

REGALO
MAPA
DEL ESTADO
DE LAS
CARRETERAS

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

12 de julio 1986 • Núm. 142 • 200 ptas.

FERRARI GTO DE CARRERAS

Más de
350 km/h

A FONDO

**MASERATI
BITURBO
DESCAPOTABLE**



● **F1: GRAN PREMIO
DE FRANCIA**

● **MOTOS: GRAN
PREMIO DE BELGICA**

● **RALLYE DE CANARIAS**

350 AÑOS DESPUES.

Precio para Canarias, Costa y Méjico: 300 pts. sin IVA. Cantos de transporte incluidos.

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS,
S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas.
Vicepresidente: César Pontvianne.
Editor: Romualdo de Toledo.
Director general: Alfonso de Salas.
Director de publicaciones:
Pedro J. Ramírez.

Director: Félix Lázaro.
Subdirector: Alberto Mallo.
Redactor Jefe: Sergio Piccione.
Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); José María Cernuda (Mercado); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño); Redacción: María Jesús Benítez, Ángel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Ángel Robledo, Raúl Rodríguez.
Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar.
Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levit (Argentina); Michel Meilleray (París); Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania).
Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Fuyol, Ramón Rodríguez.
Documentación: María Isabel Válcárcel, Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente.
Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Víctor Piccione (Pruebas); Francisco Podadera (Diseño); José Robledo (Pruebas); Carmen Rico-Godoy; José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: Julio José Benito. Subdirectora de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaria de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 34-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11. Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª, puerta 11. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57. Sección Comprar y Vender: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero.

Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

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

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

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

Es una publicación del GRUPO 16.

Director de Publicidad: Balbino Fraga.
MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIP.

COPYRIGHT 1986. Depósito Legal: M. 30.247. 1983.

Difusión controlada por OJD.



SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA	
6	LO ULTIMO	Ferrari GTO evolución
10		Ford Sierra Clasic
12	ACTUALIDAD	Autopistas del futuro
19	MERCADO	Ecos de la semana
20		Precios de coches nuevos
24		Precios de coches usados
25		Precios motos



28	A FONDO	Maserati Biturbo Cabrio
36	FRENTE A FRENTE	BX GT/Ascona GT
49	ECONOMIA	Los balances de 1985
51	COMPRAR Y VENDER	
58	CUENTENOS SU CASO	



60	DEPORTE	G. P. de Francia de F-1
65		Ayrton Senna
66		Rallye El Corte Inglés
69		Motos: G. P. de Bélgica
73		A todo gas
74	JUAN BALLESTA Y FRANCISCO DEL BRIO	

Si España tuviera autopistas

DURANTE un rato hemos dejado volar la imaginación. Sencillamente, hemos soñado con una España que está ahí, a la vuelta de la esquina. Es la España del año 2000, la España de las autopistas. ¿Se la imaginan ustedes? Sería maravilloso pensar que podríamos llegar a La Coruña en menos de cuatro horas, a la Costa del Sol en un tiempo similar, a Levante en tres. Sería una fórmula espléndida de viajar más seguros, de ser infinitamente más felices.

Cuando los periódicos, inexorablemente al llegar estas fechas, dedican diariamente pequeños espacios a las esquelas del asfalto, nosotros hemos preferido mirar hacia adelante con la ilusión de que algún día también podremos tener una red que acerque más a los pueblos y que nos aleje de ese peligro que, hoy por hoy, son todavía las carreteras españolas. Aquí no basta intentar cumplir con ese refrán tan castellano de «Al mal tiempo, buena cara». Es necesario, además, cuando uno inicia el largo viaje del verano, echarle mucha paciencia, templar los nervios y saber llegar. Estas son claves indispensables para un veraneo feliz.

Nadie puede dudar del enorme esfuerzo que el Gobierno socialista está derrochando en esta cuestión. Hay un ánimo evidente de sanear nuestro maltrecho asfalto. Julián Campo inició esta tarea hace cuatro años, y Javier Sáenz Cosculluela ha recogido el testigo. Hay, al fin, una voluntad evidente de dar salida a este grave problema.

