez, y los heridos más graves fueron trasladados a Zaragoza en una unidad móvil de vigilancia intensiva y en un helicóptero.

Después del accidente todo el mundo se lanzó a las conjeturas, a la búsqueda de culpables, pero en Alcañiz 85 lo que sucedió fue producto de una unión de factores negativos que arruinaron el esfuerzo de un pueblo que cree en sus carreras, un pueblo que ama sus dos días de septiembre adobados con el

ambiente de competición y que colabora en bloque con sus pesetas y con sus sudores a la hora de montar las medidas de seguridad.

La organización falló en un punto muy claro: se habían previsto unas medidas extraordinarias de protección de cara a acoger la carrera de los Fórmula Fiesta y esas medidas no llegaron a ser montadas, por lo que los pilotos de los monoplazas más pequeños no salieron a la pista; los otros fallos fueron los habituales en cualquier circuito no permanente, llámese Alcañiz, Detroit o Mónaco.



El ambiente incomparable de Alcañiz en los primeros momentos de los entrenamientos

Los coches de la Copa Renault Iniciación fueron los primeros que pisaron el suelo del circuito, un asfalto deslizante y con bastante polvo en los lugares más delicados; menos de veinte minutos después se produjo el accidente. Hasta esos instantes, el mejor tiempo de los R-5 Iniciación lo había hecho César González Bueno, seguido de Cosme Domecq, Iñigo Maguregui y el propio José Jacinto Burgos. Al iniciar su décima vuelta de entrenamientos, momento en que se produjo el accidente, Burgos rodaba seguido de cerca por Domecq, piloto que contempló toda la tragedia.

El coche quedó destrozado por completo en su parte externa y con el interior casi carbonizado; del asiento de Chiqui Burgos quedaron tan sólo los hierros del chasis, ya que el recubrimiento desapareció comido por el fuego.

A la hora de buscar las responsabilidades hay que volver la vista hacia la comisión de circuitos dentro de la Federación Española, una comisión que debería ser capaz de exigir las medidas de seguridad acordes con las prestaciones de los nuevos modelos.



El accidente ha sido muy grave, pero Alcañiz no debe condenarse, es un pueblo en el que se saborean las carreras y un circuito en donde los pilotos quieren medir sus fuerzas porque allí se da relieve a las dotes de conducción y se dejan atrás las diferencias de potencia. Los responsables demostraron también su honradez y su pundonor, dieron prioridad al luto antes que al espectáculo sin tener en cuenta ni los siete millones de pesetas ya invertidos en la organización, ni las consideraciones comerciales de hoteles, restaurantes y otras industrias.

Alcañiz 85, el pueblo que esa mañana del sábado había tenido la alegría del gordo de la lotería, casi setecientos millones de pesetas, recibió el mazazo con una serenidad impresionante y sin aspavientos absurdos. Por eso Alcañiz no debe morir, simplemente hay que revisar de verdad las medidas de seguridad.

Angel Marco
Fotos: Ramón Rodríguez

A TODO GAS

● El día 18 se termina de asfaltar el circuito de Jerez. Ese mismo día llegará a la ciudad andaluza Bernie Ecclestone, con quien el alcalde de la localidad ha mantenido un primer contacto en Monza. El Gran Premio de España podría disputarse allí en 1986.

● El circuito jerezano podría inaugurarse oficialmente con motivo del Trofeo de la Merced de Motos. La afición del Motoclub de Jerez cubrirá las deficiencias que pueda haber en las instalaciones.

● Fuentes del RACE aseguran que no hay distanciamiento con Zanini, que sigue siendo candidato bien colocado a conducir el coche.

● Por otro lado, han quedado desmentidos los rumores que aseguraban que Guillermo Barreras había sido contactado para ocupar el puesto de piloto del Ford RS 200.

● El coche español va a entrar en producción dentro de quince días. A primeros del mes de octubre estará en España.

● Antonio Zanini, falto de presupuesto, no participará en el Rallye Príncipe de Asturias. En cambio sí lo hará, con el R-5 Turbo Tour de Córcega, Genito Ortiz.

● Luis Pérez Sala tiene muy avanzados los contactos para entrar en un equipo de Fórmula 3.000 el año que viene. Ahora sólo falta que respondan los patrocinadores.

● Austin Rover estudia la posibilidad de hacer correr un Metro 4 x 4 en el Campeonato de España de Rallyes.

● Se ha suspendido la producción de las doscientas unidades del Lancia Delta S.4. Lancia se acogerá a la legislación del grupo S, que sólo pide diez unidades.

