

PRUEBA DEL MERCEDES 300 DIESEL

SORTEAMOS UN IBIZA

SEMANAL
Motor 16
GRUPO



28 de septiembre 1985

Núm. 101 • 175 ptas.

NUEVO

PEUGEOT 309



SUPERCINCO GT TURBO

CITROËN VISA GTi

RENAULT 11 TURBO

**FRENTE
A
FRENTE**



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.



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 Brío (Información); José María Carruda (Mercado); Sergio Piccione (Producto); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benoit, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez.

Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Algharaz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lía Levit (Argentina); Michel Mellieray (París); 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 Vaicarel. Secretaría de Dirección: Mariana Olliger. 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); 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 Calaisa Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

Asocios por palabras: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbrales.

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e. Suscripciones: Concha R. Alvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03.

Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Impresas: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Cervás, 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 Mecánica e la FIPP.

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

Difusión controlada por OJD.



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA

8 LO ULTIMO Así es el nuevo Peugeot 309



14 Ford Probe V



16

Acoso al R-19

19 MERCADO Ofertas de la semana

20 Precios de coches nuevos

22 Precios de coches usados

27 A FONDO Mercedes 300 D: Señor diesel

34 FRENTE A FRENTE Caballos baratos

43 CUENTENOS SU CASO



45 AGENDA

56 MOTOS Laverda 125: Soñar con las

59 DEPORTE Campeonato de Europa de Motociclismo

60 Rallye Príncipe de Asturias

62 Escribe Antonio Zanini

64 CATALUÑA EXPRESS

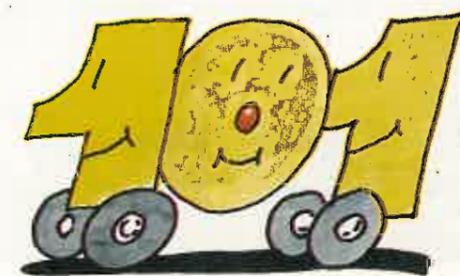
66 JUAN BALLESTA / XAVIER DOMINGO

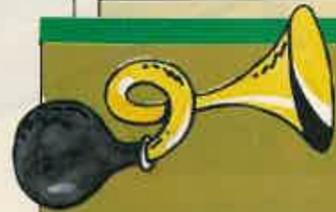
Ciento uno

QUE nadie se asuste, porque no se trata de un nuevo modelo. Es, sencillamente, el número de la revista que tiene en sus manos, en el que queremos aprovechar la oportunidad para darle las gracias a nuestros lectores por la muy favorable acogida a su predecesor, el «especial 100», que dejó sin papel la mayoría de los puntos de venta. La vida, sin embargo, sigue y nosotros nos hemos propuesto firmemente ofrecerles cada semana todas las novedades del mercado, todas las pruebas comparativas y todo cuanto le pueda interesar de estos locos, entrañables, cacharros que son los automóviles.

Por ello, en este 101 les contamos todo sobre otro guarismo el 309. Este sí que es un coche, una novedad, que muy pronto comenzará a rodar por el asfalto europeo. Es sólo cosa de días. Y les contamos también como el Renault 19, disfrazado de cosa rara, rueda ya por las carreteras marroquíes, huyendo de fotógrafos. Nosotros lo hemos encontrado y les ofrecemos el testimonio gráfico de este coche que, sin duda, será una de las grandes atracciones de la temporada. Estamos plenamente convencidos de que el P-309 y el R-19 serán, casi podemos decir que lo son, las dos estrellas de este invierno.

Las marcas, está clarísimo, no paran. Lo que hace falta es que los conductores se animen y rompan la atonía del mercado. Tenemos que aprender a amar los coches, tenemos que saber disfrutar de todas y cada una de las maravillas que miles de técnicos anónimos nos ofrecen en bandeja permanentemente. Por favor, no lo dude, cómprese un coche. Los fabricantes, no nos importa repetirlo, no atraviesan por un buen momento y es necesario que su esfuerzo tenga una respuesta clara en la calle. Hay miles y miles de automóviles que da pena verlos circular por nuestras carreteras. Su ancianidad les convierte en un peligro constante. Sólo hace falta que todos —constructores, Administración, financieras, etcétera—, se pongan de acuerdo para ayudar al sufrido consumidor que es, en definitiva, el que tiene que gastarse el dinero. Por eso es necesario ponerlo fácil, para que el coche nuevo no sea sólo el privilegio de unos pocos.





Bocinazos

¿Cuándo se decidirán los responsables del Ministerio de Educación a implantar definitivamente clases de circulación vial en los primeros ciclos de enseñanza?

¿Veremos algún día en España cómo el Renault 11 Turbo incorpora las mejoras en la suspensión trasera que se han introducido en el modelo francés?

¿Llegará por fin el momento en que el INTA lleve a cabo sus homologaciones en un tiempo prudencial?

¿Por qué sigue sin venderse en España el nuevo Citroën CX que hace semanas se ofrece ya en todos los países europeos?

¿Por qué siguen fallando tan estrepitosamente la mayoría de los extintores que se utilizan en el Circuito del Jarama?

¿Aprenderemos algún día los conductores españoles a no bloquear los cruces?

¿Por qué los vigilantes de la ORA no tienen una lista de las matrículas de coches robados?

¿Controla alguien la utilización de las sirenas de emergencia de los coches de las policías municipales?

¿Habrá algún tipo de acuerdo entre los instaladores de cristales y los «chorizos» que nos roban las radios?



CAMIONES

CISTERNAS, A INSPECCION

Los responsables de los Ministerios de Trans-

portes e Industria y de la Dirección General de Tráfico han decidido realizar en el próximo mes de octubre una campaña exhaustiva de inspección de los camiones cisterna que circulan por nuestras carreteras. La campaña tiene su origen en diversas



denuncias recibidas en esos organismos sobre irregularidades, tanto administrativas como de seguridad, en ese tipo de vehículos. En especial, la inspección se va a dirigir al transporte de mercancías peligrosas, que es donde se ha observado un mayor incumplimiento de la normativa sobre horarios, rutas y seguridad de los vehículos.

GASOLINA

ALEMANIA TIRA LOS PRECIOS

HASTA un precio de 58 pesetas el litro es posible comprar gasolina en Alemania, y la tendencia indica que aún puede bajar más en las próximas semanas. Esta tendencia a la baja se debe a la guerra desatada entre las grandes compañías multinacionales del petróleo, que han aprovechado la circunstancia de encontrar en Alemania un mercado completamente libre. La sociedad Conoco, filial del grupo americano del mismo nombre, ha sido la más agresiva en la guerra de las rebajas, que está obligando a seguir sus pasos a los más importantes, como Esso, BP, Shell y Aral.

Lamentablemente, una vez más, España quedará como mero espectador, y di-



ficil será que, por las imposiciones legales vigentes, gocemos de esta guerra feliz.

VELOCIDAD

VOLKSWAGEN, CONTRA LA LIMITACION

Los fabricantes alemanes están dispuestos a defender la velocidad libre en sus autopistas. Karl Hahn, presidente de Volkswagen, en plena euforia tras haber reconquistado el primer puesto en la industria europea del automóvil, ha declarado que esa libertad de poder rodar a 200 kilómetros por hora es la que ha permitido a la industria alemana desarrollar automóviles de alto rendimiento.

El señor Hahn declaró que la limitación de velocidad es ineficaz en cuanto a



NO MAS FABRICAS DE VIDRIO

Los fabricantes españoles de vidrios para automóviles están presionando para que no se instale una nueva empresa italiana en Sagunto. La SIV (Società Italiana del Vetro) pretende invertir 5.500 millones de pesetas y crear 400 puestos de

trabajo en la localidad saguntina, pero los productores españoles, encabezados por Vidrieras de Llodio (Villosa), afirman que «dado el exceso actual de oferta se ponen en peligro los puestos de trabajo existentes».



Tempo 100 Nein, danke!

participación en el proyecto del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. En efecto, el MOPU, con un procedimiento nuevo que servirá para garantizar y agilizar las obras, va a aportar créditos por valor de 7.400 millones de pesetas, lo que representa el 45 por 100 del coste total, por lo que la empresa concesionaria de-



berá buscar en el mercado sólo el 55 por 100 restante. Para concluir la autopista sólo quedaría por hacer la circunvalación de Pontevedra, ya que la de Santiago se encuentra en periodo de exportación.



Verde y Rojo

- Lo de los taxistas madrileños no tiene desperdicio. Insisten en que para ellos es peligroso el colocarse el cinturón y piden la suspensión de esta obligatoriedad, como si los demás conductores no padeciesen los mismos inconvenientes. Los promotores de tal propuesta deben ser condenados a utilizar un tercer cinturón, en la boca.
- Pocas veces se han visto unas instalaciones tan completas y tan bien puestas como las que acaba de inaugurar Sánchez Ferrero en Madrid, para el mantenimiento de los BMW.
- Las autoridades sulzas quieren imponer un canon de 14.000 pesetas a los camioneros españoles, como compensación al canon de coincidencia que pagan los transportistas en nuestro país. Poco a poco acabaremos por construir una Europa unida.
- Hasta ahora, el sistema de frenos antibloqueo ABS era exclusivo de los automóviles de lujo. Por fin, una marca, Ford, se ha embarcado en el proyecto de la popularización y abaratamiento del sistema. La seguridad ya no será exclusiva de los ricos.
- Lo de los «chorizos» roba radios alcanza unos niveles de descaro insoportables, porque llevarse nada menos que dos auto-radios, en menos de una semana, del coche de Eugenio Galdón, suena a cachondeo. Seguro que no se habían enterado que se trata del nuevo director general de la Cadena Ser. ¡La radio!
- Ayuda del Automovilista (ADA) está llevando a cabo una campaña gratuita de puesta a punto de cualquier coche. Con iniciativas así, que también realizan frecuentemente el RACE y otros organismos, la seguridad y el ahorro de combustible salen enormemente beneficiados.

AUTOPISTAS

SE COMPLETA LA DEL ATLANTICO

El último gran tramo que quedaba para completar la autopista del Atlántico, Santiago sur-Pontevedra, va a ser construido gracias a la

COCHE DEL SIGLO

PORSCHE Y ESCARABAJO EN CABEZA

El miércoles día 18 pasado comenzaron a llegar a nuestra Redacción los primeros cupones para el sorteo del Seat Ibiza personalizado, que regalará MOTOR16 entre los lectores que participen en la elección del mejor coche del siglo. Al cerrar estas páginas, las cartas se cuentan por miles.

En una primera estimación, y sin datos concretos, los lectores de MOTOR16 muestran una clara tendencia por dos automóviles, el Porsche 911 y el Volkswagen Escarabajo. El cómputo y resultado final no se dará a conocer hasta que se reciban los cupones del presente número y el de la próxima semana. Animo a todos, nuestro diseñador Francisco Podadera está dando los últimos toques al Seat Ibiza, que tendrá un carácter totalmente exclusivo.



Santana. La obra cumbre de Volkswagen.

En el Santana el lujo es sólo un plus.
Una de sus prestaciones.

Existe un detalle mucho más importante:
es un Volkswagen. Su capó encierra años de
investigación tecnológica en constante
superación. El motor del Santana le permite

alcanzar la máxima potencia, con un consumo
increíblemente bajo en un coche de su categoría.

En la creación de su diseño, se ha atendido
a razones puramente funcionales. El Santana es
capaz de cortar el viento a casi 200 Km/h.

Con toda facilidad. Su reducido círculo de

giro le otorga una maniobrabilidad única, en un
vehículo que alcanza los 4,5 metros.

En cuanto a seguridad, una vez más
demuestra estar en la cumbre. Tanto desde el
punto de vista activo como pasivo, el Volkswagen
Santana está muy por encima incluso de lo que

usted esperaría. Venga a probar el Volkswagen
Santana. Se convencerá de que también el lujo
es práctico. Pregunte por la financiación FISEAT.

Santana 

FABRICADO POR SEAT

DESDE 1.700.900 PTS. (PRECIO FINAL, IMPUESTOS INCLUIDOS).

   Más de 1.000 puntos de asistencia técnica

UN LEON EN EL HORIZONTE

ASI ES EL NUEVO PEUGEOT 309



Acaba de presentarse en Francia el coche que no sólo marcará el fin del Talbot Horizon, sino el de esta marca en el mercado francés. Con la llegada del Peugeot 309, la firma francesa entra de lleno en la competencia de los coches de tipo medio, los más vendidos de Europa. En la factoría de Poissy, a muy pocos kilómetros de París, las cadenas de Peugeot han iniciado ya la que, a buen seguro, será la larga marcha del 309.



EXCEPCION hecha de los constructores de vehículos de alto standing, todos los europeos disponen en su oferta de un modelo de la categoría «cuatro metros», bien en versión de dos volu-

mes o desdoblado en dos coches de maletero integrado y maletero separado: R-9/R-11, Ritmo/Regata, Orion/Es-cort o Golf/Jetta, no son sino ejemplos de la decena de coches europeos en este segmento del mercado.

Sin embargo, Peugeot, como marca, no ha dispuesto hasta ahora de un coche de esta categoría, la más vendida del continente, con casi un tercio de las ventas totales. Es verdad que en el grupo PSA se cuenta con el Citroën GSA

y con el Talbot Horizon, pero ninguno de ellos puede aguantar la competencia de modelos considerablemente más modernos. Nació así el proyecto C-28, que ya se ha convertido en la realidad: el Peugeot 309.

Se ha despejado finalmente la incógnita de su marca, porque, hasta hace muy pocas semanas, el C-28 podía haber sido un Peugeot o un Talbot. Siguiendo la lógica, se ha decidido finalmente colocar un león en la rejilla, co-

mo garantía de su éxito. Salvo en Gran Bretaña, Talbot padece un grave deterioro de marca, que en nada ayudaría a las ventas de un nuevo modelo, por lo que la elección de Peugeot siempre se ha considerado como la más lógica.

ESPAÑA: ¿SI?, ¿NO?

AUNQUE existe una clara decisión (tanto por parte española como por parte francesa) de fabricar el 309 en Villaverde, siguen sin culminarse las negociaciones que deben posibilitar el proceso de producción.

Para la modernización general de la planta de Peugeot-Talbot en Madrid se precisan unas inversiones cercanas a los veinte mil millones de pesetas en los próximos tres años. De estas inversiones, la casa matriz ha previsto 11.000 millones de pesetas, que hay que completar con una subvención de 1.650 millones, con arreglo a la ley de Reconversión Industrial, y créditos del Banco de Crédito Industrial, por valor de 7.350 millones, a los intereses del mercado.

La subvención estatal y las ayudas pa-

ra la reducción gradual de la plantilla son los temas que la Administración y Automóviles Talbot, S. A., negocian en estos días y de cuyo resultado final dependerá la fabricación en España del 309. Todo parece indicar que el nuevo Peugeot podría fabricarse en Villaverde antes del próximo verano.

Aunque es precipitado aventurar la gama de modelos de que se dispondrá en aquellas fechas, sí parece segura la disponibilidad inmediata de las versiones equipadas con motores Simca de 1.100 y 1.300 centímetros cúbicos, idénticos a los que se utilizan en el 205 español. En cuanto a los motores tipo XV —del Citroën BX—, todo depende del grado de nacionalización que vayan alcanzando las series, para permitir su importación.

En Inglaterra, por supuesto, el coche se llamará Talbot.

Recordemos que Peugeot, desde que nació, en los años veinte, siempre ha utilizado denominaciones digitales, con el «cero» central. De hecho, tienen registrado en todos los países del mundo las 99 posibles combinaciones. La decisión final 309 se ha decidido para separarse lo más posible de la gama 200 y de la 300, pero siempre más próxima a esta última.

El 309 se sitúa pues entre estos dos modelos de Peugeot. Tiene 4,051 metros de longitud, que lo sitúa prácticamente entre los 3,70 metros del 205 y los 4,26 del 305.

Si muchos fabricantes han tenido que recurrir a dos versiones para contentar a los amigos del portón posterior y a los amantes de las berlinas clásicas, en Peugeot se han decidido por la solución mixta de los dos volúmenes y medio. De hecho, si nos fijamos detenidamente en el modelo, la verdad es que es un tres volúmenes, al que la



Un interior amplio y bien presentado. El asiento se abate por mitades al 50 por ciento.

milar a los conocidos del 305 y una trasera de línea elevada. El portón posterior se cierra en un plano bastante superior al de carga, lo que resultaría molesto para bultos de peso, pero la rigidez se beneficia con el elemento metálico vertical.

Incorpora algunas novedades interesantes, como el tapón de gasolina de apertura desde el punto de conducción, sin necesidad de llave. Desde el punto de vista mecánico, por ahora, el Peugeot 309 se limita a motorizaciones de gasolina, esperando para más adelante las diesel y algunas variaciones de carrocería, como modelos de tres puertas o versiones deportivas.

Y tal como ocurriera con las versiones españolas del 205 (aunque por razones distintas), el nuevo Peugeot recurre a los veteranos motores Simca, con algunos cambios de detalle para mejorar sus rendimientos y sus consumos, si bien algunos de estos cambios anunciados para el 309 habían ya aparecido en las excelentes versiones espa-

adopción de un cristal posterior muy abombado y el portón posterior hace aparecer como un *fast-back* en toda la regla. Este cristal en forma de burbuja recuerda a los Fuego de Renault y, sobre todo, a su directísimo rival, Renault 11.

Es pues un coche de líneas bastante convencionales, con un morro muy si-

FICHA TECNICA



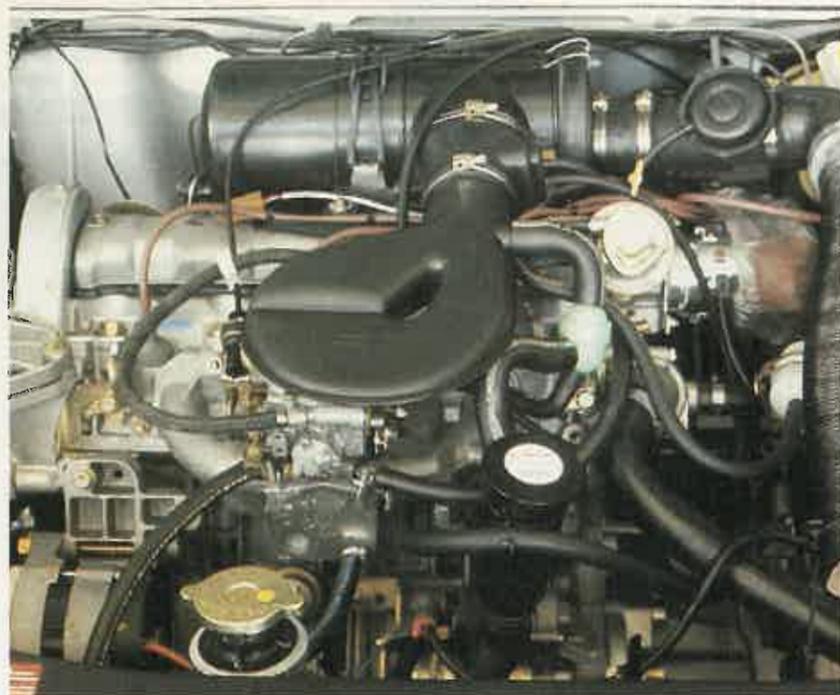
| | BASE | GL | GL PROFIL | GR | SR | GT |
|--------------------------------|----------------|----------------|----------------|---------------|---------------|------------------|
| MOTOR | | | | | | |
| Disposición | Transversal | Transversal | Transversal | Transversal | Transversal | Transversal |
| N.º de cilindros | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Cilindrada | 1.118 | 1.118 | 1.294 | 1.580 | 1.580 | 1.905 |
| Distribución | Lateral | Lateral | Lateral | En cabeza | En cabeza | En cabeza |
| Alimentación | 1 carburador | 1 carburador | 1 carburador | 1 carburador | 1 carburador | Carburador doble |
| Compresión/combustible | 9,6:1/Super | 9,6:1/Super | 9,5:1/Super | 9,4/Super | 9,4/Super | 9,3/Super |
| Potencia máx./régimen | 35 CV/6.000 | 35 CV/6.000 | 65 CV/5.600 | 80/5.600 | 80/5.600 | 105/5.600 |
| Par máx./régimen | 8,8/3.000 | 8,8/3.000 | 10,5/2.800 | 13,5/3.000 | 13,5/3.000 | 16,2/3.000 |
| TRANSMISION | | | | | | |
| Tracción | Delantera | Delantera | Delantera | Delantera | Delantera | Delantera |
| N.º de marchas | 4 | 4 (1) | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Vel. a 1.000 rpm, 4.ª/5.ª | 29,2/- | 29,2/- | 26,3/33,7 | 26,3/33,7 | 26,3/33,7 | 28,5/35,2 |
| DIRECCION Y FRENOS | | | | | | |
| Tipo de dirección | Cremallera | Cremallera | Cremallera | Cremallera | Cremallera | Cremallera |
| Vueltas de volante | 3,8 | 3,8 | 3,8 | 3,8 | 3,8 | 3,8 |
| Diámetro de giro | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| Frenos del./tras. | Disco/tambor | Disco/tambor | Disco/tambor | Disco/tambor | Disco/tambor | Disco/tambor |
| SUSPENSIONES Y RUEDAS | | | | | | |
| Suspensión del. | Independiente | Independiente | Independiente | Independiente | Independiente | Independiente |
| Suspensión tras. | Independiente | Independiente | Independiente | Independiente | Independiente | Independiente |
| Llantas | Acero 4,5 x 13 | Acero 4,5 x 13 | Acero 4,5 x 13 | Acero 5 x 13 | Acero 5 x 13 | Acero 5,5 x 14 |
| Neumáticos | 145 SR 13 | 145 SR 13 | 145 SR 13 | 165/70 SR 13 | 165/70 SR 13 | 175/65 HR 14 |
| PESOS Y CAPACIDADES | | | | | | |
| Peso en orden de marcha | 870 | 870 | 870 | 890 | 890 | 930 |
| Volumen maletero | 296 | 296 | 296 | 296 | 296 | 296 |
| Capacidad combustible | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 |
| CONSUMOS Y PRESTACIONES | | | | | | |
| Consumo a 90/120 | 5,3/6,9 | 5,3/6,9 | 4,8/6,3 | 5,1/6,7 | 5,1/6,7 | 5,5/7,0 |
| Consumo medio ponderado | 6,7 | 6,7 | 6,7 | 7,3 | 7,3 | 8,0 |
| Velocidad máxima | 150 | 150 | 165 | 170 | 170 | 190 |
| Aceleración 1 km. | 38,1 | 38,1 | 36,0 | 34,0 | 34,0 | 32,2 |

(1) Opcionalmente caja de cinco marchas.