MOTOR16, lo mismo que en veranos anteriores, ofrece a sus lectores en esta ocasión el último mapa sobre el estado de las carreteras españolas. Miles de personas anónimas han trabajado en su elaboración para conocer mejor, kilómetro a kilómetro, las pegas que podemos encontrarnos en el camino. Conviene detenerse unos minutos antes de iniciar este peregrinaje estival y echarle un vistazo a este trabajo conienzudo del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, que nos muestra la realidad tal y como es, con sus zonas de obras y sus peligros. Este mapa debe ser un buen compañero de viaje, una ayuda inestimable que nos sirva para conocer hoy el terreno que vamos a pisar mañana.

Las vacaciones ya están aquí. MOTOR16, como siempre, le acompañará a todos los rincones de nuestra geografía, ofreciéndole, semana a semana, todas las novedades del mundo de la automoción, todas las pruebas deportivas que se celebren durante estos meses.



Félix Lázaro

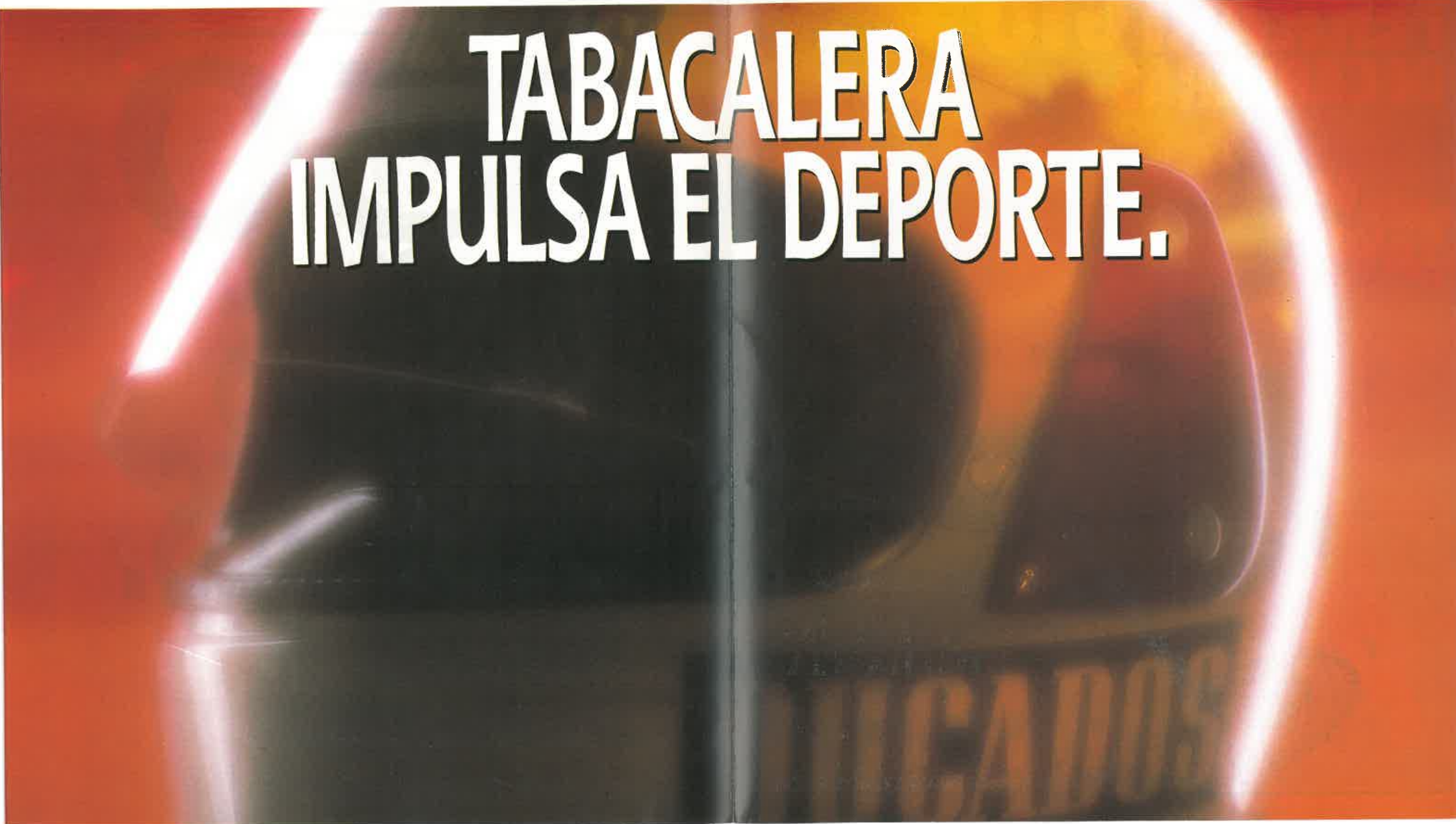
Nuestro deporte. Cada día más.
En 1986, Tabacalera invertirá para
hacer más competitivo nuestro
deporte* más de 300 millones de