● El Ford RS 200 debutará en el Mundial con motivo del Rallye del RAC. El último fin de semana ha ganado el Rallye de Lindisfarne con tres minutos de ventaja sobre el segundo clasificado. Malcom Wilson ha sido el encargado de pilotar el coche en este ensayo.



Alvaro Ybarra

Andalucía, en obras

EL verano ha dejado sobre la piel milenaria y aún subdesarrollada de Andalucía un rastro de promesas de nuevas carreteras que estarán listas y plisadas de asfalto para el 92, cuando la conmemoración del V Centenario y la Expo de Sevilla, cuyos hombres, con el comisario Manuel Olivencia a la cabeza, han desistido de dedicar agosto al ocio vacacional por mor del trabajo acumulado.

También, bajo el sol y sombra del estío andaluz, han seguido creciendo los proyectos más o menos avanzados de los tres puertos deportivos que se alimentarán de embarcaciones de lujo en sus atracaderos los próximos veranos. A saber, Puerto Sherry, Sotogrande y Fuengirola.

En El Puerto de Santa María, Puerto Sherry, con las bendiciones de la Administración en forma de licencias y el beneplácito del consejero de Política Territorial de la Junta de Andalucía, Jaime Montaner, es ya casi una realidad palpable para desespolación del colectivo ecologista que comanda Juan Clavero, que no habla de modernos espigones, sino de nuevas heridas sobre el mar increíble de la bahía gaditana. El juez Grosso de Herranz, el mismo del «caso Paula», ha avivado la polémica del puerto al procesar a los ecologistas por injuriar con pancartas a los constructores de Puerto Sherry.

Sotogrande, dicen que para 1987 se convertirá en una especie de Venecia ultramoderna allí donde comienza la Costa del Sol, con canales, embarcaderos en las puertas de los chalés, jardines marítimos y hasta islas, según el proyecto de construcción del puerto deportivo que será, con sus 550 puntos de atraque, la más importante instalación de este tipo del Mediterráneo.

Y queda clara la iniciativa del alcalde Sancho Adam en Fuengirola. Otro puerto deportivo, con capacidad para 250 embarcaciones, según el proyecto original de los 400 millo-

nes de inversión. Pero el tránsito del verano andaluz, en cuyas entrañas crecían las futuras radas que escalarán el litoral, ha sido, sobre todo, el rallye sin fechas del tránsito de los trabajadores emigrantes marroquíes hacia su país, vía Algeciras. Cualquiera de estos hombres, estos moros, con sus atestados cacharros, cubren la distancia Bonn-Málaga, París-Algeciras, Estrasburgo-Jerez de la Frontera en un tiempo récord que haría palidecer de envidia al más avezado piloto de pruebas de resistencia.

Tres mil, tres mil quinientos kilómetros sin descansar en busca del ferry sobre el que cruzar el Estrecho. Tres mil, tres mil quinientos kilómetros sin descansar que movilizan a la Dirección General de Tráfico, la

Cruz Roja, el Creciente Rojo, Protección Civil y los Ayuntamientos afectados, especialmente el de Algeciras, cuyo alcalde, Ernesto Delgado, se ha pasado medio año reuniéndose con el vicecónsul Califa Elbay para que la avalancha automovilística que ha sembrado de áreas de descanso las olvidadas carreteras andaluzas no se les fuera de las manos.

Mientras los últimos moros atravesaban la Península sin encomendarse a Alá ni al diablo, coincidiendo con las más antiguas hélices de los crepúsculos andaluces de finales del estío, el presidente de la Federación Andaluza de Automovilismo, Vidal Castro, y los Paco Romero, Marqués de Cubas, Emilio Villota, etcétera, se daban cita en Puerto Banús para asistir a la presentación festiva del que será circuito urbano Banús, una monería de más de dos kilómetros, patrocinada por la casa Phillips-Morris, que se vestirá de largo en marzo con el Puerto Banús International Prix-86.

Nada de Fórmula-1, tal y como insisten algunos, pero sí algunas pruebas del Campeonato de España, la Copa Renault y otras de exhibición.

Ah, el circuito de Jerez ya tiene el visto bueno del presidente de la FISA.



GRAN PREMIO DE ITALIA

PROST EN LA MOVIDA DE MONZA



El Gran Premio de Italia ha sido la prueba más esperada en lo que va de temporada. La rivalidad entre Michele Alboreto y Alain Prost había llegado al punto crucial, y justamente en Monza frente a más de doscientos mil espectadores se ha empezado a clarificar la situación, quedando Alain Prost como el candidato más probable al título mundial de Fórmula 1.