El salpicadero de la fotografía, así como el asiento de la página anterior, corresponden a la versión SR. La arquitectura, disposición de mandos y relojes, recogen el estilo del nuevo Peugeot 505



La luneta con forma de burbuja caracteriza a la parte trasera, en la que el portón no baja hasta el plano de carga y termina donde empiezan los pilotos



Una línea especialmente aerodinámica, que recuerda a un Renault 11 con un frontal mucho más redondeado. A la izquierda, el motor XU, que utilizan otros modelos del grupo, como el Peugeot 305 o el Citroën BX. Sin embargo, las demás versiones recurren al veterano motor Simca del Talbot Horizon



fiolas del 205, desconocidas en el resto de los países europeos.

Este motor de distribución convencional (árbol de levas lateral) se utiliza en tres de las seis versiones ahora disponibles. Con la cilindrada 1.100, en una versión básica de equipamiento pobre y en la versión GL. Desarrolla 55 caballos de potencia a 6.000 rpm. y se acopla a una caja de cambio de cuatro marchas, si bien el GL puede recibir, opcionalmente, la caja de cinco velocidades, con la que se mejoran ligeramente los consumos y que, en buena lógica, será solicitada mayoritariamente por los compradores.

Esta versión GL se ofrece

también bajo la denominación Profil, en la que se busca un cierto ahorro de carburante. De hecho, el nombre se hereda del prototipo Vera, que ha servido de base a algunos de los estudios de este 309.

El GL Profil recibe el motor 1.300 centímetros cúbicos de 65 caballos, siempre acoplado a una caja de cambio de cinco velocidades y un grupo ligera-

mente más largo que en la versión 1.100. Esta versión se ha homologado con unos consumos muy interesantes: 4,8, 6,3, 7,7 litros a los 100 km., para los conocidos ciclos de 90, 120 y urbano, respectivamente. Es una versión llamada a conocer un notable éxito, porque se acompaña de un equipamiento ya bastante satisfactorio.

A estas tres variantes con los motores Simca se suman otras tres con los motores de aleación ligera, fabricados en Tremery, de 1.600 y 1.900 centímetros cúbicos, muy conocidos por montarse en los Citroën BX y Peugeot 305, por citar algunos coches.



Poissy, en vanguardia

SITUADA a 33 kilómetros de París, a orillas del río Sena, la fábrica de Poissy es por ahora la única que fabrica el 309. Antigua instalación Simca y Chrysler, es ahora propiedad del grupo PSA.

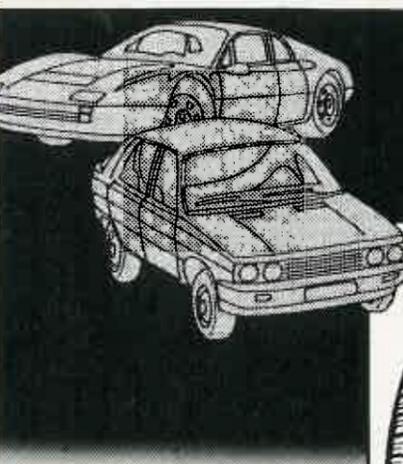
Gracias a unas inversiones cercanas a los veintitrés mil millones de pesetas, Poissy se ha convertido en una de las plantas más modernas de Europa, capaz de producir más de quince mil vehículos al mes, de los cuales 4.020 serán del nuevo modelo Peugeot.

Concebida sobre la base de una total polivalencia, puede decirse que el

309 es en la actualidad uno de los coches con un mayor índice de automatización en su producción de cuantos se construyen en el continente. Baste como ejemplo el dato de los 97 robots de soldadura en la planta de estampación, los seis del túnel de pintura y los

enormes esfuerzos por convertir a Poissy en una factoría mucho menos agresiva y con un ambiente más grato, tanto en el nivel sonoro como en la racionalización del trabajo. La gran mayoría de las cadenas aéreas han sido sustituidas por transfer a nivel del suelo, y todo ello, bajo unos controles de calidad severísimos, con control del ciento por ciento de producción.

Con enorme orgullo, los técnicos de Peugeot-Talbot han afirmado que el 309 es un automóvil construido con standards de calidad y racionalización muy superiores a lo hasta ahora conocido.



En huellas Normal Ancha y Superancha.

¡ 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

Firestone



El 309 es un coche de tamaño medio, con un excelente grado de calidad de terminación y que recurre a una gran mayoría de soluciones técnicas que en el pequeño 205 se han mostrado altamente satisfactorias.

Aunque los precios no se han hecho públicos todavía, se sabe ya que serán directamente competitivos con sus directos rivales: los Renault 11. En los próximos meses vamos a asistir a un duelo en la «cumbre», entre dos modelos de parecidísimas características técnicas, producidos cada uno de ellos por los dos grandes constructores franceses de automóviles. ¿Para quién será la victoria?

José María Cernuda



FORD PROBE V

**APUESTA
AL FUTURO**

Ford ha dado a conocer el Probe V, su última realización en el campo de la aerodinámica y quinto de una familia que comenzó a conocerse en 1979 con el Probe I. El Probe V es un proyecto muy avanzado de coche deportivo con capacidad para tres adultos o dos adultos y dos niños, con una longitud total de 4,80 metros.

El aspecto más destacable de este proyecto es el bajísimo coeficiente de penetración aerodinámica conseguido —el famoso Cx—, de tan sólo 0,137, que mejora notablemente el de su antecesor, el Probe IV. Como muestra del excelente traba-

jo realizado sólo cabe decir que este coeficiente es el mismo que el de un reactor F-15, y que para alcanzar 80 kilómetros por hora son necesarios dos caballos de potencia.

Otros aspectos novedosos en este nuevo prototipo son la construcción modular y el uso de materiales plásticos para la estructura y carrocería del coche. También se utilizaron paneles sandwich, que son muy rígidos y ligeros, además de tener excelentes propiedades aislantes y anticorrosivas. En el interior se ha realizado un estudio ergonómico sobre una maqueta a tamaño natural, en la cual se podían montar y desmontar los elementos del habitáculo. Las puertas son deslizables y llegan hasta la mitad del techo, de forma que incluso una persona muy alta se pueda sentar directamente en el asiento sin necesidad de contorsionarse. El volante y el cuadro de



mandos están montados sobre un mecanismo telescópico y desplazable, de forma que el conductor puede realizar las maniobras de entrada y salida sin toparse con el volante.

El motor será un cuatro cilindros sobrealimentado por un turbocompresor, montado ligeramente por delante del eje trasero. La temperatura del motor está regulada por unos deflectores situados en la parte trasera del coche que varían el flujo de aire que pasa al radiador. Cuando el motor se calienta, los deflectores se abren y permiten un mayor paso de aire hacia el motor.

Todo el estudio del Probe V está incluido dentro

del proyecto Alpha, que es el nombre clave del automóvil que será el caballo de ba-



Lo ULTIMO
talla de Ford en la próxima década. Esto no quiere decir que el futuro Alpha sea como el Probe, sino que las experiencias adquiridas en el desarrollo de éste, sobre todo en lo que se refiere a diseño y realización, se aplicarán para el desarrollo de

próxi-
mos pro-
yectos.

Un prototipo totalmente terminado será presentado al público en octubre en el Salón de Tokio, y se espera que haya un prototipo capaz de rodar en la primavera de 1986. El diseño se realizó en el Design Center de Ford, y la construcción se realizará en los estudios de Ghia en Turin.

TALBOT SOLARA ESCORIAL



Las apariencias no engañan.

Si le impresiona el Talbot Solara Escorial, fíese de las apariencias.

No le van a defraudar, ni por un momento. Su atractiva y estilizada línea, es tan aerodinámica como parece.

Su interior amplio, acogedor y excelentemente equipado proporciona el confort de marcha que cabe esperar a simple vista.

Su motor de 1.592 cc. y 90 cv., es tan rápido y potente como Vd. piensa.

Y la versión Diesel, con un motor Peugeot de 1.905 cc. y 65 cv., supera las previsiones más optimistas.

Pruebe un Talbot Solara Escorial y compruebe que las apariencias no engañan.

Por lo menos, hasta que pregunte el precio.

También esta regla tenía que tener su excepción.

VERSION DIESEL CON MOTOR PEUGEOT

CARACTERISTICAS TECNICAS

Diesel y gasolina.

- Dirección asistida • Suspensión independiente a las cuatro ruedas • 5 velocidades • Elevadores eléctricos • Cerraduras de puertas centralizadas eléctricamente • Faros halógenos • Pre-equipo de radio.

Versión 1.9 Diesel.

- 65 cv. • 151 km/h. • 5 lts. a los 100 kms.
- Mecánica Peugeot • Reloj de cuarzo.

Versión 1.6 gasolina.

- 90 cv • Encendido electrónico • 167 km/h
- 5,6 lts. a los 100 kms • Ordenador de viaje
- Cuentarrevoluciones electrónico.

Versión con cambio automático.



TALBOT SOLARA ESCORIAL



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA



SORPRENDIDO EN MARRUECOS

ACOSO AL R-19

El Renault 19 cada vez está más cerca. Mientras que en Valladolid se ultimaban los primeros prototipos realizados en España, que inmediatamente comenzarán a rodar por nuestras carreteras, las versiones

francesas se enfrentan a los calores del desierto para pasar las últimas pruebas de tropicalización de sus motores. Es en esta fase de la puesta a punto del coche cuando el fotógrafo sorprendió a los R-19. En este caso se trataba de dos uni-



dades. Una pudimos deducir que lleva el motor de 1.700 de gasolina que va dispuesto transversalmente. Y la otra, el 2.000, también de gasolina, que va colocado longitudinalmente.

Sobre este nuevo modelo, habíamos dicho que era seis centímetros más largo que el moribundo R-18, pero es que también es algo más ancho (dos centímetros). Este aumento de la anchura to-

tal, unido a un mejor estudio de los interiores, permite un aumento de la anchura interior de siete centímetros a nivel de los asientos delanteros y de tres centímetros en los traseros. El aumento de la longitud total de seis centímetros tiene una repercusión de cinco centímetros en el habitáculo, que se dejan sentir en el espacio para las piernas del asiento trasero. En lo que se refiere al maletero, de entrada lo que se ha conseguido es bajar en 13 centímetros la arista de carga gracias a que la tapa del maletero llega en su parte central hasta casi el paragolpes.

En cuanto a su capacidad, se ha ganado del orden de un 10 por 100 de volumen. En relación a la carroce-

Sin ningún logotipo en su carrocería que pueda identificarlos con un Renault, los R-19 ruedan por las carreteras marroquíes camino del desierto, donde serán puestos a prueba en temperaturas muy elevadas.

ría, ha habido filtraciones de los túneles de viento en que se han probado las maquetas. El coeficiente aerodinámico Cx es de 0,29, excelente para una berlina de tres volúmenes. Teóricamente es el mismo que el de las versiones más bajas del R-25.

Con respecto a las motorizaciones, se confirma que habrá seis versiones, cuatro de gasolina y dos diesel, basadas en tres motores. Habrá, por tanto, dos variantes de cada motor. Del motor 1.721, el que llevan los R-11 GTX y TXE, habrá dos, con potencias de 76 y 88 caballos. Estos motores serán preparados para utilizar gasolina sin plomo. Como dijimos, estos motores van colocados transversal-

mente. Su eje delantero va seis centímetros adelantado para evitar un exceso de voladizo con respecto a las versiones con motor 1.955 centímetros cúbicos, que van colocados longitudinalmente por delante del eje como en los R-18. Este motor dos litros, el que lleva el R-18 GTX, tendrá una versión de 117 caballos y una, con turbo, de 160 caballos. Finalmente, del motor diesel, el 2.068 centímetros cúbicos que han utilizado los R-18, habrá la versión atmosférica

de 67 caballos y otra con turbo de 88 caballos. Estos motores serán acoplados a cambios de cuatro —los más básicos— y cinco marchas. También habrá una versión automática, en principio limitada al motor de dos litros de 117 caballos.

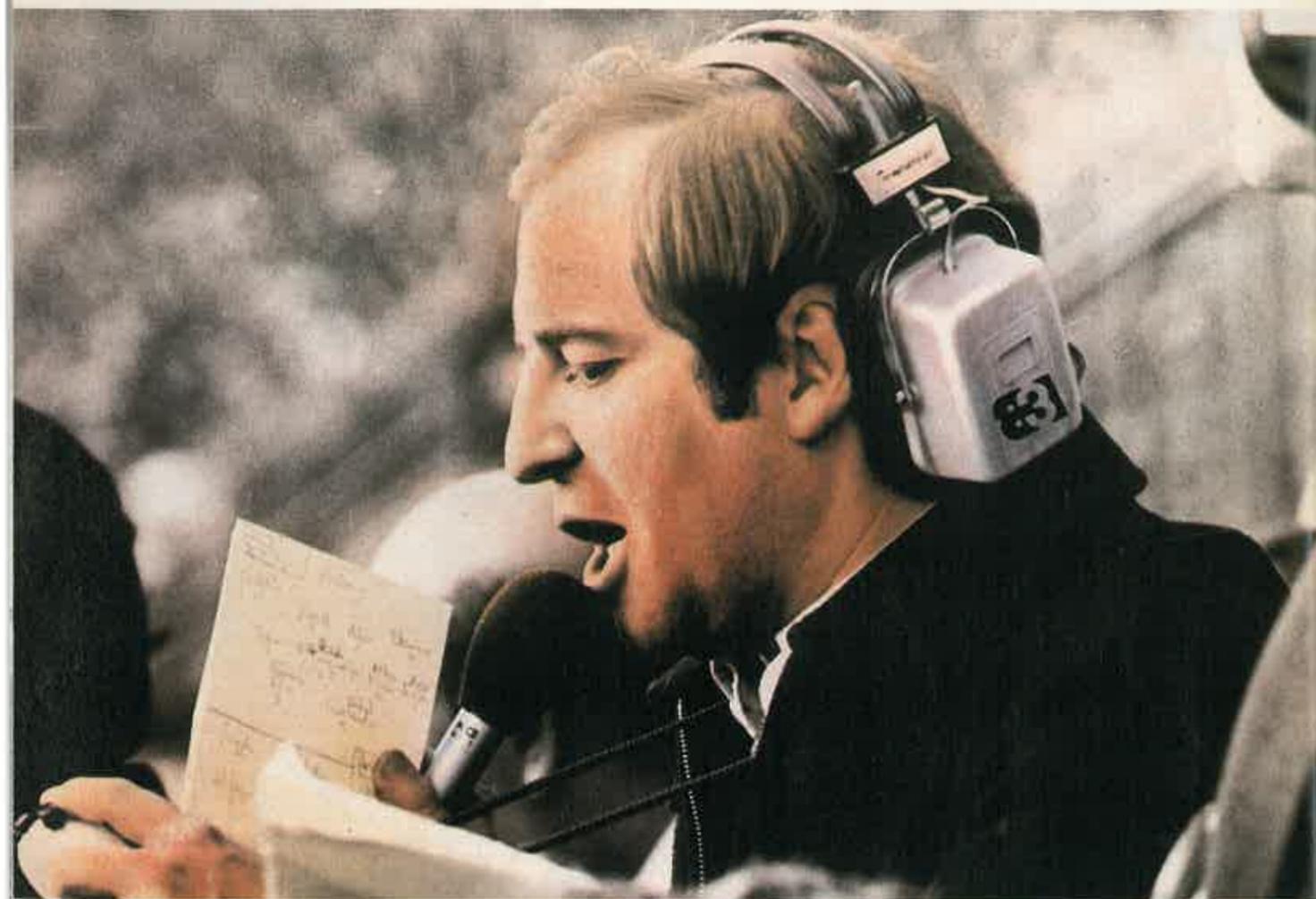
En lo que se refiere a la versión familiar, 15 centímetros más larga que la berlina a causa de un mayor voladizo posterior, al menos al principio no existirá con la mecánica turbo de gasolina.

DISFRAZAR UN COCHE

LOS R-19 encontrados en Marruecos iban sin camuflaje. En cambio no existía el mínimo logotipo que pudiera indicar que el vehículo en cuestión era un Renault. En el morro aparecían unos aros que trataban de hacer ver que aquello podía ser un Audi (no eran cuatro aros, sino sólo dos). Detrás aparecían las siglas 190 L y 210 GT que no son habituales de

la marca, aunque sí la forma de las letras empleadas. En el interior, el rombo del volante había desaparecido para dejar en su lugar las letras GT, que tampoco podían dar ninguna pista. En cambio, delataba el origen de los coches las llantas que llevaban pues tanto las de chapa como las de aleación son las que emplean actualmente los Renault-18.





SUPERGARCIA SUPERDEPORTE

antena3
3
La información deportiva
bien hecha.

Temporada de otoño

CON el fin del verano y el relajamiento en las costumbres, se inicia un nuevo año automovilístico. Tradicionalmente, el otoño está marcado por las novedades, que incorporan ya el marchamo «86» como principal acicate para su venta. Veamos, marca a marca, las ofertas de estos días y las perspectivas de compra de las semanas que vienen.

CITROËN.—A la espera de los nuevos CX, es el momento de esperar, o bien de «apretar», a los concesionarios para que nos hagan un buen precio por un modelo que ya se ha quedado anticuado ante su renovado sucesor. Al margen de ello, todos los concesionarios han iniciado una *campaña de sobrevaloración (60.000 pesetas más) del coche usado.*

Un modelo concreto, el LNA, está agotando sus últimas unidades en los concesionarios, hecho que deben tener en cuenta todos los posibles clientes.

FORD.—Ha efectuado una importante subida de precios de todos sus modelos. En buena lógica, es el Orion-Escort el modelo que va a ofrecer una oferta próxima, ante la ofensiva de la competencia. Estén atentos porque pue-

cretas. En cuanto a los importados, los Kadett GSi se venden como rosquillas y hay un larguísimo plazo de espera. En todo caso, los concesionarios están ofreciendo una sobrevaloración de los usados para quien compre un Opel, nacional o de importación.



PEUGEOT.—Ante la próxima aparición de los nuevos Peugeot 505 fabricados en España, cabe tomarse las cosas en los dos sentidos: es un buen momento, porque los ofrecen a buen precio (y no hay casi cambios respecto a los futuros), pero es también mal momento, porque para muchos clientes vale la pena esperar unas semanas y llevarse ya las versiones modernas, en las que lo que más cambia es el salpicadero. En todo caso, es importante la *oferta de financiación al 9,5 por 100* que están llevando a cabo en estos días.

aparición los R-19, sustituyendo a los R-18, lo que debe tener en cuenta todo futuro comprador de esta ya veterana berlina, que tiene sus días contados (pese a que lo nieguen algunos vendedores). Los R-5 de cinco puertas acaban de aparecer.

SEAT.—Tanto el Polo como, sobre todo, el Málaga se venden prácticamente solos, por lo que se aprecia un notable interés por parte de los vendedores en convencer a los clientes para que se decidan por el Ibiza. Tampoco está lejána la fecha en que el Passat sufrirá algunos cambios, lo que debe tenerse en cuenta. Volviendo al Ibiza, aparecerán en el mercado las versiones del 86, con notables cambios, y solucionados la mayoría de los pequeños problemas iniciales.

TALBOT.—En la actualidad, el único modelo en oferta (¡desde enero!) es el Horizon, con los famosos 1.000 litros de combustible de regalo. No es una mala oferta, y sobre todo, en la versión diesel sigue siendo un excelente automóvil. El Samba ha fallecido, quedando algunas unidades en los concesionarios, a los que se les puede pedir un buen precio. Otro tanto ocurre con el 150, y en menor medida con el Solara; este último sigue en producción en las versiones Escorial, en una interesante relación precio-calidad.



Salpicadero del próximo Peugeot 505

de saltar en las próximas semanas, no en forma de precio, sino en la acostumbrada oferta de versiones prêt-à-porter, con mejor equipamiento.

OPEL.—Los Corsa nacionales conocen uno de los mejores momentos de ventas, por lo que no hay ofertas con-

RENAULT.—Las excelentes ventas del R-11 se están comiendo prácticamente al R-9, lo que ha originado una fuerte campaña de publicidad sobre esta berlina, que, por cierto, ha recibido ya algunos retoques estéticos, como el frontal de doble faro del Alliance-R-11. No tardarán muchos meses en hacer

La cesta de la compra



Para quién quiere vender (normal)

Tradicionalmente, septiembre es un mes de transición. Si puede, aguante hasta finales de octubre para que le valoren más su usado.



Para quién quiere comprar (malo)

Aunque hay en el mercado algunas posibilidades interesantes, conviene ya esperar algunas semanas en que se presentarán los modelos del 86.

Mercado

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

KTM

| | | | | |
|---------|-----|----|---|---------|
| 250-MKT | 250 | 40 | - | 482.000 |
| 250-GS | 250 | 40 | - | 482.500 |
| 250-MC | 250 | 40 | - | 489.300 |

LAMBRETTA

| | | | | |
|-----|-----|-----|-----|---------|
| 125 | 123 | 8 | 87 | 172.977 |
| 150 | 148 | 7,6 | 97 | 178.888 |
| 200 | 198 | 8,7 | 107 | 185.120 |

LAVERDA

| | | | | |
|---------|-----|----|-----|-----------|
| MS-1000 | 881 | 38 | 275 | 1.785.000 |
|---------|-----|----|-----|-----------|

MONTESA

| | | | | |
|----------------|-------|---|-----|---------|
| Cota 242 | 233,3 | - | - | 372.230 |
| Cota 348 Trial | 348,8 | - | - | 370.290 |
| Cota 350 | 349,6 | - | - | 383.240 |
| Enduro 80 H7 | 74,8 | - | 82 | 230.540 |
| Enduro 250 H7 | 248,2 | - | 119 | 321.440 |
| Enduro 300 H7 | 349,5 | - | 130 | 342.230 |

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

MORINI

| | | | | |
|---------------|-------|----|-----|---------|
| Injección 125 | 124 | 10 | 100 | 208.780 |
| Injección 175 | 174,7 | 13 | 100 | 220.050 |

MOTO GUZZI

| | | | | |
|--------------|-------|------|-----|---------|
| 250 Bialbero | 230,5 | 36,8 | 138 | 341.180 |
| 350 Turismo | 344,1 | 38,6 | 160 | 484.000 |
| 900 Sport | 478,8 | 43 | 170 | 501.000 |
| 900 Canal | 478,8 | - | - | 538.000 |

MZ

| | | | | |
|---------|-----|----|-----|---------|
| ETZ 250 | 243 | 21 | 130 | 250.000 |
|---------|-----|----|-----|---------|

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

OSSA

| | | | | |
|-----------|-------|-----|-----|---------|
| 250 TE | 244,2 | - | 130 | 271.000 |
| 250 Copa | 34,2 | 160 | 160 | 343.380 |
| 300 Trial | 302,7 | - | - | 332.130 |
| 350 T-Ve | 250,0 | - | - | 291.380 |

PUCH

| | | | | |
|------------------|------|----|----|---------|
| Cobra M 82-TT-AD | 73,3 | 12 | 85 | 222.390 |
| Cobra M 82-Cross | 73,3 | 14 | 70 | 199.930 |
| Cobra M 82-TD | 73,3 | 10 | 80 | 246.630 |

RIEJU

| | | | | |
|-----------------|----|-----|---|---------|
| Sirolo | 74 | 8,5 | - | 183.000 |
| Marathon MR-80 | 75 | 14 | - | 254.500 |
| Marathon Enduro | 80 | 20 | - | 307.000 |
| Marathon Cross | 80 | 20 | - | 307.000 |

SUZUKI

| | | | | |
|-------------|-----|----|-----|-----------|
| GSX 550 ES | 572 | 75 | 195 | 781.294 |
| GSX 750 ES* | 747 | 87 | 210 | 1.001.730 |

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

YAMAHA

| | | | | |
|------------------|-------|-----|-----|-----------|
| Yamaha 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 | 186.965 |
| 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 | 188.498 |
| 150 Ibis | 148,8 | 8,2 | 100 | 211.320 |
| 200 DN | 198,0 | 10,2 | 110 | 226.861 |
| 200 Me | 198,0 | 10,2 | 110 | 254.880 |

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.