pesetas. Un 25% de incremento
sobre el año anterior. 350 años
después, este es el espíritu que
impulsa a Tabacalera.

TABACALERA. ESPIRITU IMPULSOR.

* Motorismo, Vela, Automovilismo, Ciclismo, Atletismo, Hípica, Gimnasia.



**TABACALERA
IMPULSA EL DEPORTE.**



PRENSA

CAMBIOS EN CITROËN

EN Citroën Hispania se han producido cambios que afectan a las actividades informativas. Pol Lepoutre, actual director de Marketing, asumirá a partir de septiembre la coordinación de publicidad de las filiales Citroën en Europa desde París. La dirección de Marketing será ocupada por Magda Saralich, que durante cinco años ha sido la responsable del departamento de Prensa y Relaciones Públicas de la compañía. Durante este tiempo, Magda ha realizado una labor muy profesional y deja —suponemos que el abandono no será total— numerosos amigos entre los periodistas especializados del motor, a los que siempre ha facilitado su trabajo informativo. A partir del 15 de julio las relaciones con la Prensa serán competencia de José María Barroso, en la actualidad director de la sucursal Citroën de Doctor Esquerdo.

NEGOCIOS

FIAT GANA EN ESPAÑA

ESTA claro que para el grupo Fiat España es un buen negocio. En nuestro país operan hasta quince empresas distintas del grupo italiano, que facturaron el pasado año 56.120 millones de pesetas. Pero no ha sido el automóvil el producto más vendido, que ocupa el

ENASA BUSCA NOVIO

Tras el fracaso de las negociaciones de la Empresa Nacional de Autocamiones (ENASA) con General Motors, la empresa del INI ha iniciado contactos con la alemana MAN, para intentar llegar a un acuerdo en la producción conjunta de componentes y lograr contratos de suministros. Dentro de los planes de ENASA de aliarse con otras empresas europeas para poder sobrevivir, también se han establecido conversaciones con la multinacional alemana Volkswagen. De momento, las negociaciones no han pasado del nivel técnico, sin que los presidentes de las compañías hayan intervenido.

cuarto lugar, con 8.776 millones de pesetas. Por delante están los vehículos industriales, 13.145 millones de pesetas; telecomunicaciones, 12.798 millones de pesetas, y los componentes para automóviles, 10.740 millones. Sin embargo, el éxito de Fiat tiene su parte negativa, como son los problemas de suministro de Fiat Auto, por la alta demanda de alguno de sus modelos, en especial el Uno.

SERGIO LEONE

COCHE BLANCO, COCHE ROJO

EL director de cine italiano Sergio Leone se encontraba en Munich con la única intención de participar en el Festival de Cine,

pero no pudo resistir la tentación de visitar el museo BMW de la capital bávara, donde quedó atrapado por la magia de los coches. De este modo, Leone salió de Munich con un coche más: compró un BMW 325i cabriolet de color blanco, pero el director es caprichoso y en el último instante cambió de parecer y se llevó uno igual de color rojo. Al montar en el coche sólo dijo: «Me encanta sentir el aire fresco en mi pelo.»



Verde y Rojo

- Al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo que, una vez más, ha sabido sacar a tiempo su nuevo mapa sobre el estado de las carreteras en la actualidad, justamente el que ofrecemos con este número. Es de gran utilidad para este tiempo de viajes y, de antemano, podemos conocer las dificultades que nos encontraremos en el camino.
- A los que no ponen los medios necesarios para que la renovación del parque coches, si los fabricantes no se tienen que hacer cargo de los impagados, si es una buena fórmula para que la Administración revise el tristemente famoso del 33 por 100 del IVA

que grava a los coches, ¿no valdría la pena tomárselo más en serio?