Justamente en el circuito de Monza, catedral del automovilismo y meca de los ferraristas más empedernidos, Alain Prost ha cruzado la meta victo-

rioso y los laureles se han colgado de su cuello.

A lo largo de los dos días de entrenamientos se veía claramente los progresos de los McLaren, que en cada vuelta iban mejorando sus prestaciones y sin llegar a ser muy brillantes dejaban ver la clara competitividad en este circuito. Sin embargo, no ocurrió lo mismo con los Ferrari, que se habían pasado los días anteriores ensayando las muchas modificaciones hechas en los coches, que consistían en un nuevo sistema de alimentación y escape, así como las suspensiones y la colocación



Monza ha supuesto un paso de gigante hacia el título mundial para Alain Prost. Pero a la sazón de los Williams FW18B, el piloto francés ganó la carrera con gran disgusto por parte de los tifosi.



de los intercambiadores de calor en los laterales. También en la parte aerodinámica, las innovaciones no han sido pocas, y si esto no fuera bastante, la moral del equipo fue alimentada con la visita de Giovanni Agnelli, que además de felicitar a todo el equipo estrecho personalmente la mano a Michele Alboreto. A pesar de esto la actuación de los coches italianos en los entrenamientos fue discreta, sin dejar ver una posible superioridad frente a los fiables McLaren.

La sorpresa fue Ayrton Senna, que en la tarde del sábado logró la pole po-

sition, la quinta de la temporada, en una vuelta en la cual se salió en la curva de Lesmo, para luego continuar. El se quejaba por la falta de potencia del motor Renault, y miraba con envidia los Williams Honda que se habían situado en la segunda y tercera posición dando muestras de buena estabilidad, potencia y una perfecta adaptación a este rápido circuito.

También Nelson Piquet, con su Brabham, preocupaba a sus adversarios al marcar un tiempo poco inferior al de los Williams que le precedían, con Alain Prost y Elio de Angelis a sus espaldas y Michele Alboreto en la cuarta fila.

En el equipo Ligier, con Philippe Streiff, como sustituto de Andrea de Cesaris, las cosas no marchaban demasiado mal al colocarse éste por delante de su compañero Jacques Laffite.

El estreno del Lola-Beatrice a manos de Alan Jones ha sido modesto, sin que los esfuerzos del australiano consiguieran algo más que la última posición en la parrilla de salida, resultado de un sinfín de problemas en las suspensiones y en la falta de motricidad.

Después del banderazo de salida Ayrton Senna marchaba en primera posición con los dos Williams de Keke Rosberg y Nigel Mansel a cada lado, seguidos por Alain Prost, Elio de Angelis, Michele Alboreto, Nelson Piquet, Patrick Tambay y Stefan Johansson. Rápidamente la primera posición le fue arrebatada al brasileño por Keke Rosberg y Nigel Mansel, que emprendieron la huida seguidos por Alain Prost. La ventaja de Keke Rosberg sobre los demás aumentaba progresivamente a un ritmo sorprendente, y el finlandés se alejaba del grupo que le seguía formado por Alain Prost y Elio de Angelis, que habían adelantado a Ayrton Senna y Nelson Piquet.

Nigel Mansel se vio obligado a parar en boxes por un problema eléctrico y al salir nuevamente a pista coincidió con Keke Rosberg, con el cual estuvo rodando durante muchas vueltas al mismo ritmo demostrando la rapidez de los Williams, hasta el punto que Nigel Mansel consiguió adjudicarse la vuelta más rápida en 1-28-283, a la media de 236,512 kilómetros por hora.

Al concluir las primeras diez vueltas, siempre con Keke Rosberg en cabeza, seguido por Alain Prost, se entabló una lucha sin cuartel entre los dos pilotos de Lotus, Ayrton Senna y Elio de Angelis, que rodaban en tercera y cuarta posición. El «pique» fue de lo más emocionante hasta que Niki Lauda, salido en decimosexta posición, había emprendido una clara remontada y se colocaba entre los dos Lotus después de adelantar a Nelson Piquet y Michele Alboreto.

Antes de la mitad de la carrera, Niki Lauda talonaba a su compañero de equipo Alain Prost, que llevaba casi



Alain Prost hizo toda una carrera. No se dejó impresionar por los Williams. Esta vez parece más listo para ser campeón.



Piquet dio una satisfacción a los patrocinadores de Brabham. Lo contrario que ocurrió con los Ferrari, que decepcionaron a sus seguidores. Su ingeniero jefe, Harvey Postlewhite, parece haber pedido consejo a su colega Gerard Ducarouge, cuyos coches, los Lotus, son muy competitivos. En cuanto a la presentación del Lola Beatrice, fue apurados, pero Alan Jones no pudo hacer mucho con el coche.