NOTICIAS DE EMPRESA



SAAB GANA MERCADO

SAAB, que de la mano de Porsche España cuenta desde 1982 con una red de concesionarios en las provincias más importantes de nuestro país, ha sido la marca que durante el primer semestre de este año ha conseguido el mayor incremento de ventas, dentro de su segmento del mercado, respecto al mismo periodo de 1984. Ese au-

mento, para el periodo analizado, se cifra en un 58 por 100. Actualmente la gama de Saab comercializada en España incluye los modelos Saab 900 de inyección; los Turbo de ocho válvulas e intercooler; Turbo de dieciséis válvulas e intercooler, y los nuevos 9000 Turbo de dieciséis válvulas e intercooler.

misiones en el espacio, también han sido elegidos para que el transbordador se desplace sobre la tierra.

PRIMER AÑO DE TNT SKIPAK

TNT Skypak, empresa australiana de servicios de courier, ha cumplido su primer año en España, periodo durante el cual ha ido aumentando su número de clientes para envíos urgentes de documentos y pequeños paquetes a cualquier lugar del mundo. Para un futuro inmediato, la firma tiene previsto aumen-



tar el número de sucursales en nuestro país, así como introducir nuevas tecnologías en la transmisión inmediata de documentación.

TODO SOBRE EL MASTIN

LA Asociación Española del Mastín Español le informa sobre todas las camadas disponibles, crianza de cachorros, trámites, etcétera, en los teléfonos 232 38 57 y 261 16 26.

TRANSBORDADOR SOBRE RUEDAS

DESPUES de cada misión, el transbordador espacial tiene que recorrer 30 kilómetros, la mayoría de ellos a través de carreteras ordinarias, desde el lugar de aterrizaje hasta su base de mantenimiento. Este problema ha sido resuelto por la compañía italiana Cometto Industriale, de Cuneo, que

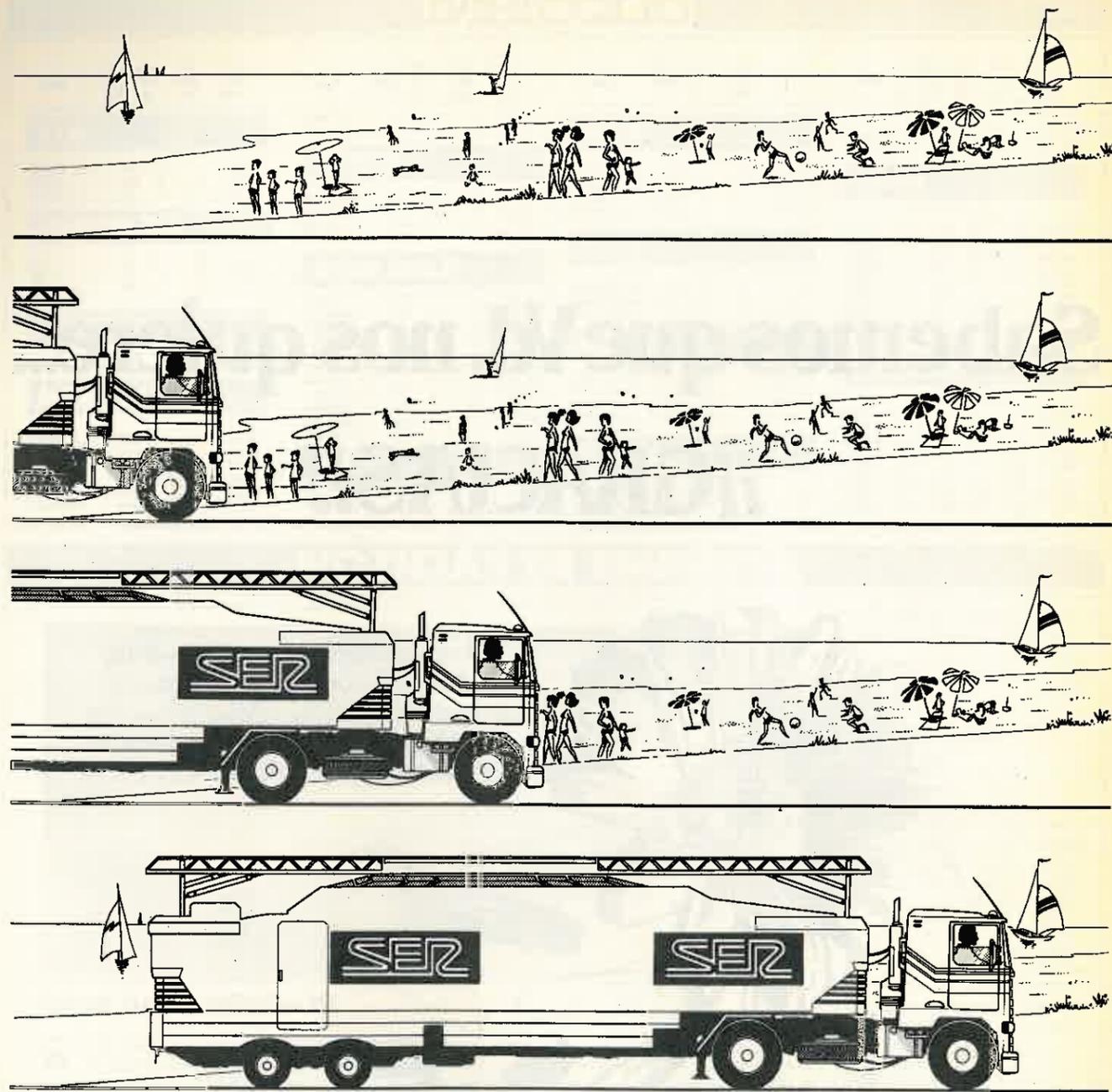
ha diseñado y construido un potente vehículo, ya entregado a la NASA, para transportar el Enterprise. El vehículo autopropulsado mide más de treinta y dos metros y tiene nueve ejes orientables, tres de los cuales no son motrices. Las ruedas están equipadas con un total de 62 rodamientos de rodillos cónicos y más de 50 rótulas están incorporadas en el sistema de suspensión de

las ruedas. Los rodamientos SKF, que tanto han contribuido a la seguridad del transbordador durante sus



Radio España de Madrid

SU EMISORA



NUESTRA RADIO DE ACCIÓN

"SUPER 1, LA FIESTA DEL VERANO EN LA SER."

Para que vivas de cerca la emoción del directo, la SER se lleva la radio de campo y playa. A toda costa. Desde Huelva a Castellón. Contado y cantado.

Con la unidad móvil más completa de Europa —EL SUPER 1—, y con todo un equipo de los que quitan el hipo. Para que te lo pases super. Con la SER a toda marcha.



La radio en acción.

RICARDO PEREZ-ASCACIOS

A FONDO

PROBADO MOTOR 16



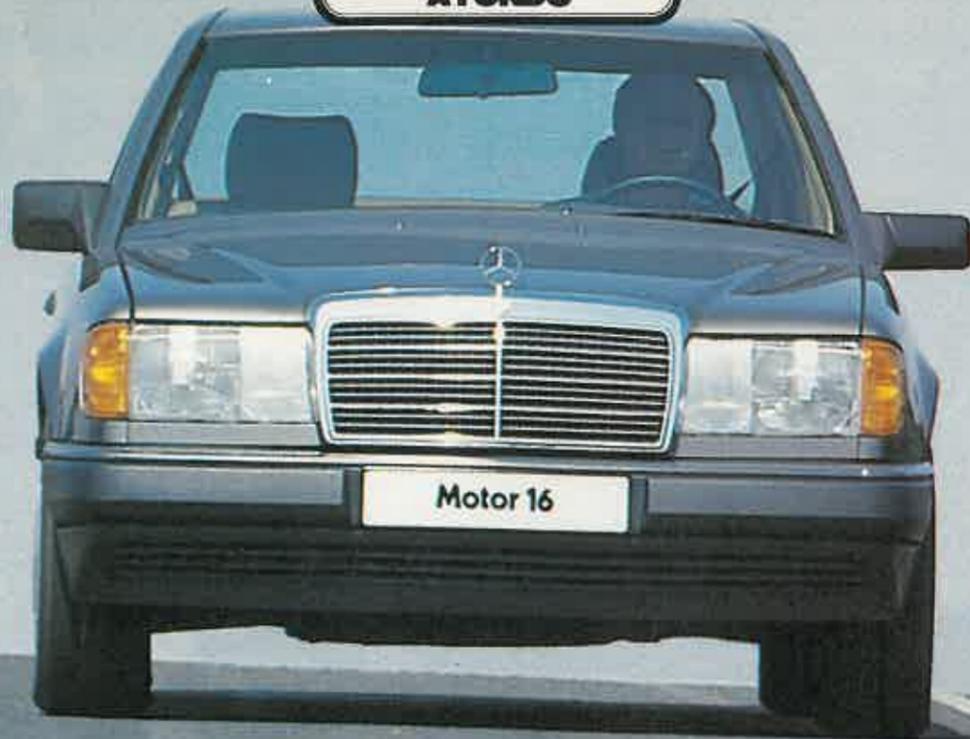
MERCEDES 300 D SEÑOR DIESEL

| VIRTUDES | DEFECTOS |
|------------------|---------------------|
| Bajo consumo. | Precio elevado. |
| Motor silencioso | Desarrollos largos. |
| Comportamiento. | Volante grande. |
| Confort. | Equipamiento pobre. |

HASTA el año pasado, el BMW 524 TD era la berlina diesel más rápida del mundo. La marca alemana había entrado en el mundo de los vehículos alimentados con gasóleo ofreciendo un producto cuyas prestaciones podían ser envidiadas por muchos de gasolina. Su posición de líder le fue arrebatada por el Lancia Thema Turbodiesel, cuyas

prestaciones son todavía mejores. Pero la marca italiana pudo saborear poco tiempo las mieles de su primacía, pues apenas tres meses después de la llegada del Thema, Mercedes presentaba la serie 200/300 —la denominada W 124 en su código de modelos—, que incluía una nueva versión 300 D que mejoraba sensiblemente las prestaciones del BMW y del Lancia.

Pionera en el terreno de los motores diesel para automóviles de turismo, Mercedes se había dejado comer el terreno por otras marcas en los últimos tiempos. Las prestaciones de su 300 D —antiguo modelo, por supuesto—, eran casi lastimosas. La última modificación que sufrió el motor cinco cilindros que equipaba, a fin de ganar un 10 por 100 más de potencia, no fue una



Motor 16

buena solución, no fue más que un parche para ir tirando. La marca tanteó la solución del turbocompresor, pero, sin que se sepa muy bien por qué, el motor cinco cilindros turbo sólo fue instalado en la carrocería tipo station-wagon, de muy limitada difusión.

Pero, al final, la marca alemana ha tomado el toro por los cuernos y con esta nueva gama 200/300 ha presentado una nueva familia de motores diesel de excelente rendimiento. El pasado mes de junio habíamos probado el 250 D, en el que se conservaban los cinco cilindros. Ahora traemos a esta sección el 300 D con seis cilindros. El 250, con 90 caballos, es la opción lógica para el antiguo usuario del viejo 300 D. El nuevo 300 D se coloca un escalón por encima, no sólo por prestaciones, sino también por precio, pues, a igualdad de equipamiento que el más caro de sus rivales, contando con las opciones que habrá que pagar para conseguir esa equivalencia, se convierte en el diesel más caro del mercado, un punto de distinción que no merece demasiado aprecio.

MECANICA



Este motor de seis cilindros y tres litros de desplazamiento que lleva el nuevo 300 D es el resultado de añadirle un cilindro más al motor de cinco cilindros del 250 D. Los dos tienen las mismas

FICHA TECNICA



MERCEDES 300 D

MOTOR Disposición: Delantero, longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 2.996 c.c. (87 x 84 mm.). Cigüeñal: De 7 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza. Alimentación: Inyección Bosch. Compresión: 22 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad de depósito: 70 litros. Potencia máxima: 109 CV a 4.600 rpm. Par máximo: 18,9 mkg a 2.800 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,7 km/h.; 2.ª, 15,4 km/h.; 3.ª, 24,3 km/h.; 4.ª, 33,6 km/h.; 5.ª, 42 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,75. Diámetro de giro: 11,2 metros.

FRENOS Sistema: De disco en las cuatro ruedas.

SUSPENSIONES Tipos: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 6,5 x 15 pulgadas. Neumáticos: 195/65 HR 15.

PESO En orden de marcha: 1.370 kg.

dimensiones de diámetro en los cilindros y carrera en los pistones. Pese a tener un cilindro más, no es más largo que el viejo motor de tres litros y si es cinco centímetros más bajo. Pero donde está la ganancia más espectacular es en el peso, puesto que este nuevo motor pesa 41 kilos menos que el antiguo.

En lo que se refiere al rendimiento, la relación potencia por cilindrada, la mejora es sensacional. Se ha pasado de los 29,35 caballos por litro a 36,38 caballos por litro. Todo esto con un menor nivel de vibraciones y de ruidos. El funcionamiento del motor se ha mejorado muy sensiblemente. En el interior prácticamente no se diferencia apenas—por sonoridad o trepidaciones— del de gasolina. Hay que acelerar fuerte para que el bufido bronco de los motores diesel lo delate. En cuanto a la forma de manifestarse, se le puede acusar de una cierta falta de potencia a bajas revoluciones, que queda particularmente de manifiesto por causa de unos desarrollos de cambio de marchas excesivamente largos. En ciudad, al final se acaba jugando únicamente con la segunda y la tercera velocidad, las dos relaciones de cambio en las que se obtiene una buena respuesta del motor a las velocidades en que se circula por una ciudad. Hasta las 1.800 revoluciones por minuto, la potencia es escasa y el coche responde de forma muy mediocre. A partir de ese régimen se siente un fuerte impulso que incluso a algunas personas que nos acompañaron du-



Motor 16

rante la prueba les hizo pensar que se trataba de un motor turbo. En carretera hay que utilizar la quinta como una marcha de rodaje en llano, recurriendo a la cuarta y a la tercera en cuanto el trazado se retuerce.

Aparte de sus desarrollos largos, la caja de cambio es suave y precisa en su manejo, pero peca de tener unos recorridos excesivamente largos entre marcha y marcha. Si a esto unimos que, para la altura media del conductor español, la palanca queda un poco retrasada, el resultado es que el manejo del cambio no resulta cómodo.

De todas formas, las prestaciones son buenas. El coche roza los 200 kilómetros por hora en punta. Por cierto que nos ha dado una velocidad ligeramente superior a la que anuncia el fabricante, lo que pone de manifiesto la seriedad de Mercedes a la hora de elab-

SONORIDAD



| | |
|------------------|------|
| Al ralentí | 49,2 |
| A 60 km/h. | 58,9 |
| A 90 km/h. | 66,2 |
| A 120 km/h. | 69,2 |
| A 140 km/h. | 72,1 |
| A tope | 78,3 |

(Mediciones efectuadas en las plazas de-lanteras, con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.)

EQUIPAMIENTO



| | |
|--|-----|
| Cuentarrevoluciones | NO |
| 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 | OP. |
| Volante regulable | OP. |
| Asiento regulable en altura | SI |
| Retrovisor regulable | SI |
| Apoyacabezas delanteros | SI |
| Elevallunas elect. (del./tras.) | OP. |
| Cerraduras centralizadas | SI |
| Luz lectura mapas | SI |
| Tapón carburante con llave | SI |
| Llantas aleación | OP. |
| Precipio de radio | SI |

OPCIONES

Pintura especial, 29.900; Pintura metálica, 118.700; Tapizado tex, 24.300; Tapizado cuero, 230.000; Tapizado terciopelo, 210.000; Techo corredizo elec., 150.700; Cambio automático, 222.500; Control de velocidad, 55.600; Bolsa de aire, 186.000; Frenos con ABS, 286.200; Espejo dreh. elec., 20.200; Radiocassette Becker, 108.500; Antena automática, 39.200; Apoyabrazos del abatible, 21.500; Aire acond. mecánico, 367.200; Aire acond. automático, 441.200; Elevallunas del elec., 81.500; Elevallunas del. y tras., 145.000; Cristales tintados térmicos, 39.900; Faros con dispositivo de lavado, 44.500; Llantas de aleación, 143.700; Extintor, 14.900; Altavoces tras. con regulador de mezcla, 34.000

borar sus catálogos. Las aceleraciones están al mismo nivel, pero las recuperaciones acusan los desarrollos largos.

Pero lo mejor de este coche es el consumo, realmente muy bajo. Sobre todo si tenemos en cuenta que se trata de un motor de tres litros de cilindrada. Pese a tener que abusar de las marchas largas, en ciudad apenas se gastan los 10 litros a los 100 kilómetros, y manteniendo una velocidad crucero de 180 kilómetros por hora —la media fue de 160 kilómetros por hora—, el promedio de consumo subió un litro más.

COMPORTAMIENTO



Como el 250 D, el nuevo 300 D toma las curvas, hasta un cierto límite bastante elevado de velocidad, como si

FRENOS

DISTANCIA DE FRENADO
(en metros)

| | |
|------------------|------|
| A 60 km/h. | 8,6 |
| A 100 km/h. | 28,2 |
| A 120 km/h. | 35,8 |



Mercedes ha conseguido aunar en su coche el clasicismo con la aerodinámica. En el interior, el salpicadero es funcional y el cuadro completo. Los asientos son bastante confortables

La carrocería merece toda clase de alabanzas por su estudio aerodinámico. Mercedes ha logrado conservar las formas clásicas que siempre han dado satisfacción a sus clientes y caracterizado los productos de la marca, consiguiendo, además, un coeficiente aerodinámico de 0,30, que es uno de los mejores del mercado.

En el interior se disfruta de una buena anchura, pero resulta un poco corto. Esta falta de longitud afecta principalmente a las plazas traseras, que se pueden ver reducidas a sólo 15 centímetros. Cierto que las guías del asiento delantero son largas y que éste puede retrasarse mucho, pero de todas formas resulta un espacio un poco corto para un coche de 4,75 metros de largo.

La presentación es sobria como en todos los Mercedes, aunque queda bastante ennoblecida con la consola en madera barnizada. El salpicadero es funcional. La guantera no es demasiado grande, pero tiene una forma bastante regular para que pueda ser aprovechado al máximo su volumen. El cuadro de instrumentos es bastante completo, aunque falte un cuentarrevoluciones, que el fabricante no considera de utilidad en un motor diesel, suficientemente protegido por el corte de la inyección a partir de un determinado régimen de giro.

La climatización básica tiene eficacia normal. Esta unidad que hemos probado lleva la opción de aire acondicionado automático, muy cara, pero muy eficaz. Se puede marcar la tempe-

fuera sobre raíles. Pasado esos límites, aparece una tendencia a derrapar del eje delantero, más perceptible cuanto más cerrada sea la curva. Una tendencia en buena parte producida por el excelente agarre del eje trasero, que acaba pudiendo con el delantero. Con este coche, salvo que las condiciones del pavimento sean muy deslizantes, es muy difícil hacerlo derrapar del eje trasero, cosa que los más habilidosos al volante suelen buscar para conseguir negociar más rápidamente las curvas y acelerar antes. En resumen, que el coche tiene un comportamiento muy seguro y que hay que provocarlo con fuerza para que tenga alguna reacción anormal. En la unidad probada, la seguridad se veía aumentada por el sistema antibloqueo ABS que llevaban sus frenos. Una cara opción de casi trescientas mil pesetas que Mercedes debería ir pensando en ofrecer de serie, a costa de lo que sea, en vista de que modelos mucho más populares, como el Ford Scorpio y algunas versiones del Opel Senator, ya lo ofrecen sin cargos. Los frenos son eficaces y resisten bien el que se abuse de ellos. Gracias al ABS se consiguen unas distancias de frenado

excelentes a cualquier velocidad. La dirección, asistida, es suave y precisa. No es excesivamente directa, pero resultaría adecuada si llevara un volante más pequeño. El innecesario volante grande se hace incómodo en el tráfico urbano y en zona de curvas, en que el conductor se ve obligado a ir cambian-

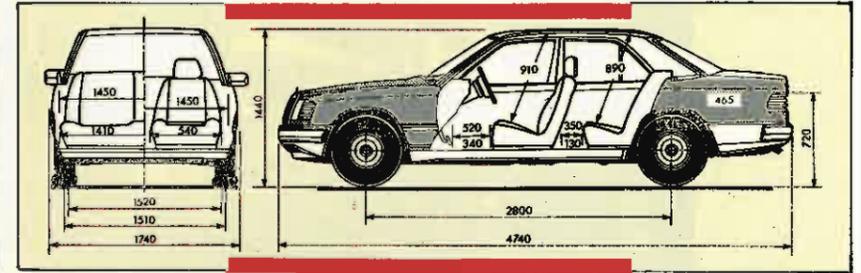
do las manos de lugar por la circunferencia del volante para manejarlo. La única ventaja que tiene es que a través del aro se obtiene una excelente visión del cuadro de instrumentos. En lo que se refiere al confort, el silencio de funcionamiento y la ausencia casi total de vibraciones se conjuntan

con el excelente trabajo de la suspensión. Esta absorbe perfectamente las irregularidades de la ruta, pero sin bamboleos ni sensaciones de flotación, que al final acaban siendo molestas para los pasajeros e incluso dan lugar a mareos a las personas más propensas.

CARROCERÍA
 ★★★
 Los asientos están a la altura. Son aparentemente duros, pero en viajes largos se termina apreciando esa dureza, puesto que sujetan el cuerpo de sus ocupantes con la misma eficacia que al principio. A lo sumo, se puede reprochar una falta de sujeción lateral en las

butacas delanteras, a no ser que el canon empleado sea el de una persona bastante gruesa.