- Semáforo ecológico al duque de Calabria, presidente de Adena, y a Juan Antonio Díaz Álvarez, presidente de Seat, que han sabido sacar adelante la obra «Normas para utilizar su automóvil más ecológicamente», en su capítulo de aves. Este es un tema que preocupa mucho en Europa, y que los españoles deberían de tener más en cuenta.
- A los «buitres», con minúscula, de la grúa municipal madrileña, que se lanzan en picado para retirar coches, aunque no estorben, y no son capaces de retirar los muchos que hay abandonados y que sí crean graves trastornos.
- A la Diputación Foral de Vizcaya, que han sido los primeros en ofrecer una nueva normativa de la red de carreteras, que supone el primer paso desde la transferencia de competencias administrativas de materia de carreteras a las comunidades autónomas.



EL VERANO METRO A METRO

Aunque con algo de retraso, Austin Rover se ha sumado a la línea trazada por otras marcas de ofrecer una versión veraniega de su modelo más popular. La firma inglesa irrumpe en este campo con el MG Metro, al que denominan All

White, que traducido al castellano es Todo Blanco, ya que las únicas diferencias con el coche tradicional se refieren a este color, que aparece en llantas, retrovisores, paragolpes, carrocería, etcétera. Una buena idea.

NOMBRAMIENTO

CHAVES, DOS VECES PRESIDENTE

EN la asamblea general de mutualistas celebrada por el Fénix Mutuo el pasado día 19 de junio, fue elegido nuevo presidente de la entidad aseguradora Estanislao Chaves Viciano, que en la actualidad ocupa también la presidencia de Peugeot Talbot. La elección se realizó a propuesta del presidente saliente, Juan José Rosón, que por motivos personales no se presentó a la reelección.

FUSION

TIRO DE HONDA

LA pasada semana se ha formalizado la operación por la cual Montesa-Honda, S. A., en la que es mayoritaria la compañía japonesa, se queda con Fiser, que es en realidad Montesa. La palabra utilizada por Montesa-Honda para calificar la operación es la de fusión, aunque en realidad se trate de una compra. Juan Cañellas, actual responsable de Montesa, pasará a ser el nuevo presidente de esta em-

presa, en la que seguirá como consejero-delegado Kazuiko Sakata.



EL PRECIO DE LOS MONTERO

En la prueba a fondo de los Mitsubishi Montero sólo aparecía un precio aproximado. El precio definitivo de estos modelos es de 2.789.775 para el corto y 2.985.775 pesetas para el largo. Estos precios son definitivos en la calle, con IVA y matriculación, a falta de las opciones.

APERITIVO

MARCHANDO, UN MARTINI

ERA día de cierre, como siempre algo se había retrasado y a última hora de la mañana la tensión estaba a tope, por fin se entregó el último original. ¡Qué alivio! y ¡qué sorpresa, alguien nos invitaba a un aperitivo, pero como en Hollywood, la chica de los patines de Martini en MOTOR16! Así fue, como en el anuncio, Rosa Pardo, la chica Martini española, seleccionada entre más de sesenta aspirantes, por su juventud, belleza, simpatía, cultura y, por supuesto, sus dotes de patinadora, sin derramar una gota.