MONZA, EN BREVE

- Cesare Garibaldi, manager de Ivan Capelli, ha viajado a Londres para finalizar el contrato con el equipo RAM para la participación del piloto en esta escudería en la próxima temporada.

- Después de la carrera, Derek Warwick, en lugar de dirigirse a la Costa Brava, donde reside habitualmente, se ha marchado a Londres para considerar la oferta que Jaguar le ha hecho para pilotar sus coches en el Campeonato de resistencia.

- Dentro de un mes el piloto australiano Alan Jones tendrá que comparecer frente a un tribunal londinense por estar acusado de conducción temeraria bajo efectos etílicos. El fiscal pide cinco años de retirada del permiso de conducir.

- Nelson Piquet ha conseguido la velocidad máxima al final de recta en Monza, registrando 333,096 kilómetros por hora.

- Jacques Laffite, después de seguir al coche de Thierry Boutsen, se vio obligado a parar para reponerse del mareo que le causaron los gases de escape del motor BMW. A continuación presentó una queja a la FISA para que se averigüe qué clase de gasolina emplean en estos motores.

- Se ha confirmado que Riccardo Patrese ha firmado con Brabham para la próxima temporada. Mientras tanto, Bernie Ecclestone ha hecho una tentadora oferta a Niki Lauda, respaldada por Olivetti y Pirelli, para que éste sea primer piloto del equipo. Por el momento el austriaco se ha reservado la contestación.

- En señal de amistad, Michele Alboreto y Alain Prost han dado una vuelta al circuito de Monza sobre un Lancia Y-10 Turbo, para demostrar a los aficionados que ellos dos son rivales, pero no enemigos.

- Elio de Angelis pidió a través de los altavoces del circuito a todos los espectadores que se abstuvieran de hacer pintadas sobre la pista. Esto es causa de problemas en la adherencia de los neumáticos, y mucho más peligroso con la pista mojada.

- Después de los entrenamientos libres del sábado, Niki Lauda dijo a sus técnicos que el motor de su coche estaba bajo de rendimiento por mucho uso, y que lo ideal hubiese sido sustituirlo por otro nuevo. Sin embargo, Ron Dennis no opinaba lo mismo, y se negó a colocar un motor nuevo, así que Lauda tuvo que rodar en la tanda de clasificación con un motor que no era de su agrado.

A TODO GAS

Flojos en Alemania

ALFONSO Vinuesa y Adrián Campos terminaron octavo y noveno en la carrera del Campeonato Alemán de Fórmula 3 disputada en el aeropuerto de Siesferland. Los problemas durante los entrenamientos deslucieron la actuación de los dos pilotos españoles que sólo fueron séptimo y duodécimo. Ya en carrera Vinuesa logró llegar al quinto puesto en la primera vuelta, pero el francés Chauvet golpeó su coche con la consiguiente salida de pista. Alfonso arrancó de nuevo en último lugar y remontó trece posiciones para terminar al final en octavo lugar. Adrián no pudo con los problemas de su coche en ningún momento y tan sólo pudo llegar en el noveno puesto.

Pérez Sala impresionó

LUIS Pérez Sala ha dejado boquiabiertos a todos los ojeadores de Fórmula 1 presentes en bloque en el Circuito de Monza. El piloto del equipo Campsa terminó segundo en la carrera de Fórmula disputada como prólogo al Gran Premio de Italia. El piloto catalán corrió bajo los efectos de una fuerte anestesia para combatir un intenso dolor de espalda.

Pérez Sala consiguió el puesto trece en los entrenamientos, precedido por su compañero Villamil. Ya en carrera Luis Villamil sufrió un choque en la primera vuelta cuando iba octavo y a consecuencia del accidente debió retirarse con las suspensiones rotas. El embotellamiento producido por el golpe retrasó a Pérez Sala hasta le puesto decimoquinto, lo que dio pie a una remontada impresionante. En la penúltima vuelta el piloto de Campsa era ya cuarto detrás de Forini, Scapini y Bertaglia. En la última vuelta, el joven piloto dio la estocada definitiva y superó tanto a Scapini como a Bertaglia ante el delirio de los españoles desplazados a Milán.



Gigi Corbetta
Enviado especial

Marc Surer se hizo con el cuarto puesto, después de haber aguantado el retorno de los Ferrari. Dos décimas le separaron de Senna.