A los asientos se accede por puertas suficientemente amplias y que abren un buen ángulo. Van dotadas de un cierre centralizado que afecta también al depósito de carburante. Es uno de los pocos detalles de equipamiento que lleva el coche de serie, pues lo cierto es que el coche que se obtiene sin pagar ninguna opción es francamente pobre. Es inconcebible que en un coche que cuesta cuatro millones y medio haya que recurrir a las opciones para conseguir elevadas eléctricas, espejo retrovisor derecho con mando eléctrico, o un tapizado textil.



| PRESTACIONES | |
|---|------|
| VELOCIDAD MÁXIMA (km/h.)192,2 | |
| ACELERACION (seg.) | |
| 400 m. salida parada | 20,1 |
| 1.000 m. salida parada | 34,9 |
| De 0 a 100 km/h. | 13,9 |
| RECUPERACION (seg.) | |
| 400 m. desde 40 km/h. en 4.º | 21,0 |
| 400 m. desde 40 km/h. en 5.ª | 23,2 |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª | 37,2 |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª | 41,5 |
| De 80 a 120 km/h. en 4.ª | 15,1 |
| De 80 a 120 km/h. en 5.ª | 20,2 |

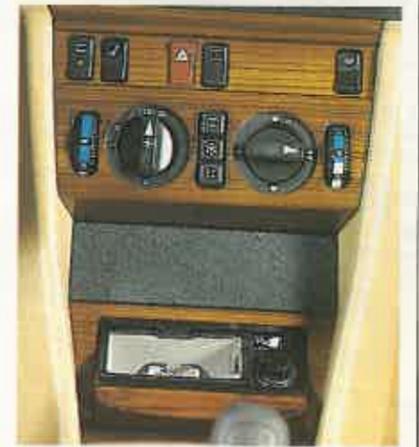
| CONSUMO | |
|-------------------------------|------|
| CIUDAD | |
| A 26,8 km. de media | 10,3 |
| CARRETERA | |
| A 90 km/h. de cruceo | 5,7 |
| En conducción rápida | 9,1 |
| AUTOPISTA | |
| A 120 km/h. de cruceo | 7,0 |
| A 140 km/h. de cruceo | 9,2 |
| A 180 km/h. de cruceo | 11,3 |
| AUTONOMIA MEDIA | |
| Consumo medio ponderado | 8,6 |
| Recorrido (kilómetros) | 760 |

El Mercedes 300D puede presumir de tener uno de los mejores coeficientes aerodinámicos



DEMASIADAS OPCIONES

El equipamiento es muy reducido, pese al precio del coche. Faltan detalles, como un «check control», habituales ya en la mayoría de los coches. Hay que recurrir demasiado a las opciones para conseguir un equipo aceptable. La climatización automática es uno de los extras más justificables. Al lado, el detalle del mando de las luces.



El motor de seis cilindros pesa 41 kilos menos que el anterior. La potencia ha subido de 88 a 109 caballos. En cambio vibra menos y no hace tanto ruido.

motor menos brillante. Quedaría como última alternativa el Audi, demasiado caro para el nivel de motorización que tiene.

Sergio Piccione
Fotos: Ramón Rodríguez.



El interior resulta un poco corto, lo que afecta a las plazas traseras. El maletero es muy amplio, pero lleva la rueda de repuesto bajo el piso



La iluminación es buena. Los faros son regulables en altura



Curioso acabado de la parte trasera. Se diferencia claramente de los 190

ratura deseada y la mantiene. Existe también una de aire acondicionado convencional, pero la poca diferencia de precio con el automático, lo hace escasamente interesante. Otra característica del sistema de climatización del Mercedes es que se puede programar diferenciadamente el lado derecho del izquierdo.

En lo que se refiere al acabado, es impecable.

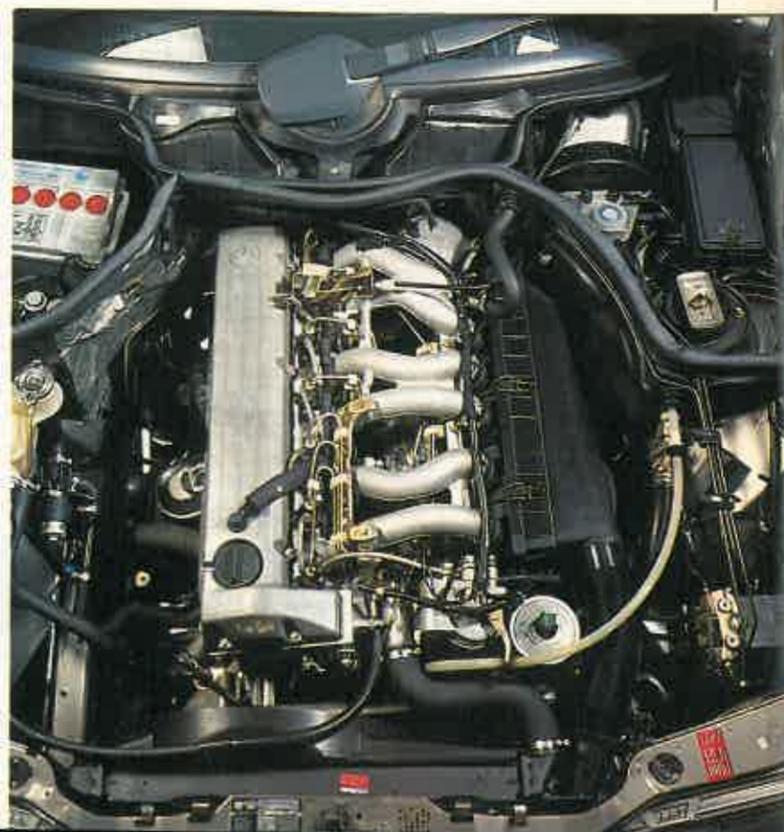
Queda hablar del maletero, muy amplio, aunque con el inconveniente de albergar bajo su piso la rueda de repuesto, lo que en ciertas circunstancias puede ser un trastorno.

FRENTE A SUS RIVALES

Cuatro coches se presentan como una alternativa del Mercedes 300 D. Son el BMW 524 td, el Audi 100 CD TD y el Volvo 760 Turbodiesel, además del Mercedes 250 D. Dentro de poco será también adquirible el Lancia Thema Turbodiesel, cuyo precio será próximo al de BMW.

De los cuatro coches aquí comparados, el Mercedes 250 D aparece como un punto medio de equilibrio. El 300 D

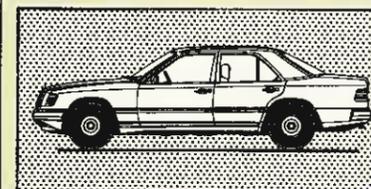
El motor de seis cilindros pesa 41 kilos menos que el anterior. La potencia ha subido de 88 a 109 caballos. En cambio vibra menos y no hace tanto ruido.



ofrece las mejores prestaciones de todos los diesel que entran en este segmento, pero no mucho mejores que las del BMW, que es el más barato. En habitabilidad, el mejor es el Volvo, que sobre el papel es el más caro, pero en cambio viene mucho más equipado que los Mercedes, los que, si se suma el precio de todos los extras, aumentan considerablemente. Queda el Audi, más amplio también que los Mercedes y que tiene una aceptable velocidad punta, pero cuyos reprises y aceleraciones son muy bajos, y no tiene la finura de fun-

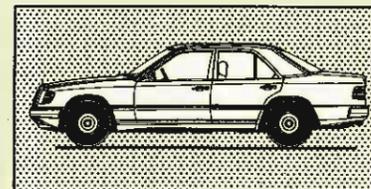
MERCEDES 300 D 4.571.156 pts.

Motor: Delantero longitudinal, de 6 cilindros. Tracción: A las ruedas traseras. Cilindrada: 2.996 c.c. Potencia: 109 CV. Peso: 1.370 kg. Velocidad máxima: 192 km/h. Consumo medio ponderado: 8,6 l/100 km. Capacidad del maletero: 465 litros.



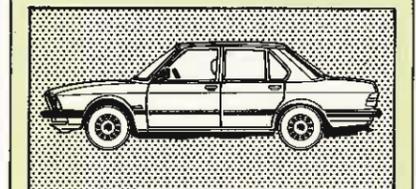
MERCEDES 250 D 4.186.310 pts.

Motor: Delantero longitudinal, de 5 cilindros. Tracción: A las ruedas traseras. Cilindrada: 2.497 c.c. Potencia: 98 CV. Peso: 1.320 kg. Velocidad máxima: 175 km/h. Consumo medio ponderado: 8,3 l/100 km. Capacidad del maletero: 465 litros.



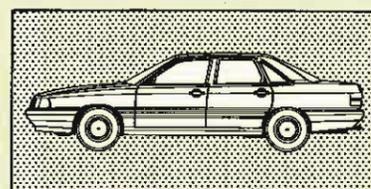
BMW 524 TD 3.706.502 pts.

Motor: Delantero longitudinal, de 6 cilindros. Tracción: A las ruedas traseras. Cilindrada: 2.443 c.c. Potencia: 115 CV. Peso: 1.330 kg. Velocidad máxima: 178 km/h. Consumo medio ponderado: 10,1 l/100 km. Capacidad del maletero: 345 litros.



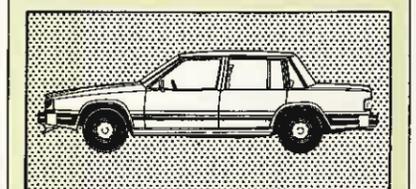
AUDI 100 CD TD 4.335.625 pts.

Motor: Longitudinal, de 5 cilindros, con turbo. Tracción: A las ruedas delanteras. Cilindrada: 1.986 c.c. Potencia: 87 CV. Peso: 1.250 kg. Velocidad máxima: 174 km/h. Consumo medio ponderado: 8,4 l/100 km. Capacidad del maletero: 510 litros.



VOLVO 760 TURBO DIESEL 4.858.541 pts.

Motor: Delantero longitudinal, de 4 cilindros, con turbo. Tracción: A las ruedas traseras. Cilindrada: 2.383 c.c. Potencia: 110 CV. Peso: 1.400 kg. Velocidad máxima: 172 km/h. Consumo medio ponderado: 12,5 l/100 km. Capacidad del maletero: 518 litros.



FRENTE A FRENTE

R-5 GT TURBO,

CITROËN VISA GTI, R-11 TURBO

CABALLOS BARATOS

Los protagonistas de la prueba en plena aceleración sobre la pista de despegue del aeroclub de Fuenmilanos, en Segovia.

DE siempre, el poder disponer de un coche no demasiado grande, capaz de obtener buenas prestaciones, ha sido el deseo de todo aquel automovilista para quien el coche es algo más que un vil instrumento para desplazarse de un lado a otro.

Pero hasta ahora, poder llegar a tener un aparato de esas características, representaba o pasar por el taller de un preparador, perdiendo garantía y fiabilidad mecánica, o recurrir a un vehículo de importación previo desembolso de una cantidad del orden de los dos millones de pesetas.

Pero las cosas han cambiado y desde hace un año en España existe la posibilidad de disponer de una de estas «pequeñas bombas» por menos de un millón y medio de pesetas. Es decir, por un poco —justificable— más que una versión más tranquila...

El R-11 Turbo fue el primero de estos coches en aparecer en nuestro mercado, ahora hace justo un año. Después le han seguido el Citroën Visa GTI y el R-5 GT Turbo. Entre ellos existen claras diferencias, sobre todo de habitabilidad, pero creemos que son la única posibilidad de elección que tiene ese grupo de automovilistas que aman estos coches y que no acaban de entender por más que se les explique que la factoría de Villaverde está a tope de producción, porque no está entre ellos el 205 GTI, cuando la carrocería de tres puertas se hace ya en nuestro país y sólo habría que importar el motor y el tren delantero, como ya se hace para el

Visa. El caso es que el Peugeot debe quedar fuera de consideración en esta prueba, pese a su similitud de características con el Visa en razón de su condición de importación, que le hace ser medio millón de pesetas más caro.

INTERIORES:

EL R-11. SIN DUDA

No hace falta ser un gran observador para darse cuenta rápidamente que el R-11 Turbo es el más habitable de los tres. Adelantando conclusiones, representa la opción más sensata para quienes buscan la potencia y las prestaciones pero no quieren perder ni confort ni unos mínimos de habitabilidad. Podría decirse que es el coche de aquellos que quieren darse un capricho a la hora de comprar un automóvil, pero que no pueden darse el gusto de tener un automóvil de capricho. El R-11 Turbo ofrece toda la amplitud de los más tranquilos R-11 GTS y R-11 GTX, aliñada con una presentación algo más deportiva que le confieren los asientos tipo bucket, la tapicería en diseño deportivo y el volante metálico con aro forrado en cuero. En el exterior se distingue por llantas de aleación ligera calzadas con neumáticos de perfil bajo, el faldón delantero más bajo, con faros antiniebla y la palabra turbo sobre el parabrisas trasero. El resultado es bastante discreto pero atractivo.

En el R-11 pueden viajar cómodamente cuatro adultos con su correspondiente equipaje. El maletero mantiene

**COMPARADOS
MOTOR 16**



FRENTE A FRENTE



Doble faro en el Visa
Buena luz, pese a todo



Faros rectangulares en el R-11
En cruce, el alumbrado es malo



El R-5 tiene un único faro
Su luz es la mejor de los tres

toda su capacidad de carga. En el asiento trasero el espacio para las piernas de sus ocupantes es suficientemente amplio. La accesibilidad es aceptable gracias a la amplitud de las dos puertas laterales y a que las butacas delanteras se abaten completamente. Estas son confortables y sujetan bien. Lo único que se les puede criticar es que tienen poca altura y el conductor queda un poco bajo tanto con respecto al volante como respecto a la cintura del vehículo.

El Visa representaría el escalón intermedio si no tuviera el maletero comido por una gruesa rueda de repuesto que evidentemente no cabe encima del motor, como en las versiones de gasolina menos potentes. Pensamos que Citroën debería haber adoptado una rueda es-

pecial de repuesto que si evidentemente tiene inconvenientes, en este coche ofrecería múltiples ventajas.

En cambio, el Visa ofrece las cuatro puertas laterales, que siempre supone una mayor facilidad para los pasajeros del asiento trasero, que disponen de más o menos el mismo espacio para las piernas que en el R-11. En cambio es más estrecho y sus asientos lo acusan. Además tienen un mullido demasiado blando y al filo de los kilómetros el asiento se acaba hundiendo.

Por último, hablando de habitabilidad hay que poner al R-5, que pese a que no pierde nada de habitabilidad con respecto a las versiones menos potentes, tiene una accesibilidad a las plazas traseras bastante mediocre y ade-

más hay poco espacio para las piernas de quienes consigan acomodarse en ellas. En cambio, sus asientos delanteros son como los del R-11 en cuanto a sujeción del cuerpo de sus ocupantes y confort.

Si el R-11 resultaba bastante discreto en lo que se refiere a su presentación exterior, tanto el Visa como el R-5 GT Turbo son bastante aparatosos. Ambos se diferencian por aparatosos aletines y estrivos aerodinámicos en material plástico, así como por los faldones aerodinámicos que montan en los que, en el caso del R-5, van empotrados los faros antiniebla.

En el interior ambos coches llevan cuadros de instrumentación más completos —el R-5 lleva el mismo que el del

FICHA TÉCNICA

| | CITROËN | R-11 | R-5 |
|------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| MOTOR | | | |
| Disposición | Del. transversal | Del. transversal | Del. transversal |
| Número de cilindros | 4 en línea | 4 en línea | 4 en línea |
| Cilindrada | 1.580 c.c. | 1.397 c.c. | 1.397 c.c. |
| Distribución | Arbol en cabeza | Arbol lateral | Arbol lateral |
| Alimentación | Inyección | Carburador + turbo | Carburador + turbo |
| Compresión/combustible | 9,8/super | 8/super | 7,9/super |
| Potencia máx./régimen | 105 CV a 6.250 rpm. | 105 CV a 5.500 rpm. | 115 CV a 5.750 rpm. |
| Par máx./régimen | 13,7 mkg/4.000 | 16,5 mkg/2.500 | 16,8 mkg/3.000 |
| TRANSMISIÓN | | | |
| Tracción | Delantera | Delantera | Delantera |
| Número de marchas | Cinco | Cinco | Cinco |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª | 23,9/29, 5 km/h. | 26,9/34,3 km/h. | 27,4/35 km/h. |
| DIRECCIÓN Y FRENOS | | | |
| Tipo de dirección | Cremallera | Cremallera | Cremallera |
| Vueltas de volante | 3,25 | 4,2 | 3,75 |
| Díámetro de giro | 10,6 | 10,5 | 10,4 |
| Frenos del./tras. | Disco/disco | Disco/tambor | Disco/disco |
| SUSPENSIONES Y RUEDAS | | | |
| Suspensión delant. | Independiente | Independiente | Independiente |
| Suspensión tras. | Independiente | Independiente | Independiente |
| Ruedas | Aleación 5,5 x 13 | Aleación 5,5 x 14 | Aleación 5,5 x 13 |
| Neumáticos | 185/60 SR 13 | 175/65 HR 14 | 175/70 HR 13 |
| PESOS Y CAPACIDADES | | | |
| Peso en orden de marcha | 870 kg. | 915 kg. | 850 kg. |
| Capacidad dep. combus. | 43 litros | 47 litros | 50 litros |

SONORIDAD

| | Citroën Visa GTI | R-11 Turbo | R-5 GT Turbo |
|-------------|---------------------|---------------|-----------------|
| Al ralentí | 56,0 | 49,6 | 53,9 |
| A 60 km/h. | 67,4 | 67,2 | 66,8 |
| A 90 km/h. | 71,4 | 68,3 | 68,7 |
| A 120 km/h. | 74,5 | 74,1 | 71,3 |
| A 140 km/h. | 76,2 | 76,3 | 75,5 |
| A tope | 83,4 | 79,9 | 82,4 |

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

FRENOS

DISTANCIA DE FRENADO (en metros):

| | Visa GTI | R-11 T | R-5 GT-T |
|-------------|-------------|--------|-------------|
| A 60 km/h. | 12,3 | 13,5 | 13,8 |
| A 100 km/h. | 30,8 | 34,4 | 34,2 |
| A 120 km/h. | 47,2 | 53,6 | 53,4 |

FRENTE A FRENTE



CITROËN VISA GTI
Precio en la calle:
1.360.131 ptas.

Fecha presentación:
Marzo 1985.
Garantía: Un año.
Número de talleres: 400.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Comportamiento.
- Frenos excelentes.
- Caja de cambio.

DEFECTOS

- Maletero mínimo.
- Dirección dura.
- Acabado.

El Citroën Visa tiene el mejor comportamiento de todos. Además dispone de los frenos más eficaces y la dirección más directa. Esto último tiene la contrapartida de que resulta dura en maniobras a coche parado.

R-11 TURBO

Precio en la calle:
1.427.918 ptas.

Fecha presentación: Septiembre 1984.
Garantía: Un año.
Número de talleres: 1.000.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Buenas prestaciones.
- Equipo completo.
- Confort y amplitud.

DEFECTOS

- Dirección algo lenta.
- Motor ruidoso.
- Alumbrado escaso.

El R-11 paga su mayor tamaño con una manejabilidad algo menor. En cambio es el más confortable de todos. Aunque lleva tambores en los frenos traseros, éstos son prácticamente igual de eficaces que los del R-5.

R-5 GT TURBO

Precio en la calle:
1.290.648 ptas.

Fecha de presentación: Abril 1985.
Garantía: Un año.
Número de talleres: 1.000.
Plazo de entrega: Quince días a un mes, según colores.

VIRTUDES

- Prestaciones elevadas.
- Comportamiento.
- Consumo moderado.

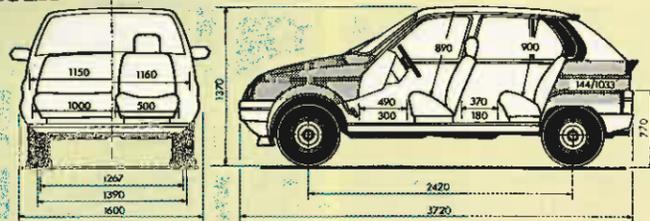
DEFECTOS

- Motor poco progresivo.
- Suspensión dura.
- Mediocre habitabilidad trasera.

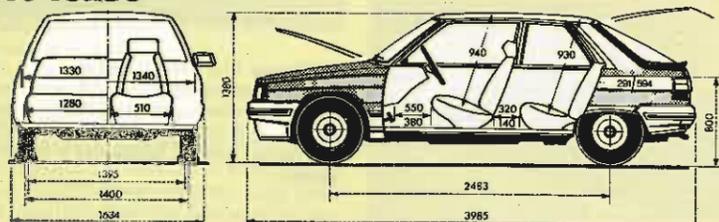
Bien conducido, el R-5 GT Turbo es imbatible en carreteras de montaña. Ahí están sus resultados en competición, en la que se ha convertido en el coche más eficaz de los de serie. En utilización normal su suspensión es demasiado dura.

FRENTE A FRENTE

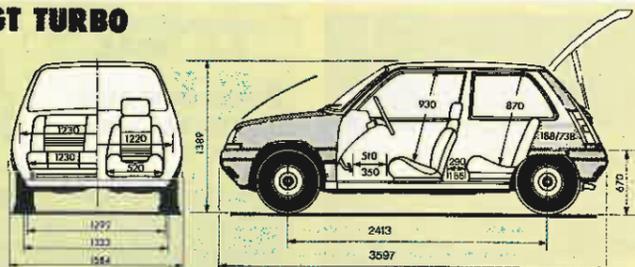
CITROËN VISA GTI



R-11 TURBO



R-5 GT TURBO



R-11— asientos tapizados en tonos llamativos y volante deportivo de brazos metálicos.

En lo que se refiere a equipamiento, el R-11 y el Visa van más completos que el R-5. Disponen de elevalunas eléctricos y cerraduras centralizadas. En el Visa ambos accesorios son, con las llantas de aleación, una opción obligatoria. Por tanto, hemos pasado a considerar que son equipo de serie aumentando el precio del coche con el de la opción en cuestión. El R-5 tiene un equipamiento más reducido. En cambio ofrece de serie las llantas de aleación. De todas formas ni siquiera a éste se le puede acusar de llevar poco equipo de serie.

En lo que se refiere a otros elementos de confort como es la ventilación, en ninguno de ellos es particularmente buena.

AL VOLANTE:
EL VISA, EN EL CENTRO

En lo que se refiere a la mecánica, los dos Renault ofrecen la solución del turbo en su variante más barata —alimentación por carburador—, mientras que el Visa tiene un motor atmosférico alimentado por inyección. Tiene una potencia de 105 caballos, exactamente la misma que la del R-11 Turbo. El R-5 GT Turbo, pese a que lleva el mismo

FRENTE A FRENTE



El salpicadero del Citroën es poco vistoso, pero su instrumentación es completa.