En la movida

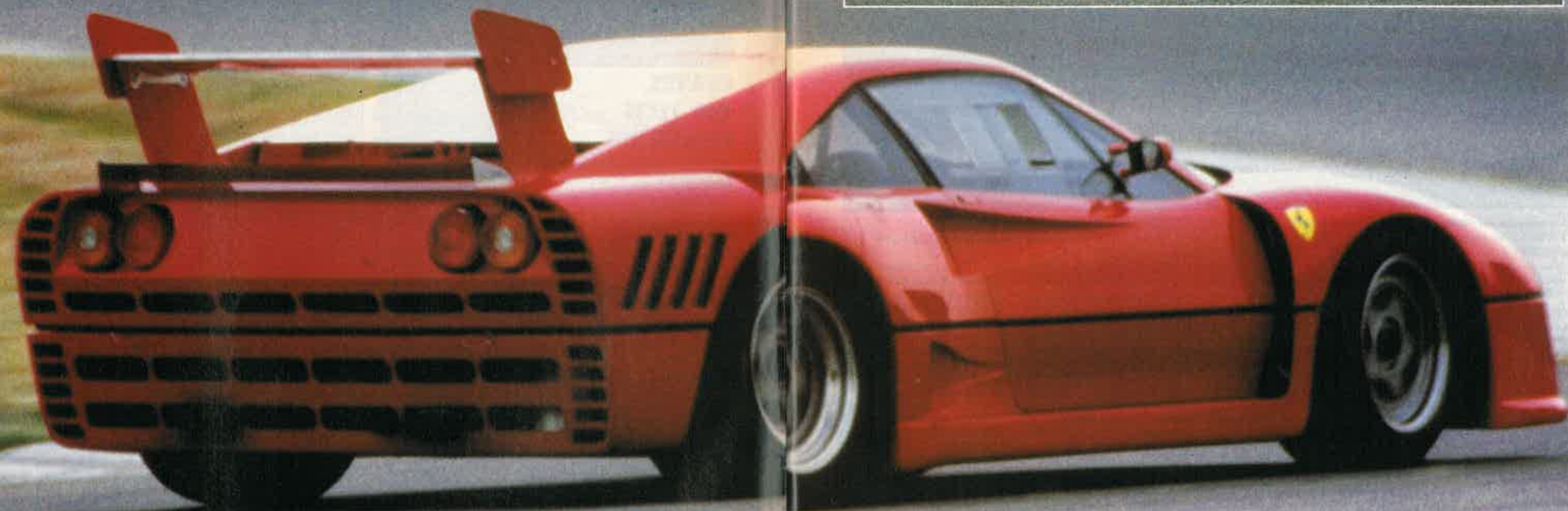


En la pasada

- Los coches deportivos
- Los conductores amables
- El aire acondicionado
- La tuerca de seguridad en las ruedas
- Los municipales simpáticos
- Los restaurantes con guardacoches
- Saber lo último en coches
- Llegar al despacho conduciendo el coche
- Los coches cargados de pegatinas
- Los conductores gruñones
- Los ventiladores de plástico
- Los municipales cazurros
- Los restaurantes sin aparcamiento
- No saber qué es el ABS
- Llegar al despacho sentado en el asiento trasero.



El GTO Evoluzione está sufriendo un trato durísimo para saber cuáles son sus límites en competición. El frontal y la parte posterior de la carrocería han cambiado mucho para conseguir una mejor adaptación a las pistas de los circuitos.



FERRARI GTO EVOLUZIONE

FUEGO EN LAS VENAS

61 Motor 16

EL JUGUETE DE LAS ESTRELLAS



El Ferrari GTO es el capricho de los millonarios más potentados de la «jet-set». Mick Jagger, el inigualable cantante de los Rolling Stones, tiene su propio GTO. Niki Lauda acaba de recoger el suyo en Maranello, mientras que algunos jóvenes inexpertos como Germaine Jackson, el hermano de Michael Jackson, o el mexicano Luis

Miguel, objeto de deseo de todas las quinceañeras españolas e italianas, se han tenido que morder las uñas de rabia y conformarse con sendos ejemplares de Ferrari Testarossa. No reúnen los requisitos imprescindibles tanto en experiencia como en capacidad de conducción para llevar un monstruo sagrado como el GTO.

FERRARI ya tiene a punto el GTO de carreras; por el momento se conoce como GTO Evoluzione y está preparado para saltar a las pistas y luchar de igual a

igual con el Porsche 961, el desarrollo del espectacular 959.

El Ferrari GTO Evoluzione, capturado por las cámaras de Perini en el santuario secreto de Maranello, la pla-

ta de pruebas donde los «obólidos» rojos del Comendatore Enzo Ferrari afilan sus garras, es un verdadero monstruo que no tiene muchos puntos en común con el modelo de calle. La carro-

cera ha recibido una severa cura de adelgazamiento reforzada con un estudio aerodinámico de primera clase; la mecánica, por su parte, lleva un tratamiento revitalizador que casi ha du-

Motor 16 77



Un coche que correrá el campeonato IMSA en Estados Unidos, una serie en la que abundan los dólares. Las llantas; los neumáticos, de perfil superrebajado; el alerón trasero y el redondeamiento del morro son los detalles distintivos del GTO

plicado la potencia original del motor.