Mejor tiempo en los entrenamientos, Senna hizo una arriesgada elección de neumáticos que le hizo perder terreno al final de la prueba.

veinte segundos de desventaja sobre Keke Rosberg. Por la forma de conducir, estaba claro que Niki Lauda tenía el firme propósito de repetir la hazaña de Zandvoort, sin importarle mucho el perjuicio que le podía causar a Alain Prost. Mientras tanto, Michele Alboreto no preocupaba a los que estaban en cabeza porque rodaba despacio, en quinta posición junto con Johansson.

Al cumplirse la mitad de la carrera, sorprendía la marcha que el Williams Honda permitía mantener a Keke Rosberg, que cada vez se distanciaba más; sin embargo, Alain Prost aguantaba con prudencia sin forzar su coche a la espera de la fragilidad del motor Honda y, además, habiéndose librado de Niki Lauda, que se había parado en boxes para sustituir el alerón delantero de su coche y los neumáticos.

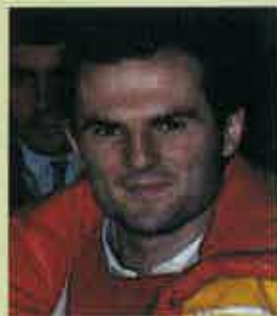
Igualmente, sorprendente el papel que estaban desarrollando los dos Lotus en un circuito tan rápido como Monza, donde la potencia y la fiabilidad mecánica junto con la aerodinámica son requisitos indispensables.

Keke Rosberg se vio obligado a parar en boxes para sustituir los neumáticos y volvió a salir a pista en veintidós segundos de desventaja sobre Alain Prost, que rodaba en primera posición sin variar su ritmo de marcha prudente. La recuperación del finlandés fue de lo más espectacular hasta conseguir alcanzar y adelantar a Alain Prost, pero el esfuerzo a que fue sometido el motor Honda que equipaba su Williams fue causa de rotura del westgate a siete vueltas del final.

También Niki Lauda había abandonado por problemas de estabilidad y avería en el diferencial. El temido Michele Alboreto se veía doblado por Alain Prost, con lo cual el único adversario para el francés se limitaba a una avería mecánica. Todo lo demás estaba orientado hacia el triunfo para el piloto galo, y Nelson Piquet, su inmediato seguidor, estaba muy lejos, así como Ayrton Senna, Marc Surer y Stefan Johansson.

VENDETTA

EL Gran Premio más esperado al final ha tenido un desenlace fatal para uno de sus protagonistas, Michele Alboreto. El trabajo que habían hecho en tiempo récord para intentar que el Ferrari se aguantase no ha dado el fruto apetecido. La suspensión delantera totalmente nueva, un alerón trasero que en las pruebas anteriores al Gran Premio se comportó peor de lo que se esperaba y una disposición diferente de los radiadores de agua para permitir mayor refrigeración eran las armas para una Ferrari que debía vencer en Monza a toda costa. Su rival no variaba los coches, pero seguían con la economía de motores. Para los primeros entrenamientos montarían los mismos que les habían dado la victoria en Zandvoort. Tan sólo para el día de la carrera se desmpeñarían tres flamantes TAG-Porsche nuevos que se rodaron en el warm up. Prost, a quien Ron Dennis ya no ocultaba su favoritismo, dispondría de dos monoplazas de aquí al final de temporada, algo que no le ha hecho ninguna gracia a Niki Lauda. Aprovechándose de este momento de tensión dentro del equipo McLaren, Bernie Ecclestone, que de la noche a la mañana se ha quedado sin piloto, le ha ofrecido un contrato supermillonario a Lauda para que no se retire y conduzca en su equipo el año próximo. Acompañándole estará Patrese, que prefiere ser segundo en un buen equipo que no primero en uno malo. Sí, porque la sombra de Renault planea sobre los boxes sembrando un tanto el pánico. A nadie le hace gracia que dos pilotos como Tambay y Warwick an-



den sueltos y en busca de trabajo. El «parco» también ha visto el debut con más pena que gloria del equipo Lola Beatrice. El montaje es típicamente americano, es decir, todo amabilidad y boato. El único problema es que los motores de Mr. Hart siguen rompiéndose con tan sólo mirarlos. La cara de Alan Jones era todo un poema a lo largo del Gran Premio, y eso que trataba con mimo cada propulsor. En Williams estaban muy preocupados con el tema de los frenos en este circuito. No en vano las «stacatas» de Monza son unas de las más duras de todo el Mundial. Unos deflectores parecidos a los que montaban los Lotus en el tren delantero ayudaban a la refrigeración de los discos y en el trasero Frank Williams se había sacado de la manga unos de diseño propio. En el momento en que logren un poco de fiabilidad en los propulsores habrá que tener muy en cuenta como árbitros de esta contienda a los hombres de Canon. Basta con-

darse cuenta que, pese a un cambio de neumáticos en medio de la carrera, Rosberg volvió a tomar el mando, y eso que Prost no iba despacio. Curiosamente él y Rosberg habían coincidido en la elección de gomas, menos en la delantera derecha, que el finlandés prefirió fuese del tipo más blando mientras que Prost la mantuvo igual al resto. Quien se equivocó por conservador fue Senna, ya que montó el tipo más duro en el tren izquierdo, ya que en Monza trabajan más los apoyos en esa parte y del compuesto medio en el derecho.