El R-11 resulta bastante atractivo. Su volante resulta un poco alto para un conductor de talla media.



El cuadro de instrumentos del R-5 es el mismo del R-11. Y el salpicadero, el común a toda la gama.

PRESTACIONES

| | Citroën Visa GTI | Renault 11 Turbo | Renault 5 GT Tur. |
|--------------------------------|---------------------|---------------------|----------------------|
| Velocidad máxima (km/h.) | 185,6 | 188,1 | 198,0 |
| Aceleración (seg.) | | | |
| 400 m. salida para- da | 17,5 | 16,6 | 15,7 |
| 1.000 m. salida para- da | 31,3 | 31,1 | 29,6 |
| De 0 a 100 km/h. ... | 9,8 | 9,7 | 8,6 |
| Recuperación (seg.) | | | |
| 400 m. desde 40 km/h. en 4.ª | 18,0 | 18,6 | 18,0 |
| 400 m. desde 40 km/h. en 5.ª | 19,1 | 20,5 | 20,1 |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª | 32,4 | 33,2 | 32,9 |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª | 35,5 | 37,2 | 36,4 |
| De 80 a 120 km/h. en 4.ª | 8,4 | 9,0 | 8,6 |
| De 80 a 120 km/h. en 5.ª | 11,0 | 12,3 | 11,8 |

más franco a la entrada de los virajes, más equilibrado. El R-5 necesita de un mayor nivel de conducción para poder ir con él todo lo deprisa que permite su mecánica. Su suspensión, más dura que la del Visa, hace que sobre pavimento mediocre el coche rebote, perdiendo algo de adherencia. No es que resulte peligroso, pero sí desagradable. Además, al límite, sus reacciones son bastante bruscas.

En lo que se refiere al R-11, cuyo comportamiento es muy noble, sufre el handicap de su mayor tamaño, de una suspensión más confortable, que lo hace algo menos ágil, aunque no menos divertido. Cronómetro en mano, al final de un cierto tramo de carretera, es posible que conceda alguna ventaja a sus dos rivales, pero prácticamente nada en satisfacciones a su volante.

CONSUMO

| | Citroën Visa GTI | R-11 Turbo | R-5 GT Turbo |
|---------------------------|---------------------|---------------|-----------------|
| CIUDAD | | | |
| A 27,2 km/h. de media | 9,1 | 10,0 | 9,8 |
| CARRETERA | | | |
| A 90 km/h. de cruce- ro | 6,6 | 6,0 | 6,3 |
| En conducción rápida | 10,4 | 10,8 | 10,5 |
| AUTOPISTA | | | |
| A 120 km/h. de cruce- ro | 8,2 | 7,8 | 8,2 |
| A 140 km/h. de cruce- ro | 10,8 | 10,4 | 9,7 |
| A 180 km/h. de cruce- ro | 14,7 | 13,9 | 13,6 |
| AUTONOMIA MEDIA | | | |
| Consumo medio ponde- rado | 8,3 | 8,6 | 8,5 |
| Recorrido (kilómetros) | 470 | 500 | 530 |

SUPER BUJIA BOSCH
Potencia.



Núcleo de cobre

Bosch ha desarrollado una bujía pensada para sacar todo el rendimiento del motor. Para conseguir la máxima potencia. Una bujía capaz de alcanzar en menos tiempo la temperatura óptima.

Una bujía con núcleo de cobre en el electrodo central, que contribuye a dar más fuerza y mayor poder de aceleración. Es la Super Bujía Bosch. Exijala, es pura potencia.



BOSCH
Así de seguro.

FRENTE A FRENTE

BALANCE FINAL



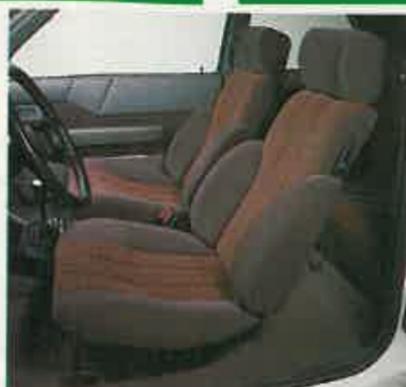
| | Citroën | R-11 | R-5 |
|--------------------|----------|----------|-----------|
| Velocidad máxima | 3.º **** | 2.º **** | 1.º ***** |
| Aceleraciones | 3.º **** | 2.º **** | 1.º **** |
| Recuperaciones | 1.º **** | 3.º **** | 2.º **** |
| Consumo | 3.º **** | 2.º **** | 1.º **** |
| Transmisión | 1.º **** | 3.º **** | 2.º **** |
| Caja de cambio | 1.º **** | 1.º **** | 1.º **** |
| Frenos | 1.º **** | 3.º **** | 2.º **** |
| Dirección | 2.º *** | 2.º *** | 2.º **** |
| Comportamiento | 1.º **** | 2.º **** | 1.º **** |
| Aptitudes urbanas | 1.º **** | 3.º **** | 2.º **** |
| Autonomía | 3.º *** | 2.º *** | 1.º **** |
| Habitabilidad | 2.º **** | 1.º **** | 3.º ** |
| Maletero | 3.º * | 1.º **** | 2.º *** |
| Confort | 2.º *** | 1.º **** | 3.º ** |
| Posición conductor | 2.º **** | 2.º **** | 1.º **** |
| Sonoridad | 2.º **** | 2.º **** | 1.º **** |
| Equipamiento | 1.º **** | 1.º **** | 2.º **** |
| Calidad-precio | 2.º **** | 2.º **** | 1.º **** |

***** Excelente. **** Buena. *** Normal. ** Regular. * Malo.

EQUIPAMIENTO



| | Citroën | R-11 | R-5 |
|----------------------------------|---------|------|-----|
| Cuentarrevoluciones | SI | SI | SI |
| Cuentakilómetros parcial | SI | SI | SI |
| Termómetro de agua | SI | SI | SI |
| Manómetro presión de aceite | SI | SI | SI |
| Reloj | SI | SI | SI |
| Ordenador de viaje | NO | NO | NO |
| Testigo reserva carburante | SI | SI | SI |
| Testigo de freno de mano | SI | SI | SI |
| Testigo desgaste pastillas freno | SI | SI | SI |
| Parabrisas laminado | SI | SI | SI |
| Faros antiniebla | NO | SI | SI |
| Piloto antiniebla trasero | SI | SI | SI |
| Aire acondicionado | NO | NO | NO |
| Volante regulable | NO | NO | NO |
| Asiento regulable en altura | NO | NO | NO |
| Retrovisor regulable | SI | SI | SI |
| Apoyacabezas delanteros | SI | SI | SI |
| Elevallas elect. (del./tras.) | SI | SI | NO |
| Cerraduras centralizadas | SI | SI | NO |
| Luz lectura mapas | SI | SI | SI |
| Tapón carburante con llave | SI | SI | SI |
| Llantas aleación | SI | SI | SI |
| Preequipo de radio | SI | SI | SI |
| Limpialavaventana trasero | SI | SI | SI |
| Asiento posterior divisible | SI | SI | SI |



Los asientos del Visa resultan algo estrechos y blandos de mullido.

Los tres coches disponen de direcciones bastante bien adaptadas a la utilización que de ellos se hace. De todas formas, en el R-11 las maniobras a coche parado requieren de menos esfuerzo que en los otros dos. En frenos, el Visa es superior a sus rivales. A destacar que entre los dos Renault las diferencias son mínimas. El R-11 tiene tam-

Muy confortables los del R-11. Los delanteros deberían tener un poco más de altura.

bores en las ruedas traseras que le dan un poco más de eficacia en frenadas a baja velocidad y que en cambio se la hacen perder cuando se frena circulando más deprisa. De todas formas es casi despreciable la diferencia.

En lo que se refiere al confort, el R-11 es superior a sus rivales, aunque su funcionamiento —posiblemente el

Los del R-5 son como los del R-11, excepto en su tamaño.

gran capot hace un poco de tambor— sea más ruidoso que el del R-5. La suspensión es algo más blanda y absorbe mejor las irregularidades. El Visa habría que colocarlo en un segundo lugar, pese a lo ruidoso del motor, mientras que el R-5 se ve penalizando por una amortiguación durísima para su utilización, a pesar de todo, no deportiva.

FRENTE A FRENTE



El Visa tiene el comportamiento más neutro de los tres coches.



El R-11 acepta que se juegue con él con mucha nobleza.



Al límite, las reacciones del R-5 GT Turbo son algo bruscas.

Del alumbrado hay que destacar el del R-5 y del Visa, aunque en este último hay una ligera descompensación entre una potentísima luz de carretera y una de cruce sólo buena. El R-11 tiene una aceptable luz larga y una muy mediocre de cruce.

En el Renault 11 Turbo, el alumbrado es claramente insuficiente para rodar rápido en una carretera general en la que el tráfico impide poder utilizar la luz larga.

CONCLUSION: DOS LECTURAS

A la hora de sacar conclusiones de los resultados obtenidos, hay que hacer dos lecturas. Quien busque la prestación a ultranza tiene su elección en el R-5 GT Turbo; quien no quiera renunciar ni el espacio interior ni a un cierto confort debe inclinarse por el R-11 Turbo. Entre ambos queda el Citroën Visa, que tiene el comportamiento más equilibrado de todos, que efectivamente sería el punto de equilibrio entre los dos Renault si la rueda de repuesto no le hiciera perder buena parte de su capacidad de maletero y quedar, por habitabilidad, muy cerca del R-5, que le bate ampliamente en prestaciones.

Hay también que tener en cuenta el acabado, superior en los Renault, aunque el R-5 acusa la dureza de su suspensión, con la aparición de ruidos en cuanto se circula por carretera de mal piso. El Citroën no sólo ofrece un salpicadero poco atractivo, sino que además tiene bastantes detalles de acabado poco cuidados, que pueden echar atrás a algunos clientes, aunque insistimos en que lo que más le perjudica es la falta de capacidad para equipajes, mucho menor que la que tiene el R-5, más pequeño en su interior.

Sergio Piccione
Fotos: Ramón Rodríguez

**ilumíneme
pongame musica
y
echeme a rodar**

**IMPACTO
PUBLICITARIO**

PICK-UP

ESPECIAL PARA SOPORTES PUBLICITARIOS

**PRECIO TOTAL
MATRICULADO EN
OFERTA POR
ULTIMAS UNIDADES:
731.355**

C/ Jesusa Lara, 27.
Torrelodones (estación).
MADRID.
TLF. (91) 859 23-07

Ciencia

Y TECNOLOGIA

Deportes

Hogar 16

Culturas

Toros 16

Economía

Diario 16 ANDALUCIA

Diario 16

Diario 16

Diario 16

Diario 16

Independientemente de que tengamos 7 suplementos a la semana, 1 edición en Madrid, 1 edición en Andalucía y un Dominical que interesa coleccionar, somos un Diario.

Diario 16

Prida, Bassat, Ogilvy & Mather

Cuéntenos su caso

AVERIA EN LA AUTOPISTA

El pasado 31 de julio me dirigía de Barcelona a Burgos, utilizando la autopista. A unos sesenta kilómetros antes de llegar a Zaragoza llené de gasolina el depósito de mi Seat 124 D. Continué el viaje, y poco antes de Tudela se quedó el motor en tres cilindros; casi de milagro conseguí llegar al área de servicio de Tudela, donde afortunadamente había un taller. Nada más llegar me dijeron que tenía rota una válvula, al igual que otro Seat 124 y un Ford Taunus, que acababan de llegar. Les pedí que repararan la avería, pero intentaron por todos los medios que les dejara el coche unos días. Al final accedieron a repararlo, y me pasaron a



vehículo averiado de la A-68 produce más de un dolor de cabeza, y no menciono lo que cuesta (aunque la salida esté a 5 ó 6 kilómetros).
Juan J. Vázquez Laviana (Asturias)

SOBRE EL 205

Le envío la presente con la intención de que me aconsejen en unas modificaciones que le quiero hacer al coche que tengo.

Poseo un Peugeot 205 XR, al cual necesito ponerle cadenas, y quisiera saber si al instalar unos separadores solucionarían el problema de roces en los amortiguadores que tiene este coche, pues las llantas desplazadas o ruedas claveteadas me parecen muy caras (caso que publicaron en el número 66).

Quisiera saber si al instalar el kit de doble faro que tiene el 205 ganaría en alumbrado, con relación al faro sencillo que tiene, pues la luz de cruce me parece escasa.

Quiero ponerle unos antiniebla que sean un poco buenos, ¿cuáles me aconse-

jan? (a poder ser que entren en el hueco que tiene el faldón).

He visto que varios modelos de coches, entre los que se encuentra el 205, tiran la gasolina por el tapón, ¿hay alguna forma o truco para evitarlo?

Alfonso Fernández Bilbao



Respuesta.—Mecánicamente no hay ningún problema en la utilización de separadores, pero creemos que es un verdadero engorro y, sobre todo, porque muy posiblemente lo que pasaría a rozar es la aleta. Busque,

pues, las cadenas más estrechas del mercado y conduzca con cuidado, ya que el único momento en que rozarían es con la dirección totalmente girada. Tampoco vemos la necesidad de instalar un doble faro (de lo que, por otro lado, desconocemos si se comercializa en nuestro país); tendría algo más de luz en la posición

«carretera», pero la misma en «cruce». En cuanto a los antiniebla, tanto Cibie como Hella y Kinby tienen en el mercado excelentes proyectores que pueden ser adaptados a su coche. La gran mayoría de los tapones

CRITICA DE TIENDAS

AUTOMOVILES JOSE AB

Mayoristas en vehículo de ocasión

FRENTE a las oficinas del RACE, en la calle José Abascal, número 11, encontramos una entrada de garaje rodeada siempre por un sinfín de coches, bien en doble fila, encima de la acera o haciendo maniobra. Al traspasar la puerta, tras un corto pasillo, encontramos una gran nave repleta de automóviles de segunda mano, nacionales y de importación. Esta nave está apoyada por un solar en donde los coches se apilan, resultando difícil e incluso en ocasiones imposible el paso entre ellos sino se pisa o se salta por encima. La atención por parte de los vendedores no resulta excesivamente correcta. No tienen aparcamiento para

clientes y la zona es bastante conflictiva. Los sistemas de financiación que ofrecen son los normales. El stock de coches, como

anteriormente reflejamos, es muy importante y los precios no son altos en su mayoría. Las tasaciones tampoco son altas.



Puntuaciones: Exposición, 4; vendedores, 5; tasaciones, 5; stock, 7; financiación, 5.

Al regreso a mi domicilio envié el coche a un taller para que revisaran el motor, estaba deshecho, tuve que poner otro. La opinión de cuantos técnicos vieron el motor era de que la gasolina utilizada llevaba una mezcla de gasóleo. Esta es mi queja de una gasolinera de la A-2 y de un taller de la A-68. También deseo dar a conocer que intentar sacar un

Cuéntenos su caso

con cerradura permiten la fuga de gasolina. Una de dos, o se contenta con tapón estanco, sin llave, o simplemente llena menos el depósito. Poner una junta de goma en el tapón ni es fácil ni le resuelve completamente el problema.

LA REALIDAD DEL IBIZA

HE leído en MOTOR16, número 98, del 7-9-85, un artículo que titulan: «Ibiza: del sueño a la realidad», y no puedo por menos que salir al paso de lo que en el mismo expresan.

He quedado asombrado de lo que dicen en el mencionado artículo, y digo dicen, porque José María Casanovas, que es quien lo escribió, habla en plural, y se entiende por consiguiente que incluye opiniones compartidas de los miembros de esa revista, lo cual aún sería más lamentable.

El motivo principal de

«réplica» a su artículo es, precisamente, el de manifestarle que ya estoy harto de que a toda iniciativa nacional se la «etiquete» de fracaso.

No se puede hablar de «fracaso», y menos de «la pobre aceptación que ha tenido el Ibiza» a poco más de un año de su lanzamiento, porque, además de que con ese criterio da la impresión de que usted no sabe lo que es un coche, no tiene ningún fundamento sólido para demostrar que se pueden «echar las campanas a entierro» para el Ibiza.

El Ibiza, como bien dice, fue diseñado por Giugaro, que también diseñó coches para la mayoría de los fabricantes europeos, e incluso para los japoneses. Porsche realizó la parte del motor y la caja de cambio, y para la realización de su industrialización siguieron el consejo del aludido Porsche y de Karmann; luego, Seat, en su afán de lograr un buen producto, no cabe duda de que



lo confió a un buen equipo, del que, desde luego, obtuvo el buen comportamiento que ya sobre la práctica tiene el coche, aunque sea a su pesar.

En cuanto a lo que dice de que «el proyecto se realizó con unas prisas que han sido su talón de Aquiles», le tengo que decir ni más ni menos lo que le dedica en ese aspecto su MOTOR16, número 37, del 7-7-84, en

donde hablan de la primera prueba que ustedes realizaron al Ibiza, cito textualmente: «Tres años y medio después de que comenzaran los trabajos de diseño, Seat ha presentado el modelo Ibiza», luego no comparto que se realizase el proyecto «contra reloj», y también se ve que leyó poco sobre las duras pruebas a que fue sometido y del examen minucioso de su comportamiento

que llevó a cabo Seat antes de ponerlo en escena.

También dice que, aunque es demasiado pronto el mencionarlo, «quizá la historia tenga su continuidad en el Málaga», y a ese respecto permítame decirle lo que le dedica esta misma revista, unas páginas más adelante de donde aparece su escrito, en las que detallan la prueba comparativa del Orion y el Málaga, cito textualmente: «En Seat no pueden ocultar su satisfacción por las cifras de ventas que se están alcanzando con el modelo Málaga, tanto en nuestro país como en los mercados exteriores, (...) Esto ha supuesto que ahora mismo la cifra de producción sea similar a la de ventas y no exista prácticamente stock.»

Me atrevo a decirle que el Ibiza y el Málaga son unos de los mejores coches que existen en nuestro mercado, en su categoría, sobre todo, teniendo en cuenta los tres

factores: diseño, calidad, y precio.

Julio Pidal Mier
Candás (Asturias)

N. de la R.—La opinión que se expresaba en el artículo al que hace referencia era, única y exclusivamente, la de su autor, como es norma habitual.

CEN FELICIDADES

EL motivo de mi carta no es otro que el de expresarles mi más sincera felicitación por haber llegado a la mítica cifra de los cien números de su revista. Soy un asiduo lector de MOTOR16 desde sus comienzos y pienso que día a día van mejorando en calidad y contenido, además de ofrecernos más información clara sobre el mundo del automóvil a quienes, como yo, no somos entendidos en la materia. Felicidades, otra vez, y a seguir trabajando con ahínco.

Juan Carlos Palacios
Madrid

Agenda

Del 24 al 30 de septiembre

Automovilismo

Como es habitual por estas fechas, son numerosas las pruebas automovilistas que se celebran por toda España. Entre ellas destacan, el domingo 29 de septiembre, la 27 Subida Sant Felú de Codina, puntuable para el Campeonato de España de Montaña, y el XVIII Autocross Les Planes, puntuable para el mismo campeonato en la modalidad de autocross. Los días 28 y 29 de septiembre se celebra en Barcelona la XVI Subida en Cuesta Sant Cugat-Tibidabo, prueba valedera para el Campeonato de Cataluña, una clásica que no se corría desde hace doce años. Y en Moia tendrá lugar la V Prueba de la Copa de Cataluña de Trial 4x4.

Motociclismo

El Moto Club Jerezano, de Jerez de la Frontera (Cádiz), ha organizado para el domingo 29 de septiembre el XXIV Premio Motociclista de Velocidad Nuestra Señora de la Merced, prueba puntuable para el Campeonato de España de Velocidad en 80, 250 y 500 c.c., y los Trofeos Nacionales en 80 y 250 c.c. Otras pruebas que se celebrarán ese mismo domingo son el XXVI Motocross Guadarrama y el VIII de Alhama (Murcia), en la misma especialidad, organizados, respectivamente, por los Moto Club de ambas localidades. También tiene lugar el IV Trial de Cornudella, prueba organizada por el Moto Automóvil Club de Reus (Tarragona). Finalmente, Málaga será el escenario de la última prueba del III Trofeo Nacional de Resistencia Vespa.

EL PRIMERO DE LA MAÑANA.



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

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

LA PRIMERA DE LA TARDE.



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



LA COPE A TOPE.
EN BARCELONA RADIO MIRAMAR.

Lo dice el EGM.

Cuéntenos su caso

REVISIONES DE FRENOS EN LOS VOLKSWAGEN

DESEO hacer una puntualización sobre una nota que hace referencia a nuestra empresa Seat, y a los coches Passat, en la sección Bocinazos, de la revista MOTOR16, número 100. Concretamente, al modelo Passat fabricado en España no le afecta en absoluto en ninguno de los casos. Quisiéramos que aclarasen este error a fin de despejar incógnitas ante la opinión pública y los usuarios del modelo Passat que se fabrica en España por Seat.

Sin otro particular, un cordial saludo.

Dirección de Comunicación e imagen.
Sociedad Española de Automóviles de Turismo

N. de la R.—Efectivamente, los Passat fabrica-



dos en España por Seat no han sufrido estas anomalías, que, como ya informamos a nuestros lectores en nuestro número 97, de 31 de agosto, afectan principalmente a los modelos Volkswagen Golf, Jetta y Scirocco, y a los Audi 80 y 100, fabricados entre marzo de 1983 y mayo de 1984.

Sin embargo, para mayor precisión en la información publicamos la lista facilitada por Seat de los vehículos afectados, y que se encuentran comprendidos entre los siguientes números de bastidor:

Caddy, 14 D W 005323 hasta 14 E W 007366.

Golf, Cabrio, 15 D W 007549 hasta 15 E W 023149.

Jetta, 16 D W 402800 hasta 16 E W 170305.

Jetta, 16 E W 300001 hasta 16 E W 718000.

Golf, 17 D B 226740 hasta 17 E B 031410.

Golf, 17 D W 402800 hasta 17 E W 126720.

Golf, 19 E B 300001 hasta 19 E B 612877.

Golf, 19 E W 300001 hasta 19 E W 718000.

Scirocco, 53 D K 017368 hasta 53 E K 038276.

Passat Santana, 32 D E 149154 hasta 32 E E 197369.

Passat Variant, 33 D E 143154 hasta 33 E E 197369.

Audi 100/200, 44 D A 093862 hasta 44 E E 177148.

Audi 100/200, 44 D N 096081 hasta 44 E N 175951.

Audi 80, 81 E E 032019 hasta 81 E E 069003.

CAVA CLUB 16, Y RIOJAS TINTO SAGASTA 81 Y BLANCO SAGASTA 84

PORQUE LOS AMIGOS SE MERECEAN LO MEJOR.