El plástico, el kevlar y la fibra de vidrio son los nuevos materiales empleados en la carrocería del GTO Evoluzione, que se diferencia de su hermano de calle tanto en el frontal, mucho más redondeado, como en la parte posterior, donde aparece un alerón enorme. El nuevo diseño de parte inferior permite conseguir más adherencia a la pista y ofrece, además, una mejor accesibilidad tanto al motor como a la caja de cambios.

El motor del GTO, un ocho cilindros en V de 2,85 litros de cubaje, y alimentado por dos turbocompresores, da setecientos caballos de potencia en su versión de carreras: es un ocho cilindros muy similar al que montan los Lancia-Ferrari empleados en el Campeonato Mundial de Sport Proto-

tipos, biplazas que se han mostrado rapidísimos en todas sus salidas, pero algo frágiles.

Los técnicos de la marca italiana no han utilizado el sistema de tracción integral en su nuevo GTO Evoluzione. Mauro Forghieri, el diseñador de algunos de los Ferrari de circuito más gloriosos, y capitán del equipo de Fórmula 1 hasta primeros de los años ochenta, está enfrascado ahora mismo en el desarrollo de una transmisión con cuatro ruedas motrices que promete ser revolucionaria. El recurso a la tracción integral se configura ya como un factor clave en el desarrollo de los futuros modelos de circuito, y en Francia sin ir más lejos, el Audi 200 Turbo Quattro de Lapeyre ha conseguido ya dos victorias en el Campeonato de Producción.

El actual GTO no adopta todavía ese sistema, pero ha demostrado su velocidad en Maranello. Los diferentes pilotos de prueba de la casa del «Caballino Rampante» están encantados con el empuje y la manejabilidad del último «monstruo rojo».

La fiebre GTO, ya muy alta, va a subir todavía algunos grados más con el lanzamiento de esta versión de carrera; es una fiebre que aumenta sin parar y ha hecho que Ferrari renuncie a su propia palabra.