Eduardo de Aysa

Parrilla de salida

1, Senna da Silva (Lotus Renault), 1-25-084; 2, Rosberg (Williams Honda), 1-25-230; 3, Mansell (Williams Honda), 1-25-486; 4, Piquet (Brabham BMW), 1-25-584; 5, Prost (McLaren TAG Porsche), 1-25-790; 6, De Angelis (Lotus Renault), 1-26-044; 7, Alboreto (Ferrari), 1-26-468; 8, Tambay (Renault), 1-27-020; 9, Surer (Brabham BMW), 1-27-153; 10, Johansson (Ferrari), 1-27-473; 11, Berger (Arrows BMW), 1-27-723; 12, Warwick (Renault), 1-28-112; 13, Patrese (Alfa Romeo), 1-28-340; 14, Fabi (Toleman Hart), 1-28-386; 15, Cheever (Alfa Romeo), 1-28-629; 16, Boutsen (Arrows BMW), 1-28-760; 17, Brundle (Tyrrell Renault), 1-28-793; 18, Streiff (Ligier Renault), 1-28-839; 19, Lauda (McLaren TAG Porsche), 1-28-949; 20, Laffite (Ligier Renault), 1-30-376; 21, Ghinzani (Toleman Hart), 1-31-449; 22, Martini (Minardi Motori Moderni), 1-33-981; 23, Alliot (Ram Hart), 1-37-664; 24, Rothengatter (Osella Alfa Romeo), 1-37-664; 25, Acheson (Ram Hart), 1-38-325; 26, Jones (Lola Hart), 1-45-823.

Clasificación final

1, A. Prost (McLaren TAG Porsche), a 227,6 km/h.; 2, N. Piquet (Brabham BMW), a 51,6 seg.; 3, A. Senna da Silva (Lotus Renault), a 1-00,4; 4, M. Surer (Brabham BMW), a 1-00,6; 5, S. Johansson (Ferrari), a una vuelta; 6, E. de Angelis (Lotus Renault), a 1 v.; 7, P. Tambay (Renault), a 1 v.; 8, M. Brundle (Tyrrell Renault), a 1 v.; 9, T. Boutsen (Arrows BMW), a 1 v.; 10, P. Streiff (Ligier Renault), a 2 v.; 11, N. Mansell (Williams Honda), a 4 v.; 12, T. Fabi (Toleman Hart), a 4 v.; 13, M. Alboreto (Ferrari), a 6 v.

Así va el Mundial

1, Prost, 65 puntos; 2, Alboreto, 53; 3, De Angelis, 31; 4, Senna, 23; 5, Johansson, 21; 6, Piquet, 19; 7, Rosberg, 18; 8, Lauda, 14; 9, Tambay, 11; 10, Laffite, 10; 11, Boutsen, 9; 12, Mansell, 7; 13, Surer, 5; 14, Bellof y Warwick, 4; 16, Arnoux y De Cesaris, 3.



Tarjetas Postales

EL Maestrazgo, al norte de Castellón de la Plana y al sur de Tarragona, es un paisaje poco frecuentado por turistas y viajeros, e injustamente olvidado y marginado cuando hablamos de las bellezas naturales de nuestro país.

Su parte más suculenta se la reparten Castellón de la Plana y Teruel, que han constituido una Mancomunidad Turística del Maestrazgo. Esta institución ha publicado una excelente guía de esa sierra, titulada «Viajar y comer en el Maestrazgo», y la ha escrito Giorgio della Roca, un periodista italiano afincado desde hace muchos años en Barcelona, gran persona y gran gourmet.

Tal vez podamos considerar que el corazón del Maestrazgo es Mirambel, que equidista prácticamente de Castellón de la Plana por el sur, de Teruel por el oeste, de Tortosa por el este y de Alcañiz por el norte. Es, claro está, el Mirambel de «La Venta de Mirambel», una de las grandes novelas del ciclo de Pío Baroja sobre las guerras carlistas, que precisamente en el Maestrazgo tuvieron a uno de sus principales protagonistas, Ramón Cabrera, y también a uno de sus más importantes teatros de acción.