Para usted, para todos los amigos del Club 16, están reservadas tres magníficas cosechas. Dos extraordinarias bodegas. El cava Raimat-Brut, por sólo 550 Ptas.; los vinos Rioja Sagasta 81 tinto, por sólo 400 Ptas., y Rioja Sagasta 84 blanco, por sólo 367 Ptas., de Bodegas Olarra.

Tres excelentes ofertas que Club 16 le ofrece a sus verdaderos amigos. Entre los cuales le contamos a usted. No se pierda esta interesante oportunidad. Oferta válida para la Península y Baleares.

Suplemento de 100 Ptas./caja para Canarias. Envíe este cupón al Club 16. Hermanos García Noblejas, 41. 28037 MADRID.



Envíeme:

- cajas de 6 botellas de cava Club 16 al precio de 3.300 ptas/caja.
- cajas de 6 botellas de Rioja Sagasta 81, de Bodegas Olarra, al precio de 2.400 ptas/caja.
- cajas de 6 botellas de Rioja Blanco Sagasta 84, de Bodegas Olarra, al precio de 2.200 ptas/caja.

Nombre
Dirección Tel.
Localidad C. P.
Adjunto talón a nombre de INREVISIA por un total de Ptas.

Como suscriptor n.º de he aplicado un descuento del 10% (total 2.970 ptas/caja cava Club 16) (total 2.160 ptas/caja Rioja Sagasta, 81, de Bodegas Olarra) (total 1.980 ptas/caja de Bodegas Olarra), al importe de mi pedido.

Las cajas serán transportadas por **Aitena, S. A.**

Comprar y vender



EL MAYOR STOCK DE OPEL DE TODA ESPAÑA

Movilauto, S. A.

Más de 20 años de experiencia en OPEL

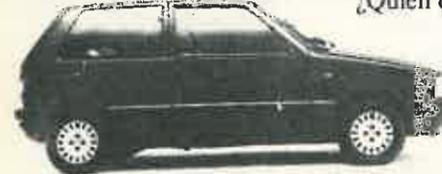
Bravo Murillo, 36. Teléf. 446 62 50.
Bravo Murillo, 63. Teléf. 254 99 68.

Disponible en sistema Leasing.
Financiación hasta 36 meses.

ABRIMOS SABADOS MAÑANA Y TARDE Y DOMINGOS POR LA MAÑANA

FIAT UNO COCHE DE EUROPA

¿Quién da más?



5 velocidades
Servofreno
Cuenta revoluciones
Parabrisas laminado y reforzado
Alzacristales eléctrico
Cronómetro digital

Antiniebla trasero
Lunas de color
Asiento posterior partido
Radio cassette instalado
Check-panel con control de incidencias (incluso puertas mal cerradas)
T. Aerodinámicos

Motor 55 CV DIN 1.038.667* Motor 70 CV DIN 1.078.535*

*Precio total matriculado con impuestos incluidos

Y además puede salirle gratis

Véalos en: **Vagma, s.a.**

López de Hoyos, 62 - Tel. 411 67 44
Avda. de los Toreros, 14 - Tel. 245 72 02

TALLERES TEAM

LO MEJOR EN AUTOMOVILES IMPORTACION Y CLASICOS DEPORTIVOS

MARQUESA DE TORRECILLA, S/N (SEMIESQUINA ARTURO SORIA, 7)

Tels. 407 62 19 - 407 63 24 MADRID-27

Ya tenemos ese Corsa que Vd. esperaba. Nuevos Opel Corsa 4 y 5 puertas.

Ya los tenemos para Vd. Son los nuevos Corsa 4 y 5 puertas, que aumentan la ya amplia gama de posibilidades que le ofrecen los Corsa. Venga a ver el que prefiere. Los tenemos todos. Para que encuentre siempre el que mejor se adapta a sus necesidades. Aquí los tiene. Los esperamos con las puertas abiertas.

Véalos en

motor gas

Concha Espina, 20. Tels. (91) 250 15 18/61. MADRID
Victor de la Serna, 12. Tels. (91) 458 65 00/04



OPEL INNOVACIONES EN MARCHA

GM

Motor 16 / 47

SEAT Castellana Motor, S. A.



CASTELLANA, 278 - Madrid 28046
TELS. 215 33 40 - 215 51 59

TENEMOS EL COCHE DE OCASION QUE DESEA Y GARANTIZADO HASTA 12 MESES FINANCIACION HASTA 36 MESES

**¡¡COMPRUEBELO!!
¡¡LE ESPERAMOS!!**

Sr. Mora - Sr. Echovarria - Sr. Corpas - Sr. Erroyo

TAMBIEN ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS



Red Seat. La garantía más fuerte



AGENCIA OFICIAL MERCEDES BENZ

- El mayor stock en vehículos Mercedes-Benz a estrenar y ocasión
- Entrega inmediata todos modelos
- Máxima valoración a su vehículo usado
- Todas fórmulas financiación, incluso leasing hasta 48 meses
- También ocasiones en BMW, Porsche, Volvo, etc.
- Garantía real hasta 12 meses
- Oferta especial 300 Diesel, estrenar

VISITENOS SIN COMPROMISO
Núñez de Balboa, 3 435 11 83
(Semiesquina Alcalá) MADRID



ARGUELLES CONCESIONARIO OFICIAL BLASCO DE GARAY, 37
Tels. 244 11 91 449 72 86 MADRID

SIENTA EL CONFORT Y DISFRUTE EL PLACER DE CONDUCIR UN CITROËN

En septiembre musicalizamos su Citroën GRATIS

Comprar y vender en Valencia

Lo que tenemos para Vd. es mucho más:



El nuevo Opel Corsa TR 4 puertas.

OPEL INNOVACIONES EN MARCHA.

Véalos en:

VALOP, S. A.
PERIS Y VALERO, 170. Tel. (96) 333 95 72
PISTA DE SILLA, km. 4,5. Tel. (96) 375 40 00



VALENCIA IMPORT, S. A.

C/ CISCAR, 41. VALENCIA. TELS. (96) 374 54 12-50



CONCESIONARIA MASERATI E INNOCENTI

SELECCION DE BERLINAS Y DEPORTIVOS, TOTALMENTE GARANTIZADOS

MERCEDES - PORSCHE
BMW Y OTRAS MARCAS



INNOCENTI

GÖTZ AUTO

CORSA



SEGURA

GÖTZ AUTO le ofrece, desde el 20 de septiembre al 20 de octubre:

1 ALARMA SEGURA • 1 SEGURO DE ROBO al comprar un OPEL CORSA.

Con seguro y alarma segura desprecúpese de que le roben su OPEL CORSA. Además, se lo financiamos en unas inmejorables condiciones con Opel Credit. Venga a llevarse su OPEL CORSA. Con toda seguridad.



GÖTZ AUTO S.A.

Le ofrece más por experiencia

Micer Mascó, 27 - Tel. 369 44 00, 46010 VALENCIA



Concesionario Oficial



MERCEDES BENZ

AUTOMOVILES NUEVOS Y SEMINUEVOS DE OCASION

MAES VALENCIA, S. A. J. COSTA, 34 Tel. 374 61 11 46008 VALENCIA



Motor 16

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 41.
Madrid-28037

ENVÍENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba al texto a máquina o en letras mayúsculas, cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 30 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 4.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber llamando al teléfono 91-268 00 69.

Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de INREVIS-A-MOTOR 16.

CADA SEMANA 512.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16, SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS. MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Motor 16

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono

Firma:

SUSCRIBASE A MOTOR16

Para cualquier información complementaria o para suscribirse ahora mismo llámenos al teléfono 91-268 04 02-03.

BOLETIN DE SUSCRIPCION

Sí, deseo suscribirme a **Motor 16** durante un año, 52 números, al precio especial de 6.370 pesetas.

El sistema que elijo es el que señalo a continuación:

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

N.º impuesto en con fecha
Nombre Apellidos
Dirección (domicilio u oficina) Provincia
Población

Firma:

Precios EXTRANJERO (1 año): España y Andorra, 6.370 ptas. Portugal, 7.050 ptas. Europa, Argelia, Marruecos y Túnez, 11.870 ptas. América, 17.770 ptas. Resto, 22.370 ptas. Forma de pago: Talón adjunto a Información y Revistas, S. A.

Motor 16

ELIGE EL MEJOR COCHE DEL SIGLO Y **GANA UN SEAT IBIZA**

Para celebrar la publicación del número 100 de MOTOR16 vamos a elegir el coche que merece el título de «El mejor coche del siglo» y, de paso, sortear un Seat Ibiza, personalizado por el diseñador Francisco Podadera.



Las escasas críticas que podría hacerle al diseño del Ibiza las he convertido en modificaciones. Evidentemente, el resultado es el coche que a mí me gustaría ver en la tienda del concesionario. Como contraposición a una línea armoniosa y agresiva, con un voladizo posterior reducido que le da un aspecto dinámico y potente, nos encontramos con una parrilla desfasada, así como las masas negras de los paragolpes que rompen la fluidez de líneas del coche. Las modificaciones de estos puntos y pequeños detalles, como el montante lateral del mismo color que la carrocería y la eliminación de la banda longitudinal inferior de color negro, realzan unas formas originales muy conseguidas.

Francisco Podadera

Participar es fácil

- Recorte el cupón de esta página, y en la línea correspondiente escriba el nombre del modelo de coche que, en su opinión, es «El mejor coche del siglo».
 - Remítala, junto con su nombre y señas completas (incluido teléfono) a MOTOR16 (para «El mejor coche del siglo»). Hermanos García Noblejas, 41, 28037-Madrid.
 - El sorteo se celebrará ante notario el día 14 de octubre de 1985.
 - El cupón para participar en la elección y sorteo se publicará en los números 100 a 102 de MOTOR16. La fecha tope de recepción de cupones será el día 11 de octubre de 1985.
- Quedan excluidos de la participación en el sorteo todos los empleados y familiares de las publicaciones del Grupo 16 y de Lerner Printing.

«El mejor coche del siglo»

En mi opinión, el automóvil que merece el título de «El mejor coche del siglo» es:

Nombre:

Domicilio:

Ciudad:

Teléfono:

Pocos sectores encaran el impacto de la adhesión de España a la CEE con relativa tranquilidad como el del transporte por carretera. Al menos a corto plazo. Más adelante, el diseño de una política común de transporte cambiará mentalidades y modos. Pero el sector se está preparando.

DE REPARTO POR EUROPA

El cambio más importante que va a sufrir el transporte en el tránsito del 31 de diciembre de 1985 al 1 de enero de 1986 va a ser la liberalización del transporte internacional de mercancías por cuenta propia, que en el momento actual está contingentado y sujeto a acuerdos bilaterales entre países. Para Manuel Panadero, director general de Transportes Terrestres del Ministerio, «salvo un primer momento muy limitado en el tiempo, esa liberalización no va a afectar al transportista español por una razón básica: el transporte por cuenta propia significa normalmente un retorno en vacío y, por tanto, un encarecimiento de los costos. Salvo determinadas exportaciones y/o importaciones con características muy peculiares, no vamos a sufrir una invasión significativa de vehículos extranjeros. Ni por supuesto al revés».

En similares términos se manifiesta a esta revista Alfredo Irisarri, secretario general de la Confederación de Organizaciones Empresariales de Transporte por Carretera (Conetrans), quien afirma que «está muy lejos el momento en que un español pueda realizar su trabajo en Italia, por ejemplo, y sin cortapisas. En cambio, es posible que aparezcan inversiones extranjeras de grandes empresas que podrían generar núcleos de gestión comercializadores del transporte que operarían con camiones españoles. Sabemos ya que existen con-

tactos entre multinacionales para operar así».

También desde el primer momento, el sector se encontrará, dentro de la política comunitaria de liberalización, con la llamada primera directriz que data de 1962, ampliada posteriormente y que ahora liberaliza a 18 categorías el transporte de mercancías de todo régimen de contingentación y autorización. Sin embargo, según los mismos medios consultados por MOTOR16, la mayoría de esos transportes tienen escasa significación o están sujetos a acuerdos bilaterales, por lo que su influencia será nula. Como dato anecdótico habría que decir que entre esas 18 categorías figura el transporte de mercancías con destino a aeropuertos, el postal, el de vehículos averiados, el de basuras e inmundicias, el de obras de arte con destino a exposiciones, el de abejas y alvines y el funerario, tal como suena.

«Habrà, cómo no, picaresca entre transportistas extranjeros que quieran colarse en nuestro país porque conocen nuestra deficiente vigilancia sobre el sector», comenta Manuel Panadero. «No obstante, estamos colaborando estrechamente con la Dirección General de Tráfico para organizar unidades de vigilancia del transporte con una mayor preparación.» Para Alfredo Irisarri, que asegura que la inspección «está comenzando a despabilarse poco a poco», las triquiñuelas de los ilegales «nos preocupan, pero no nos atemorizan».

Otro de los aspectos positivos de la adhesión será el acceso a un elevado número de autorizaciones dentro del contingente comunitario para el transporte de mercancías por carretera. Esta contingentación, existente en la CEE desde 1969, es de carácter multilateral, lo que permite que un transportista realice su trabajo en cualquier de los esta-



Tanto para el sector como para la Administración, el impacto de la CEE no es ni para echarse a temblar ni para pensar que va a ser la panacea de todos los problemas. Según Manuel Panadero, estamos prácticamente integrados en Europa en materia de transportes



El cambio más importante será la liberalización del transporte por cuenta propia

ALFONSO J. INFRO

dos miembros durante la validez de esa licencia. Manuel Panadero recalca el hecho de que, al igual que en otros temas de la CEE, «no existe una política común de transportes. El único que se ve afectado por el Tratado de Roma es el internacional. La normativa de la Comunidad se ha limitado a la definición de unas condiciones generales, como puede ser el acceso a la profesión,

o unas directivas que sientan bases globales».

«Al mismo tiempo —añade—, ha proliferado la tendencia a proteger los mercados nacionales y llegar a simples acuerdos bilaterales. Por eso, en la Comunidad se intenta sustituir esos acuerdos por otros múltiples con la idea de que las autorizaciones del "Estado-CEE" adquieran más importancia que las vigentes entre dos países.»

En efecto, esta situación, que estaba colapsando el tráfico de mercancías en el ámbito comunitario, va a sufrir un cambio radical al haber autorizado la CEE en 1984 una importante amplia-

ción del contingente comunitario, que supondrá multiplicar por dos sus cifras en los próximos cuatro años. Para España, este giro en la política comunitaria representará una mejora inmediata para las empresas dedicadas al transporte internacional, que veían limitada su actividad por los contingentes bilaterales y, especialmente, por el embudo del contingente hispano-francés.

«Precisamente, es Francia —afirma Manuel Panadero— la que está presionando para que obtengamos un buen número de autorizaciones. La discusión ahora se centra en torno a 670-720 autorizaciones, lo que nos situaría, se-

gún el reparto actual, al nivel de Italia y los Países Bajos, por debajo de la R.F.A. (914) y Francia (801) y por encima de Bélgica y el Reino Unido, lo que no está nada mal, ya que reforzará nuestra postura negociadora con otros países.»

Tampoco va a haber un impacto negativo en cuanto a la política de tarifas internas, que estará sujeta a lo establecido ahora por la Administración, es decir, contingentación de oferta e intervención tarifaria. Otra cosa será con los países vecinos. Irisarri, de Conetrans, detecta ahora en la Comunidad dos tendencias claras, tanto en tarifas



Una profesión de futuro

«¿La CEE? Sí, paso a menudo por ella. Pero mi destino va más allá, a Irán, o a la U.R.S.S., o a la República Centroafricana. Esas sí son dificultades...» Se llama Carmelo Llorente y desde los doce años de edad no ha dejado de conducir camiones por más de medio mundo. Por eso, al hablar del impacto de la adhesión de España al Mercado Común, no deja de dibujar en su cara un rictus de picardía. «Los problemas del transporte, tanto los que se producen en nuestra casa como los que vienen de fuera, sólo se solucionan con inspección. España es ahora el país europeo que cuenta con menos medios, lo que la convierte en campo abonado para los abusos. También es cierto que en Europa no son precisamente unos santos. Hasta hace poco —añade—, en las aduanas de Alemania Federal pasabas alegremente dando a la Policía una botella de vino. Ahora, allí, y en casi todo el ámbito de la Comunidad, han cambiado mucho las cosas.»

A Carmelo Llorente, transportista autónomo con dos camiones, lo que le preocupa es el impacto que la liberalización del transporte de mercancías por cuenta propia puede tener a partir del próximo 1 de enero. «Más de uno va a pensar que vendiendo su trozo de tierra se va a convertir de la noche a la mañana en un flamante transportista. No sabe que se va a encontrar con un exceso de oferta tremendo y unas tarifas bajísimas. Ahora mismo el costo por kilómetro sale, por término medio, a sesenta y ocho pesetas. Y hay gente que está cargando mercancías cobrando sólo

sesenta pesetas por kilómetro. Así, lógicamente, no hay forma ni de renovar material ni de vivir con dignidad, sólo ir maltirando. Muchos camiones, agotados por la presión del mercado, son auténticos peligros mortales.»



Llorente defiende sin dudar la regulación del acceso a la profesión y los conocimientos contables y empresariales de los transportistas, así como, la ayuda estatal para renovar las flotas. «Esto es muy duro —termina—. Me han llegado a robar sesenta ruedas de mis camiones, que luego he encontrado montadas en vehículos de compañeros. Y no he hecho nada porque ellos mismos estaban más asfixiados aún. Pero somos optimistas porque ésta es una profesión con futuro. ¿O no?»

como en contingentación: por un lado, la actitud de libertad total defendida por los países «pequeños» (Holanda, Reino Unido) y otra de armonización entre los países miembros, que apoyan Francia, Alemania Federal o Italia. Como se ve, la distribución geográfica de las tendencias se apoya en la potencia respectiva del transporte por carretera de cada nación.

Manuel Panadero afirma a MOTOR16 que «nosotros vamos a defender que para el transporte internacional se fijen tarifas de referencia; porque está demostrado que las obligatorias no sirven para nada si no se cuenta primero con buenos medios de control. Lo que sí va a registrarse en nuestro país es un cambio en la formación de los costes por la vía del Impuesto sobre el Valor Añadido, francamente positivo. Por ejemplo, una parte del gasóleo que consume el vehículo dejará de ser un coste para convertirse en un gasto financiero. Además, si el transportista cobra más IVA que el que soporta, el impuesto resultará una fuente de financiación extra y, por consiguiente, un estímulo para la inversión y la renovación del material». En Conetrans ese incentivo no se ve tan claro. Los propios transportistas defendieron en su día el tipo del 6 por 100 para viajeros —a fin de que se igualara el IVA co-

Como viajan los paquetes

| En % | Por avión | Por barco | Por carretera (*) |
|-------------|-----------|-----------|-------------------|
| Alemania F. | 24,8 | 47,4 | 27,8 |
| Italia | 17,6 | 71,8 | 10,6 |
| R. Unido | 15,3 | 75,7 | 9,0 |
| Holanda | 4,9 | 29,8 | 65,3 |
| Francia | 34,0 | 44,0 | 22,0 |
| España | 10,3 | 57,2 | 2,5 |

(*) Incluye transporte aéreo, marítimo, por carretera, etcétera.

brado con el soportado— y el 12 por 100 para mercancías por su favorable aspecto desde el punto de vista de la inversión en las empresas. Sin embargo, Irisarri asegura que lo que sí sería un incentivo es que «el sector viera unas expectativas claras de futuro», aparte de que esa posible bondad del IVA chocaría con el problema de la escasa formación del sector.

En este aspecto, el director general de Transportes Terrestres asegura que

se abordará una auténtica formación profesional y empresarial del transportista

desde el punto de vista de la reglamentación social «España ya está homologada», y apunta como datos la regulación de las jornadas de conducción y la instalación del tacógrafo, obligatoria ya en los vehículos nuevos que salgan desde el primero de enero. «Otra cosa —dice— es la regulación del acceso a la profesión, sobre la que hay que empezar a trabajar ya.»

De hecho, a primeros del próximo año no se va a exigir nada a los profesionales que ya llevan años trabajando y se tendrá que actuar sobre los crecimientos marginales de la masa laboral. «Los resultados —añade Panadero— comenzarán a verse de aquí a diez años y vamos a apoyar iniciativas de crear una auténtica formación profesional y empresarial, no sólo de conductores.»

Como casi todo está ya inventado,

Camiones de la tercera edad

| | De 0-4 años | | De 5-9 años | | Más de 10 años | |
|---------------|-------------|------|-------------|------|----------------|------|
| | Unidades | % | Unidades | % | Unidades | % |
| Alemania Fed. | 320.110 | 55,2 | 207.949 | 35,8 | 51.563 | 8,8 |
| Francia | 152.588 | 43,7 | 141.084 | 40,4 | 55.050 | 15,7 |
| Italia | 142.127 | 34,9 | 143.140 | 35,2 | 110.983 | 27,3 |
| Holanda | 49.150 | 59,5 | 27.758 | 33,6 | 4.559 | 5,5 |
| Bélgica | 36.395 | 52,9 | 26.693 | 38,7 | 5.709 | 8,2 |
| Media CEE | — | 49,2 | — | 36,7 | — | 13,1 |
| ESPAÑA | 78.206 | 27,7 | 108.020 | 38,2 | 96.437 | 34,1 |

los ojos de la Administración española se han vuelto hacia la escuela francesa de formación profesional, de donde sale uno de cada cinco empleos que de-

¿DONDE ESTAN LAS BASCULAS?

La burocracia, esa máquina esletrizada, sigue enseñoreándose de este país. Y con ella no van ni cambios ni rodillos. Buena prueba es este ejemplo.

Va a hacer ahora dos años, el Ministerio de Transportes emprendía una intensiva campaña para sacar a la luz las irregularidades del sector del transporte. Se conoció como «cinturón de hierro». En ella se detectaron transportistas sin autorización, excesos de carga y mil y una ilegalidades. Pero muchos de los «piratas» escapaban a los controles. Por ello, la autoridad competente decidió adquirir una treintena de básculas móviles, que, pasado un semestre, sorprenderían a los ilegales en cualquier momento y lugar, sin previo aviso y sin posibilidad de escapatoria. De eso, decimos, hace casi dos años.

La maquinaria de la Administra-

ción se puso en marcha. Unas 25 básculas fueron adquiridas por la Dirección General de Carreteras, del MOPU, que era a quien correspondía tirar de presupuesto. Después del papeleo de rigor, pasaron a propiedad del Ministerio de Transportes. Pero como éste no tiene capacidad de inspección, las básculas fueron a Interior y de ahí a la Dirección General de Tráfico.