Morella, sin ir más lejos, feudo de Ramón Cabrera y fortín carlista es, al mismo tiempo, pueblo bellissimo y característico de la sierra del Maestrazgo.

El cerdo, el cordero, la caza, el aceite de



Xavier Domingo

Por el Maestrazgo

oliva, las legumbres de la huerta y el pan, que en la zona es fabuloso, constituyen los ejes principales de una cocina peculiar, directa y sabrosa, montañesa y mediterránea, que ha sabido conservarse muy puramente en las fondas, hostales y restaurantes de los pueblos de la sierra. Es la gran ventaja de las zonas poco visitadas por el turismo internacional.

Quizá el mejor momento para realizar el viaje por el Maestrazgo tampoco coincida con el de las vacaciones turísticas. Es un mundo duro, rocoso, agreste, para espíritus fuertes, el del Maestrazgo. En verano el sol pega que da gusto, aunque el frescor

serrano de las noches compense de la solana diurna.

Aceitunas, pan y queso. La merienda del pastor junto con la bota de vino. Y, ¡atención a los quesos del Maestrazgo, que raras veces encontraréis en el comercio! Quesos de oveja y cabra, secos o curados y quesos frescos, de leche de animales que han pastado la quintaesencia de la montaña. El más famoso es el de Tronchón, en la sierra de Palomita, en forma de hogaza, tan apreciado por alguno de los personajes de Cervantes en «El Quijote». La increíble desidia española en materia de quesos llevó al queso de Tronchón a ser ejemplar en vías de desaparición, y todavía no está salvado de su fin definitivo.

La próxima llegada masiva de quesos franceses, alemanes y de los demás miembros de la CEE a España puede, en efecto, reducir a quesos como el de Tronchón a mero recuerdo arqueológico.

Hoy ya sólo lo hacen los pastores por la fiesta de San Antonio, el 13 de junio, cuando bajan de la montaña para ofrecérselo al santo en una romería que va hacia la ermita del virtuoso personaje. Los quesos se subastan luego, y con el dinero que se saca se pagan los gastos de la romería y de la fiesta. Me parece que es urgente la tarea de salvar de la muerte al queso de Tronchón.

Y no sería esta labor una de las menos gratas del viajero por el Maestrazgo.

LA REVELACION.

Se elige fríamente. Para no equivocarse. Porque su armonía es un reto al equilibrio.



Que se ve y se entiende. Detalle a detalle. Hablar de línea y de confort, es hablar del Renault 9.

Pero hay que vivirlo. Y sorprenderse. Hay que subirse a un Renault 9 para sentir toda su potencia y el alcance de su fuerza. La precisión de su dinámica. En marcha. En vivo. En caliente.

El Renault 9 ahora añade a toda su gama un nuevo tablero de a bordo con equipamiento completo. Para medir al detalle cada una de sus prestaciones.

Una nueva calandra con cuatro faros. Un nuevo paragolpes integrado y, en su versión TSE, faros antiniebla.

Súbase y písele. El Renault 9 se descubre. Una elección que se convierte en revelación.

Los nuevos Renault 9.

RENAULT 9 TSE*

Potencia: 72 CV. a 5.750 r.p.m. Velocidad máxima: 161 Km/h.
Consumo: 5,1 l. a 90 Km/h.

RENAULT 9 GTL

Motor: 1.397 cm³. Velocidad máxima: 150 Km/h.
Consumo: 5,1 l. a 90 Km/h.

RENAULT 9 GTC

Potencia: 56 CV. a 5.250 r.p.m. Velocidad máxima: 146 Km/h.
Consumo: 5,2 l. a 90 Km/h.

RENAULT 9 GTD

Motor Diesel: 1.595 cm³. Velocidad máxima: 146 Km/h.
Consumo: 4,4 l. a 90 Km/h.