En la DGT ya disponen de las básculas desde este verano. Sólo falta por decidir, para ponerlas en servicio, la matrícula que deben llevar. La duda, entre PMM (Parque Móvil Ministerial) o PGC (Parque de la Guardia Civil). Mientras los burócratas dirimen semejante jeroglífico, «piratería» y sobrecargas siguen poniendo en peligro la seguridad de nuestras vías. Total, de seis meses a dos años, tampoco es tanto...



De aquí a tres años habrá modificaciones sustanciales en la normativa comunitaria

manda el país. Manuel Panadero afirma que ya existen proyectos para montar aquí una escuela similar con cargo a los fondos del Acuerdo Económico y Social (AES). «Además —añade—, si somos capaces de presentar en Bruselas el próximo día 1 de enero un proyecto de ese tipo, obtendríamos una financiación del Fondo Social Europeo de hasta el 50 por 100 del total, a fondo perdido. A nosotros no nos corresponde sacar adelante el proyecto —es un tema de los Ministerios de Trabajo y Educación—, aunque estamos apoyando la iniciativa.»

A modo de resumen, Manuel Panadero afirma que «la CEE no nos va a producir ninguna alteración importante, ya que hemos puesto en marcha hace tiempo las modificaciones legales que afectaban al sector y estamos prácticamente integrados en Europa en materia de transportes». Menos optimista se muestra Alfredo Irisarri, quien observa de aquí a dos o tres años cambios sustanciales en la normativa comunitaria del transporte. «Hay una sentencia de mayo de 1985 del Tribunal de Justicia comunitario obligando a los órganos de la CEE a adoptar una política común que cumpla los Tratados de Roma y París. También se va a incluir una armonización de pesos y dimensiones de los vehículos. Las estructuras sociales y económicas de los países de la CEE son mucho más modernas que las nuestras, y esos cambios no les va a coger de sorpresa. Para nosotros va a ser más duro, y lo digo sin dramatizar...»

Raúl R. Sáez

**PROBADA
MOTOR 76**



**LAVERDA
LB-125 SPORT**

**SOÑAR
CON LAS CARRERAS**

COMO otros fabricantes europeos, Laverda ha dirigido su producción hacia las motos de pequeña cilindrada, siendo ésta una parte del mercado todavía no saturado por los constructores japoneses. La inmensa competencia entre las marcas italianas para lograr la 125 centímetros cúbicos más competitiva ha dado como resultado unas motos a cual más apetecible, y la LB-125 Sport de Laverda, que aparece en esta prueba, ocupa un lugar destacado entre todas ellas. Este modelo, destinado a los jóvenes motoristas que buscan en una 125 centímetros cúbicos prestaciones desconocidas hasta hace poco tiempo, es la moto ideal para disfrutar de una conducción briosa y, sobre todo, indicada para la buena formación de futuros conductores amantes de las supermotos deportivas. Tanto es así que en Italia tiene lugar un campeonato Laverda LB-125 Sport sólo para jóvenes hasta los veinte años. La LB-125 Sport está fabricada íntegramente por Laverda, y el comportamiento de su motor tiene el sello per-

sonal de la marca, así como la línea estética que en algunos detalles recuerda a su hermana mayor, la RGS-1000.

MECANICA-COMPORTAMIENTO

★★★★

La LB-125 Sport está equipada con un motor monocilíndrico de dos tiempos, y a pesar de tener la refrigeración líquida, el conjunto cilindro-culata está aleado para mejorar la refrigeración y también por un factor estético. El pistón tiene un diámetro por carrera de 54 x 54 milímetros con 123,6 centímetros cúbicos de cilindrada total. Su máximo régimen de rotación es de 8.500 revoluciones por minuto, con la posibilidad de llegar hasta las 9.000, cota donde desarrolla 19 caballos de potencia. En cuanto a la robustez, Laverda ha hecho un cigüeñal sobredimensionado para la potencia a que está sometido, y las paredes del cilindro han sido tratadas con Gilnasil, un revestimiento que mejora la lubricación y alarga la duración, cosa que no está

de más, pensando en el trato a que están sometidos estos motores. Para el sistema de alimentación se ha dotado al conducto de admisión con láminas y un carburador Dell'Orto de 28 milímetros de difusor. El aceite destinado a lubricación se encuentra en un depósito separado de la gasolina, y es inyectado al cárter por una bomba Mikuni, que dosifica la mezcla con el carburante al 2 por 100, aportando la comodidad de poder repostar sólo gasolina y viajar sin el temor de no encontrar el aceite en uso. Como es característico en todas las Laverdas, el cambio de la LB-125 Sport, formado por cinco velocidades, es sólido y preciso, pero también ruidoso. Su escalonamiento es ideal para la conducción deportiva y precisa ser accionado siempre por encima de las 5.000 revoluciones por minuto, punto donde es más exacto y rápido. Al igual que en las motos superdeportivas de gran cilindrada, también en ésta el chasis es de tubos de sección rectangular, y al quedar al descubierto infunde un aire más deportivo a la moto.



El «cupolino» protege al piloto y guarda el cuadro de instrumentos, de diseño sencillo y funcional. En el único amortiguador de la rueda trasera se puede regular la presión del muelle.

- VIRTUDES**
- Prestaciones brillantes.
 - Estética netamente deportiva.
 - Accesibilidad mecánica.
 - Robustez en general.
- DEFECTOS**
- Necesidad de un caballete lateral.
 - Vibraciones a muy alto régimen.
 - Necesidad de luz halógena en el faro.

**Precio en la calle:
276.234 ptas.**

Importador: Corver, C/ Marco Aurelio, 33. Barcelona.
Presentación: Mayo de 1985 en España.
Talleres oficiales: 47 en España.
Plazo de entrega: Inmediato.
Garantía: Seis meses.

La suspensión posterior es monoamortiguador regulable sólo en la presión del muelle y permite una excursión a la rueda de 110 milímetros. Es sorprendente para una 125 centímetros cúbicos la solidez de este basculante hecho en acero de estructura rectangular. La horquilla delantera, fabricada por Marzocchi, tiene una excursión de 140 milímetros, y las barras de 32 milímetros de diámetro aseguran más solidez de la necesaria. En cualquier condición climática, la puesta en marcha está asegurada al primer intento. La palanca de arranque es sumamente suave de accionar, pero si se desea arrancar al estilo más deportivo, con un ligero empujón el motor se pone en marcha y deja oír su voz ronca y rabiosa en un dos tiempos. Sin precisar un calentamiento prolongado se puede rodar a un régimen normal sin que el propulsor ratee o dé tirones. A partir de las 4.000 revoluciones por minuto responde de forma progresiva hasta las 6.000, donde empieza a desarrollar los diecinueve caballos de potencia, que culminan en las 8.500 revoluciones por minuto. El punto más brillante está un poco más arriba de las 7.000 revoluciones por minuto, cota donde da el par máximo. El cuentarrevoluciones es aproximado y simplemente indicativo, con lo cual lo apropiado en una moto como ésta, donde tanto el motor como su jinete son fogosos y pasionales, es

aprender a manejar el acelerador y el cambio con el oído en vez de con la vista. De este modo la conducción deportiva se hace más emocionante y agradable. En la moto de prueba, cedida por La

Boutique de la Moto, la velocidad máxima alcanzada estando en posición agachada al máximo, aprovechando la protección del «cupolino», es de 130 kilómetros por hora; una velocidad del todo respetable para

FICHA TECNICA



LAVERDA LB 125 SPORT

MOTOR Monocilíndrico de dos tiempos. Refrigeración líquida. Diámetro por carrera del pistón: 54 x 54 mm. Cilindrada total: 123,6 cc. Relación de compresión: 12,3:1. Par máximo: 1,77 kgm. a 7.000 rpm. Potencia máxima: 19 CV. a 8.500 rpm.

ALIMENTACION Un carburador Dell'Orto PMBH 28 BS. Admisión por láminas.

ENCENDIDO Transistorizado Motoplat.

TRANSMISION Primaria por piñones. Secundaria por cadena. Cambio con cinco velocidades. Embrague de discos múltiples en baño de aceite.

BASTIDOR Cuna superior abierta de tubos de sección rectangular. Basculante en acero de sección rectangular. Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica. Posterior: Monocross regulable.

DIMENSIONES Longitud máxima: 2.030 mm. Distancia entre ejes: 1.310 mm. Altura máxima: 1.025 mm. Anchura máxima: 670 mm. Peso en seco: 118 kg. Capacidad del depósito: 14 litros.

PRESTACIONES



| | |
|---------------------------------|------|
| VELOCIDAD MAXIMA (km/h.) | |
| Con una persona | 130 |
| Con dos personas | 105 |
| ACELERACION (seg.) | |
| De 0 a 400 metros | 17,5 |

CONSUMO



| | |
|-------------------------------|------------|
| | L./100 km. |
| CIUDAD | 8 |
| CARRETERA | 4 |
| EN USO DEPORTIVO | 4,7 |



ALEX PONS

Aspecto muy deportivo que recuerda la línea de las mayores Laverda. El colín trasero puede desmontarse y llevar un pasajero.

una monocilindrada de dos tiempos y de tan pequeña cilindrada. En línea recta, la estabilidad es buena, incluso llevando pasajero, y al entrar en curva rápidas, casi con el acelerador abierto a tope, se mantiene la trayectoria marcada, siempre y cuando se sepa trazar con la llanta de 16 pulgadas que trasmite a la moto cualquier movimiento o anomalía del asfalto. Sin embargo, en curvas cerradas y enlazadas, la LB-125 Sport es una moto muy divertida, que permite a los jóvenes motoristas desahogar su ansia por creerse un famoso corredor. Además, la mayor parte de los elementos mecánicos están sobredimensionados para aguantar el trato duro de los jóvenes.

En los momentos de apuro, el freno delantero, que es de disco, es capaz de parar la moto en cualquier circunstancia y con progresividad; sin embargo, el posterior, al ser de tambor, se debe regular para que en la frenada sea muy suave, de lo contrario el derrapaje está asegurado.

En el tráfico urbano se puede conducir la LB-125 Sport rodando por debajo de las 6.000 revoluciones por minuto, sorteando los coches y callejeando como si se tratara de un velomotor. El consumo en estas circunstancias suele ser de cinco litros de carburante por cada cien kilómetros, mientras que en carretera, por muy deportiva que sea la conducción, no llega a sobrepasar los cuatro litros.

ACABADO-EQUIPAMIENTO



Es agradable ver cómo la LB-125 Sport ofrece a su conductor un aspecto similar al de una moto de gran cilindrada. El chasis al descubierto con el depósito de la gasolina apoyado al estilo competición y el sillín monoplaque que termina en un colín de diseño muy personal, hace de esta Laverda una moto apetecible para cualquier joven motorista que no busca sólo prestaciones brillantes, sino también un aspecto que

llame la atención en su vehículo.

Protegido por el «cupolino» se encuentra el panel de mandos, con los habituales cuentakilómetros y cuentarrevoluciones; en el medio de éstos hay dos testigos luminosos relacionados con el nivel del agua del radiador y el aceite del motor, que al pisar un mando situado en el manillar se encienden, y si alguno no funciona no se apagan.

Al quitar el colín que va sujeto por unos tornillos, el asiento se convierte en biplaza con, además, un piloto trasero francamente acertado en funcionalidad y estética.

Las protecciones laterales del radiador parecen demasiado sofisticadas por las excesivas tomas de aire y no encajan demasiado en la línea estética de la moto; sin embargo, cumplen una buena función protectora.

VALOR PRECIO



La LB-125 Sport es el único modelo de su categoría que se importa en España. Al otro lado de nuestras fronteras su precio está en línea con las demás competidoras, a las cuales aventaja por el reducido consumo de carburante y la fiabilidad mecánica. En España la LB-125 Sport cuesta 276.234 pesetas, ya matriculada, y a falta de seguro. Apparently puede parecer éste un precio elevado en proporción a la cilindrada, pero hay que tener en cuenta la construcción de la moto en general, que es muy superior en calidad a su cilindrada, las prestaciones también elevadas y la línea estética que poco se diferencía de una maximoto. Muy interesante la sencillez mecánica que, en caso de avería, permite a cualquier conductor practicar su reparación y también hacer la manutención periódica sin necesidad de recurrir a las manos de un mecánico.

CAMPEONATO DE EUROPA



Para Carlos Cardús no fue una carrera afortunada. Su rival, Juan Garriga, siguió solo su marcha triunfal hasta la llegada. En 80 c.c. Juan Bolart no tuvo rivales.

GARRIGA: JAQUE MATE A CARDUS



EN el Circuito del Jarama ha tenido lugar la penúltima carrera del Campeonato de Europa de Motociclismo, y por dos veces se ha tocado el himno nacional español en honor de Juan Bolart y Juan Garriga, que se adjudicaron, respectivamente, las victorias en la categoría de 80 y 250 centímetros cúbicos.

La primera carrera en disputarse fue la de 500 centímetros cúbicos, en la cual Marco Gentile, favorito y líder hasta el momento en la categoría, cruzó la meta victorioso imponiéndose con su Yamaha durante casi toda la carrera, a excepción de algunas vueltas en las cuales Fabio Barchitta estuvo encabezando antes de caerse. A falta de pocas vueltas del final, Vinicio Bogani, con Suzuki, se colocó segundo, talando a Marco Gentile, y si no hubiese sido por un patinazo al salir de la segunda curva de Le Mans, la lucha por la primera posición hubiese sido más reñida y la victoria de Marco Gentile seguramente dudosa.

Después de la salida en la categoría de 250 centímetros cúbicos, Carlos Cardús se puso en cabeza acosado por Juan Garriga, que le seguía a rueda. Sin embargo, esta lucha duró pocas vueltas, y

cuando Carlos Cardús se vio adelantado por su seguidor a final de recta, emprendió una conducción desenfrenada para recuperar la posición perdida, y al poco tiempo se caía dejando a Juan Garriga y su J. J. Cobas en la primera posición, que mantuvo durante toda la carrera, aumentando en cada vuelta su ventaja sobre el grupo de corredores que le seguían, formado por Bruno Bonhuil, Andrea Brasini y Massimo Mateonni; este último encabeza la clasificación hasta el momento.

Brillante la actuación de González de

Vinicio Bogani estuvo a punto de caerse. Intentaba alcanzar a Marco Gentile.



Nicolás, situado en sexta posición después de una larga lucha con Urs Luzi, Marcello Ianneta y Piero Chili.

El dominio en 80 centímetros cúbicos fue totalmente español. A excepción de la primera vuelta, Juan Bolart encabezó toda la carrera hasta el triunfo. Sólo durante cuatro vueltas Francisco Torrontegui le arrebató la primera posición. El piloto vasco se vio obligado al abandono por problema mecánico; sin embargo, se adjudicó la vuelta más rápida rodando en 1-41-47 segundos a un promedio de 117,506 kilómetros por hora. Fue espectacular la remontada de Joaquín Galí, que con su Derbi logró pasar del noveno puesto hasta el segundo y en las últimas vueltas el tiempo que le separaba del primero se iba reduciendo cada vez más, hasta llegar a preocupar a Juan Bolart, que en las últimas tres vueltas no paraba de mirar hacia atrás, viendo peligrar el triunfo.

El gran ausente en esta categoría fue Jorge Martínez «Aspar». La Federación no le permitió tomar la salida en 80 centímetros cúbicos por estar en la clasificación mundial, y en la categoría del cuarto de litro no se lo permitió Derbi. Esto mismo ocurrió a Sito Pons, que después de llevar al Jarama su equipo tuvo que conformarse con ver la carrera desde los boxes.

Texto y fotos: Gigi Corbetta



GILERA RV-200

EL PESO PLUMA CON GARRA, QUE VIENE DE EUROPA

MOTOR CITY

Concesionario en Madrid

C/ López de Hoyos, 82. Tel. 261 83 40
C/ Bravo Murillo, 61. Tel. 253 30 94

RALLYE PRINCIPE DE ASTURIAS

HONORABLE SERVIA



Tras el éxito de Salvador Serviá en el pasado Rallye de Madeira sólo un triunfo de Sainz en el Príncipe y en el Cataluña le permitían mantener opciones al título, pero el piloto catalán no ha dejado la menor opción a su rival, adjudicándose la prueba asturiana y continuando una impresionante racha de resultados que le va a llevar no sólo al título nacional, sino al subcampeonato europeo a poco que se le den bien las cosas.

Y antes de la salida las cosas se le ponían difíciles al piloto de Renault, al no poder contar con el Maxi Turbo por los problemas de alimentación manifestados en el Llanes y todavía no resueltos. Por si fuera poco, se había desplazado desde Francia Yves Turquetil, especialista en gafar al equipo.

El tercero en discordia era Beni Fernández, con el Manta más potente y li-



Con el Renault 5 Turbo Tour de Corse, Carlos Sainz no puede aspirar a más. Acabó segundo.



Beni Begó a ir empatado en cabeza



Arqué ya es, en grupo A, campeón de España



Con un modesto Fiesta, Pino acabó quinto

gero de los dos coches con que cuenta. Salvador Serviá estrenaba un nuevo motor, también algo más potente de cuantos hasta ahora ha venido usando y casi tan eficaz como el coche oficial utilizado en Madeira.

Y nada más, porque al P. de A. no ha acudido absolutamente nadie de relieve del Campeonato de Europa y la inscripción era notablemente pobre entre pilotos que pudiesen luchar por la cabeza.

La lucha, pues, al margen de los tres hombres primeros, tenía que centrarse en los distintos trofeos de promoción: Opel Corsa, Ford Fiesta y Peugeot 205, cuyos protagonistas acudían de pleno a Asturias por obligaciones reglamentarias.

Sobre las resbaladizas carreteras del Principado y con calor, los neumáticos Pirelli se muestran más competitivos que los Michelin, lo que también ayudaba a Serviá a ir poco a poco distanciando a sus rivales en los primeros tramos. Sólo en las tres primeras pruebas, la ventaja del catalán era de medio minuto sobre Sainz y de uno sobre Beni. En la cuarta prueba, el largo tramo de La Encrucijada, Sainz se encuentra con una curva con grava, por lo que se sale de la carretera y destroza una rueda. Pierde cinco minutos y prácticamente toda opción al triunfo. En Gijón, al término de la primera etapa del Rallye, se llegaba con Serviá en cabeza, con 1 m. 43 s. sobre Beni y 5-39 sobre Sainz.

Con la llegada de la noche Serviá comienza a tener problemas con el embrague del Lancia, ya que se rompió un



Bassas ganó en grupo N
Un error a poco del final le costó el cuarto puesto



Alfonso Loza se impuso entre los Corsa y ganó el Trofeo



Ricardo Muñoz fue ampliamente superado por Bassas
Con su BMW fue segundo en grupo N y octavo en la general

CON SIDRA

● Muchos aficionados madrileños se desplazaron a Asturias para animar a Carlos Sainz; entre sus incondicionales, dos buenos amigos: Carlos Rasilla y Juan Carlos Oñoro. Sin embargo, los mayores aplausos se los ganó Beni, muy apreciado por la afición asturiana, que, sin embargo, no perdona la actuación de Cardín, que se ganó los mayores abucheos.



● Si todo sale según lo previsto, el Lancia S4 haría su debut mundial en el próximo Rallye Cataluña, con Henry Toivonen al volante.

● Carlos Gracia convocó una rueda de Prensa en Oviedo, pocas horas antes de darse la salida del rallye, para intentar explicar la anulación del Rallye San Agustín. Los pocos medios locales que se enteraron de la convocatoria la boicotearon.

● Con sólo 43 coches en la salida, el Príncipe de Asturias ha bajado muchos enteros. Ningún piloto extranjero y algunos errores de cronometraje, por no hablar del descontento de varios de los patrocinadores.

● Siguen sin resolverse los problemas del Maxi turbo. Pese a que el motor fue revisado en Francia, en las pruebas previas seguían apareciendo fallos de alimentación a bajas revoluciones. Aunque el campeonato de España está perdido, se espera poder sacarlo en el Cataluña o incluso en el San Froilán.

● Nada menos que dos coches radar se apostaron en la carretera Oviedo-Santander en las dos noches del rallye, abrasando a denuncias no sólo a más de un participante y sus asistencias, sino a innumerables aficionados.

● Alfonso Loza es ya matemáticamente el ganador de la Copa Corsa, por lo que para él será el flamante Kadett GSi grupo A que ya están preparando en Meycom. Ni Evangelino Otero, ni Eduardo Agustín pueden darle alcance



ESCRIBE ZAHINI

Asturias mon amour

TERMINADA la aventura de la ya lejana Baja, gracias a la grabadora que llevábamos en el interior, donde recogíamos las diferentes incidencias, redactamos un largo informe de tres folios con mejoras a introducir al Ferrari en nuestras futuras participaciones en pruebas de este estilo, haciendo especial mención a las reservas de agua, pues en las tres horas que tuve que esperar hasta que nos recogieron pasé la mayor sed de mi vida.

En principio había ordenado preparar el Ferrari para el Asturias, habiendo pasado a color rojo como debe ser un Ferrari.

La pronta llegada de agosto y las estrecheces económicas, versus Torres y Moreno, organizadores del Príncipe, me obligaban a desistir de participar en un rallye en donde la afición siempre se ha volcado y las inclemencias meteorológicas siempre han mantenido la emoción hasta el final.

El campeonato, después de la fu-

gaz actuación de Sainz en Madeira y el resultado conseguido por Serviá, cambia de signo y el apriete de clavijas que había sufrido Serviá en las últimas pruebas por parte de Carlos desaparece totalmente después de su victoria en el Príncipe de Asturias. En



fin, que ya tenemos campeón.

Por lo que respecta a los proyectos de aquí a fin de año, se habían puesto muy negros tras mi pelea con el señor Ezpeleta, según las informaciones que se han publicado y que dejan al equipo profesional del RACE como unos amateurs. La conclusión es que «como ya no eres amigo, ya no sabes conducir». Creo que si ese comportamiento podría haberse dado en épocas anteriores, actualmente hay nuevos aires, y cuando llegue el Ford, por el que pienso batirme, tendré tantas oportunidades como los demás para conducirlo y, en función de las responsabilidades que me pudieran dar, intentaré encontrar unas compensaciones económicas a la altura.

Salvador Serviá

manguito y cayó aceite sobre el embrague, que patinaba notablemente. En esta segunda etapa Sainz logra recuperar 2-14 sobre el líder, y medio minuto sobre Beni, que marca dos magníficos *scratch* en La Encrucijada. El gallego no sólo aprieta para dar alcance al catalán, sino que le preocupa que Sainz pueda darle alcance. Beni y Serviá llegan a Oviedo, al término del primer día

S

ALVADOR Serviá
ya es campeón de España

de rallye, empatados y con Sainz a 3-25. En la capital, se procede a cambiar el embrague del Lancia, lo que se hace en el tiempo récord de veinte minutos, y ya en el segundo día el rallye se reduce a ver si Sainz puede con Beni, cosa que no ocurre hasta el último tramo. Serviá controla perfectamente a Beni y sin el menor problema y con su fina conducción gana por segunda vez consecutiva la más prestigiosa prueba

asturiana y el Campeonato de España.