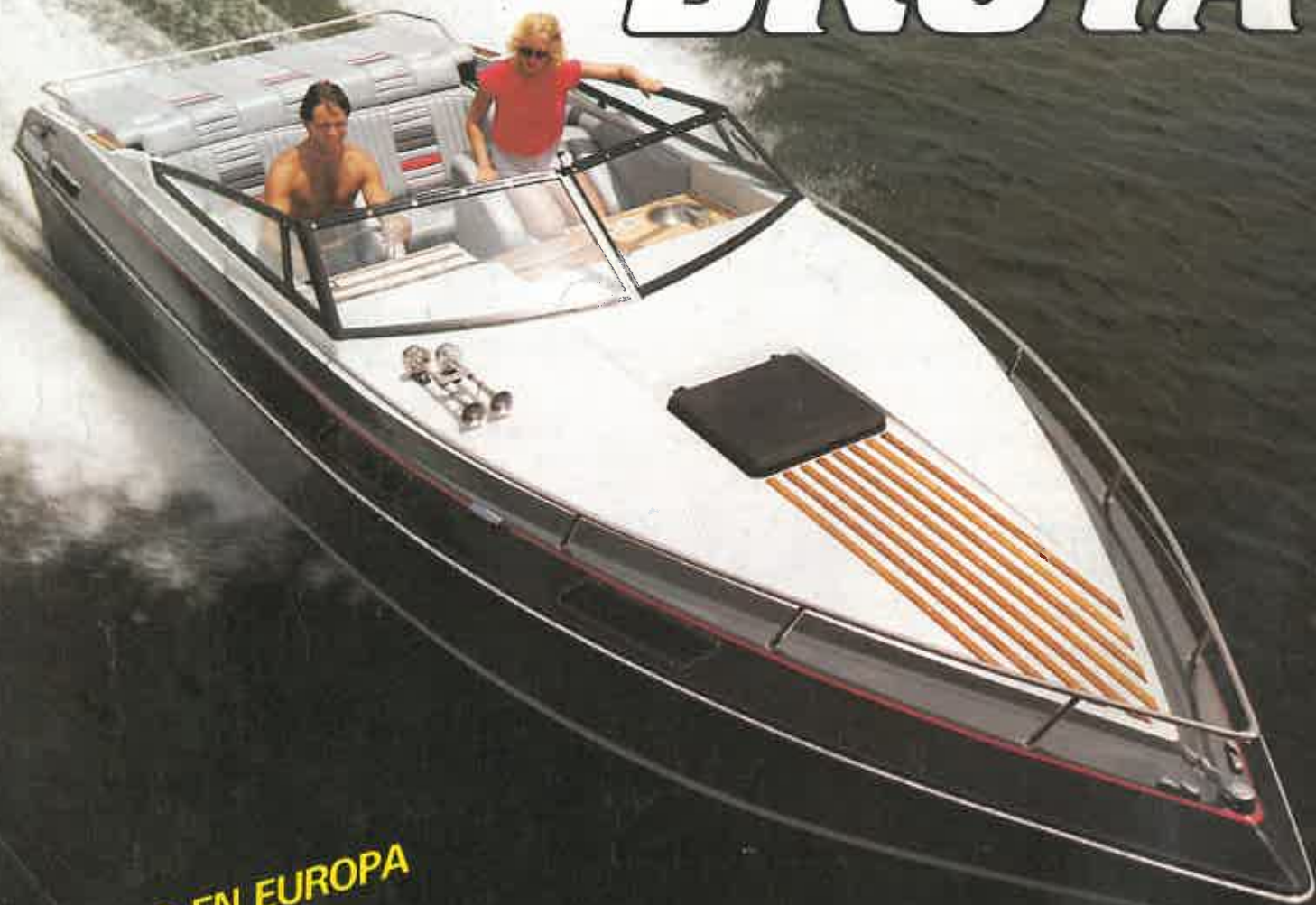
* Opciones aire acondicionado.

RENAULT 9

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



LA FORCE BRUTA



NUEVO EN EUROPA
FORCE 250
Una prueba de fuerza

La fuerza del motor de una FORCE 250 solo es superada por la resistencia de una FORCE 250.

Y no podría ser de otra forma.

Porque para soportar velocidades tan altas (60 nudos), BAJA BOATS INC. ha tenido que construir sus embarcaciones fundiendo la tecnología punta norteamericana con un acabado auténticamente artesano.

Pero tan brillante resultado no puede ser fruto exclusivo de la fuerza.

También el confort y la belleza han pesado para determinar una línea tan ligera.

Todo consiste en liberar a la fuerza bruta rigiéndola por la razón.



Embarcación fabricada por BAJA ESPAÑOLA, S.A. para Europa, con licencia de BAJA BOATS INC. de U.S.A.

Para mayor información envíe este cupón a: BAJA ESPAÑA
Apdo. 31 - 04080 Almería - Tfno. (951) 31 03 13-14
Nombre _____
Dirección _____
Población _____
C.P. _____
Tfno. _____

Motor 16

14 de septiembre 1985 Núm. 99 • 175 ptas.

EL AUTENTICO RENAULT 19

ULTIMAS FOTOS



F-1 EN MONZA:
FORZA PROST

PORSCHE
959 : A
350 KMS. HORA



BB:PW 287

A FONDO:
R 5 GT TURBO,
PEQUEÑO
Y EXPLOSIVO