Pero el rallye no sólo era la lucha en la cabeza. Entre los grupos N (coches de serie), Bassas domina sin problemas a Ricardo Muñoz, cuyo BMW sufre bastantes problemas: un soporte motor roto hace salirse un manguito de refrigeración. Con estos problemas, Juan Carlos Pradera se llega a mezclar en esta lucha, que se anima notablemente cuando Bassas (incomprensiblemente, porque llevaba más de siete minutos de ventaja), en Arnicio, se sale y pierde cuatro minutos más uno de penalización. Con el coche muy dañado en el tren delantero, Brassas perdió la cuarta posición absoluta en beneficio de Arqué y Pino. Ganó sin dificultades el grupo N, por delante de Muñoz y Pradera, que mantuvieron un espectacular codo a codo.

Entre los grupo A, tras el prematuro abandono por accidente de Moratal (que ocupaba la cuarta posición), Arqué no tuvo más rival que Pino, pero ya muy distanciado por la evidente diferencia de monturas.

Pino fue el dominador absoluto de los Fiesta, ante la ausencia de Argenta y sin que Cima se le acercase. Al final, un quinto puesto absoluto recompensa-



José María Casanovas

Movida motociclista

EN el motociclismo español se avecina una movida importante. En el próximo Mundial muchas cosas van a cambiar y hoy por hoy las escuderías más importantes están en plena etapa de fichajes. Nuestros pilotos más destacados tienen ante sí un futuro incierto y a la vez esperanzador. Comenzando por Angel Nieto y terminando por Sito Pons, nadie sabe con qué moto va a competir y si nos apuran en qué categoría.

Con el Mundial-85 todavía fresco, es buen momento para ojear el horizonte y analizar una situación que no tiene parangón desde el momento en que tenemos más de una docena de hombres dispuestos a brillar en el Continental Circus. Si empezamos por el maestro, por el número uno, por el «abuelo» Nieto, la verdad es que a sus treinta y ocho años, está deshojando la margarita. «Me voy, sígo, me voy, sígo...» Con Garelli ya ha roto su compromiso y parece casi imposible que pueda fichar por una marca extranjera. Esta posibilidad hay que descartarla. Su única viabilidad para seguir en activo se llama Derbi. Angel no tiene ningún interés en correr en 80 c.c. y este verano en Ibiza a su amigo Rabassa le ha comido el coco para que le construya una 125 c.c. En Mollet del Vallés vislumbran un problema, competir en dos categorías requiere en 1986 un presupuesto que supera los 50 millones y no están ni económica ni humanamente preparados. Otro problema para Derbi. Tiene una cuadra de pilotos difícil de compaginar. Tormo tras la última operación sueña con volver, Aspar quiere seguir y Nieto tiene ya un pie dentro. Tres números uno que casi obligan a un descarte. El panorama es complicado y la política de la firma cata-

lana es dar tiempo al tiempo... En JJ Cobas la movida también está asegurada. Carlos Cardús no seguirá. El divorcio es irreversible. Demasiadas declaraciones críticas, demasiadas caídas, demasiadas decepciones en suma para que Cardús siga con Jacinto Moriana. Y atención, porque el relevo parece estar servido aunque no todavía decidido. Sito Pons puede ser el hombre que suceda a Cardús e intente llevar al pódium a JJ-Cobas-Rotax. De momento ya han tenido contactos y no es difícil aventurar que el acuerdo puede ser próximo. Sito quiere seguir en 500 pero no sabe con quién. También quiere volver a 250 c.c. y está convencido que con la máquina española puede plantar cara a las Yamaha y



Honda. Con un presupuesto superior a los 30 millones de pesetas, con el apoyo de Campsa y con la experiencia de Sito, Jacinto Moriana cree que pueden recoger los frutos que han sembrado en las últimas temporadas.

También Luis Miguel Reyes está buscando sponsor para seguir en el baile. Garriga quiere ser el segundo piloto oficial de JJ y Antonio Cobas presentará una 80 c.c. para ganar. Todo ello sin olvidar a las Autisa, que quieren pisar fuerte si consiguen cubrir el presupuesto con un patrocinador de postín.

La movida está servida. Con la garantía que suponen las retransmisiones en directo por televisión, la publicidad acude a las motos y se está viviendo una etapa dorada. Derbi medita, Sito está libre, Cardús cambia de aires, Nieto deshoja la margarita, Aspar busca la renovación, Jacinto Moriana promete seguir. Todo esto está pasando en nuestro motociclismo. Renovarse o morir...

ba al bravo piloto local, que se adjudica así el Campeonato.

Los Corsa se encontraban al completo en Asturias. Inexplicablemente, tres de los candidatos al triunfo final: Otero, Saiz y Augustin, se salen en el primer tramo [en la misma curva! Saiz tienen que abandonar; Augustin daña la dirección, que se rompe definitivamente tres tramos después, y Otero, con el coche muy dañado, puede terminar la carrera, pero sin inquietar en ningún momento a Loza. Rubio y Collin se sitúan en las siguientes posiciones, pero Rubio abandona y Collin, en los últimos tramos, pierde mucho tiempo al fallar la bomba de inyección, por lo que es superado por Otero.

Entre los Peugeot, sin Zorrilla en la carrera, Pradera no tiene el menor problema en superar a Guardiola, hasta que el abandono de éste le deja solo, luchando con Rizos por el grupo N.

J. M. Cernuda
Fotos: Alex Puyol



Pradera ganó el Desafío Peugeot sin oposición

CLASIFICACION

- 1, Serviá-Sabater (Lancia 037), 4 h. 16 m. 26 s.;
- 2, Sainz-Boto (Renault 5 Turbo), a 1-50;
- 3, Fernández-Orozco (Opel Manta 400), a 2-03;
- 4, Arqué-Montañola (Opel Manta GTE), a 29-15, 1.º en grupo A;
- 5, Pino-Marcos (Ford Fiesta XR/2), a 34-47;
- 6, Bassas-Mas (Renault 11 Turbo), a 35-19, 1.º en grupo N;
- 7, Loza-Larralde (Opel Corsa SR), a 36-42;
- 8, Muñoz-Gutiérrez (BMW 323i), a 37-25;
- 9, Pedroche-Rueda (Renault 5 Turbo), a 37-26;
- 10, Pradera-Zubizarreta (Peugeot 205 GTi), a 38-52. Hasta 22 clasificados.

CAMPEONATO DE ESPAÑA

- 1, Salvador Serviá (1.731 puntos);
- 2, Carlos Sainz (1.419);
- 3, Benigno Fernández (874);
- 4, Josep Arqué (839);
- 5, Ricardo Muñoz (723);
- 6, Josep Bassas (627);
- 7, Juan Carlos Pradera (600);
- 8, José B. Pino (446);
- 9, Alfonso Loza (439);
- 10, Jesús Puras (306).

CIRCUITO DE JEREZ



VELOCIDAD Y BELLEZA

El primer banderazo de salida en Jerez. Pedro Pacheco recibió un mono y un casco de carreras como agradecimiento a su labor. Villota se bajó encantado de su Fórmula Ford. Hugo Von Vester, de Marlboro, también mostró su admiración.



Los mejores pilotos andaluces, Paco Romero, Enrique Gluckman o Cosme Domecq, se quedaron impresionados por la selectividad del trazado, y el propio Emilio de Villota, invitado especial, que estuvo rodando sin parar a los mandos de un Fórmula Ford, dijo que Jerez es lo más parecido al nuevo Nurburgring, con

la ventaja para el circuito andaluz de su mayor espectacularidad cara al público.

Derek Ongaro, el inspector de la Federación Internacional de Automovilismo Deportivo, desplazado al nuevo circuito, se quedó maravillado ante la pista y dijo que sería posible celebrar un Gran Premio ya para 1987 si las instalaciones auxiliares, que aún no están edificadas, son de la misma categoría que la pista, una obra de Sandro Rocci.

Las puertas del flamante circuito de Jerez se abrirán oficialmente durante la primavera próxima, y a lo largo de 1986 habrá ya un calendario completo.

MOTOR16 tuvo el primer contacto con la pista al lado de Enrique Gluckman, piloto oficial del equipo Larios, y las dos vueltas al circuito a bordo del R-5 Copa Turbo fueron una experiencia apasionante. Gluckman demostró que Jerez es una pista en la que hace falta mucho valor y un coche perfecto que permita circular por las larguísimas curvas con el acelerador pisado a fondo, mientras que el coche derrapa poco a poco en un compromiso de potencia y estabilidad.

Jerez ya es una realidad que dará nueva vida a la velocidad en circuito, una especialidad bella que ahora mismo está anquilosada.

Angel Marco, enviado especial

ahora mismo ya es de primera clase.

El circuito de Jerez ya tiene la cinta asfáltica y desde el pasado día 19 ha disfrutado ya del contacto con los coches y las motos de competición, mientras espera el asfaltado definitivo, que supondrá cinco centímetros más de buen piso.



PORSCHE SIGUE

POR cuarta vez consecutiva un Porsche ha ganado los 1.000 Kilómetros de Brands Hatch, esta vez conducido por Dereck Bell y Hans Stuck. El dominio de Porsche ha sido total, puesto que las tres primeras plazas han ido a parar a sus manos. Detrás de Bell y Stuck se clasificaron Ickx y Mass, y en tercera posición el equipo formado por Willek, Baldi y De Cesaris. Los Lancia, que se mostraron rapidísimos en los entrenamientos, se tuvieron que conformar con un cuarto puesto conseguido por el equipo Patrese-Nannini.

FORMULA 3

CAMPOS, EN EL PODIUM

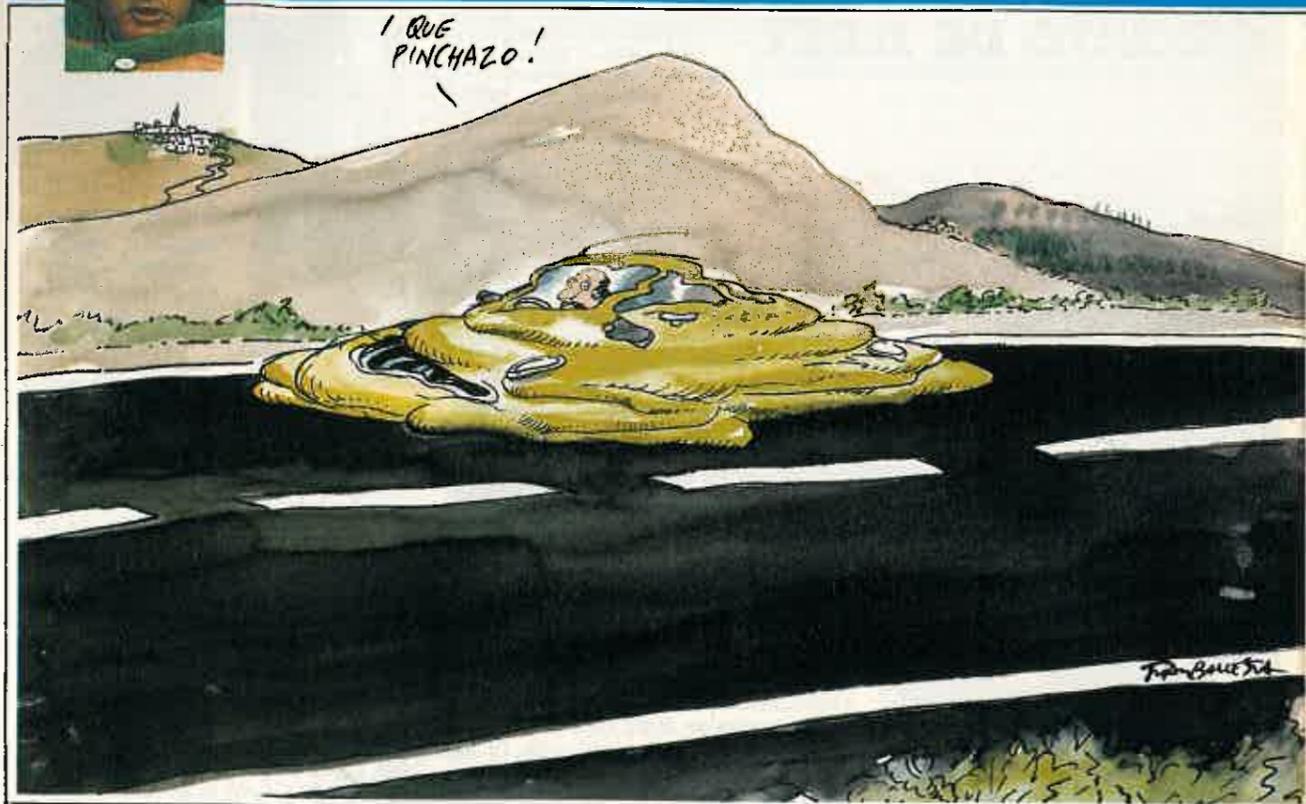
ADRIAN Campos, piloto oficial de VW Motorsport, ha terminado tercero en la última carrera del Campeonato Alemán de Fórmula 3, disputada en el Nurburgring. Con esta posición, Campos se hace con el tercer puesto de la clasificación final. Alfonso Vinuesa logró el octavo puesto en entrenamientos, pero no salió en carrera porque su jefe de equipo, Kaufmann, en un acto supremo de irresponsabilidad, no quiso reparar una rotura en el chasis del coche que podía haber puesto en peligro la vida del joven madrileño.

En Italia los «Luises de Oro» tuvieron

ron que luchar duramente para lograr una décima plaza en la carrera de Imola. Los pilotos del equipo Campsa tuvieron que enfrentarse a unos coches, los Ralt, que no se adaptan nada a esta pista super-rápida. Los entrenamientos fueron malos para Pérez-Sala y Villamil, que lograron tan sólo los puestos 20 y 25. Ya en carrera Villamil pudo remontar hasta el octavo lugar, mientras que Pérez-Sala se quedó en la primera vuelta tras chocar con otro piloto. Villamil hizo un trompo por esquivar al italiano Montaldo, que ejecutó una maniobra irresponsable, y perdió dos posiciones, por lo que al final tuvo que conformarse con la décima plaza.



BALLESTA



Tarjetas Postales

A HORA todo es diseño. Los utensilios caseros, los de la cocina en particular, y los de la mesa, los autos, los instrumentos de trabajo y los de placer y también la moda.

Se diría que hemos llegado a un estadio de civilización en el que la forma no sólo cuenta tanto como el fondo, sino que la vieja y escolástica diferencia entre ambos conceptos se ha diluido. Forma y fondo vienen a ser lo mismo, con cierta prioridad funcional para la forma.

Se trata de una verdadera revolución en el dominio del pensamiento aplicado y tal vez sea, filosóficamente hablando, uno de los mayores progresos del siglo XX. En el complejo dominio del automóvil soy un lego total. Pero un simple repaso semanal a esta revista me muestra patente que el matrimonio tecnología-diseño, ya es indisoluble.



El diseño

El diseño, del italiano disegno, es a la vez el dibujo y el designio de las cosas, de todo lo que nos rodea, de nuestro entorno y de nosotros mismos en nuestro entorno. Es el mundo tal y como lo concebía un genio del Renacimiento como Leonardo da Vinci, que fue sin duda el primero en pensar el mundo en plan de diseñador.

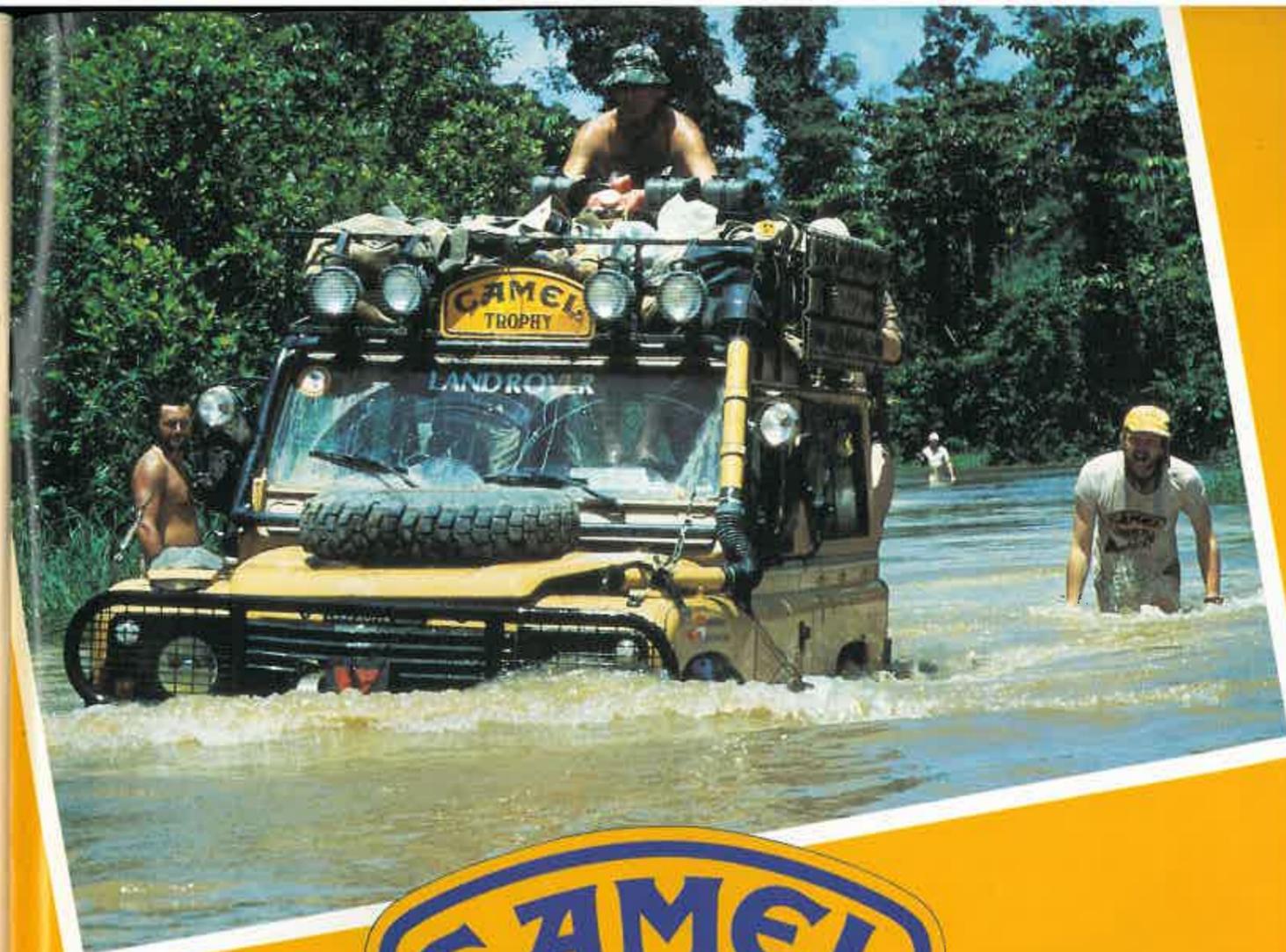
Por eso, el diseñador es también ahora el gran pensador del mundo moderno, un fondo al que únicamente le falta la forma. Recuerdo ahora al Dios de Miguel Ángel, dando diseño al hombre

Xavier Domingo

en los frescos de la Capilla Sixtina. El personaje divino está recostado y distendido. Tiene el brazo alargado y con el dedo índice parece que acaba de terminar el diseño de Adán, precisamente por la punta del índice de Adán. Diseñador y diseño son la misma figura, la misma composición, unidad.

Bien cretino sería, sin embargo, el diseñador que leyendo atrabiliariamente estas líneas se creyera de repente igual que Dios, único y solitario.

El diseño es, por excelencia, obra colectiva, aunque el diseñador de talento dé a la suya sello propio y consolidado. Por eso, si bien los autos se parecen todos, hay entre marca y marca y serie y serie suficientes matices diferenciales. Al fin y al cabo, es lo que hizo el Dios, tal y como lo veía Miguel Ángel, gran teólogo además de genial pintor, con su criatura humana.



1.000 MILLAS POR LA JUNGLA AUSTRALIANA. ATREVETE A PARTICIPAR.

El Camel Trophy '86 ya está en marcha.

Mil millas compitiendo con la naturaleza.

Ahora, en tierras de Australia.

En una jungla inaccesible, sólo abierta a los más intrépidos.

En un lugar muy adecuado para esta excepcional aventura, en donde se valoran la tenacidad, destreza, ingenio y compañerismo; en donde participar es ya una victoria.

Es tu gran ocasión.

Te invitamos a conquistar la jungla australiana.

Si tienes carné de conducir, si deseas formar parte del equipo español, llámanos.

O escribenos, antes del 4 de Noviembre, al apartado 116 de Madrid.

El esfuerzo, la tarea en equipo, el deseo de competir contigo mismo, corren de tu cuenta.

Y Camel corre con todos los gastos.

LLAMANOS

91-413 68 75
91-416 07 89

INCLUSO FESTIVOS

¡A la carga!



Aquí están las Ebro Trade, las furgonetas para cargar con todo. Luchadoras como ninguna, se lanzan a la carga compitiendo con armas tan poderosas como la fuerza de sus motores.

Trade 2.0: La primera con motor japonés.

Un silencioso, limpio y potente motor Nissan OHC, de 58 CV., y caja de cambios de 5 velocidades también japonesa. Carga 1.200 kg. en sus 7,10 m³ de volumen, y circula a más de 115 km/h. La Trade 2.0 es, por su bajo consumo y altas prestaciones, la furgoneta con mejor capacidad de reacción en ciudad.

Trade 2.8: La primera en potencia.

Con 76 CV., esta furgoneta es la más potente en su categoría no sólo de España, también de Europa. Es capaz de transportar 1.700 kg., en hasta 9,5 m³, a más de 125 km/h. Lista para llevar mucho y rápido, ahorrando tiempo y viajes.

Así son las Ebro Trade: una raza muy inteligente de furgonetas. Llenas de espíritu combativo, y tan cómodas y eficaces en la lucha diaria que han hecho de Ebro la marca más vendida.

Venga a conocer la gama Ebro Trade a su concesionario Nissan Motor Ibérica. Seguro que entre sus 11 versiones está la que usted necesita para lanzarse a la carga.

Furgonetas
Ebro Trade.
Para cargar con todo.



Los Japoneses.

FIMOTOR
La Federación de Nissan Motor Ibérica

PRUEBA DEL MERCEDES 300 DIESEL

SEMANAL
Motor 16
GRUPO



SORTEAMOS UN IBIZA

28 de septiembre 1985

Num. 101 • 175 ptas.

NUEVO

PEUGEOT 309



SUPERCINCO GT TURBO

CITROËN VISA GTi

RENAULT 11 TURBO



FRENTE
A
FRENTE