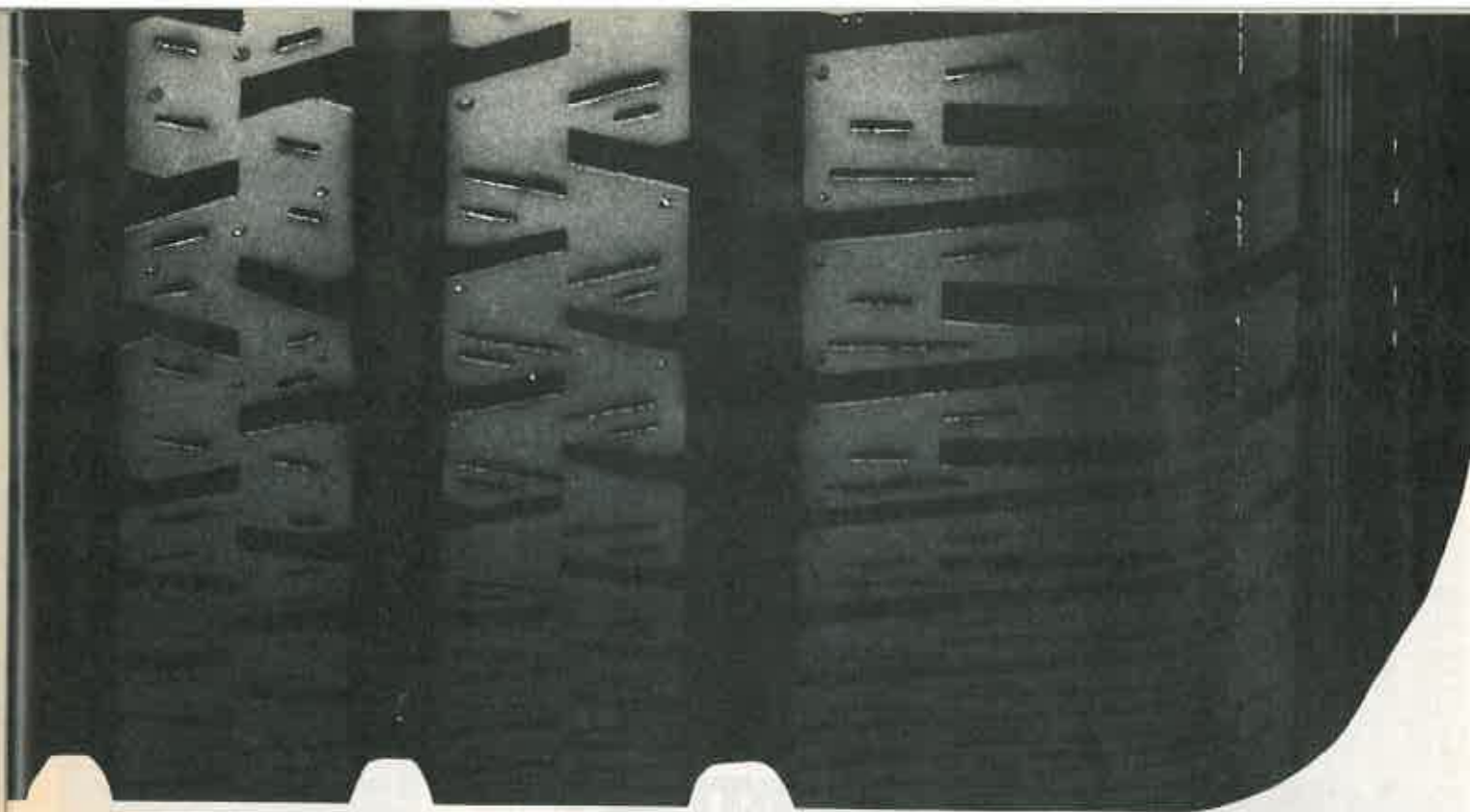
En efecto, el Comendatore anunció hace dos años que sólo se fabricarían doscientas unidades del GTO, pero la demanda está siendo tan fuerte que ya se han fabricado más de doscientos cuarenta coches y la cadena de montaje no ha detenido su marcha.

En Estados Unidos hay una verdadera obsesión por

el GTO, y los coleccionistas se están disputando las diferentes unidades a golpe de talonario. Los veinte millones de pesetas iniciales quedan ya muy atrás y hoy se puede hablar sin el menor rubor de treinta millones de pesetas como precio para cualquier coche libre.

Algunos puristas se han roto las vestiduras por la aparente falta de seriedad con la que ha obrado la marca italiana, pero los amantes de las mecánicas nobles se frotan ya las manos sólo con imaginarse un duelo Porsche-Ferrari en Le Mans y con sentir el rugido de esta nueva mecánica puesta a punto por los aprendices de brujo que trabajan con el gran mago de la velocidad, el Comendatore Enzo Ferrari.

Angel Marco
Fotos: Perini y Giovanelli



"serie 70"
"serie 65"
"serie 60"

EL NEUMATICO "TURBO"

NUESTRA TECNOLOGIA AL MAS ALTO NIVEL

Neumatico Turbo

Imagen mas que evidente. Ella refleja la alta tecnologia de los neumaticos UNIROYAL. Potencia, seguridad, economia, prestaciones. En rectas, en curva sobre suelo mojado, estos neumaticos estan concebidos para rodar «con garra».

REMOSA

San Norberto 16
Telef. (91) 7966950
Telex 43715
28021 MADRID

96



el neumatico  de lluvia



LOS NUEVOS SENATOR

El proyecto para la renovación de la gama Opel Senator se encuentra en una fase muy avanzada, y está previsto que las primeras unidades vean la luz en la primavera de 1987. El modelo más lujoso de la marca seguirá contando con las dos versiones de carrocería que tienen en este momento, la clásica y la coupé, denominada Monza. El nuevo Senator derivará directamente del futuro Opel Omega, novedad inminente que

empezará a comercializarse el próximo otoño.

El Senator utiliza la misma célula central del Omega, con idénticas dimensiones interiores y de puertas, y también tendrá una batalla igual.

Las diferencias más apreciables entre uno y otro coche radicarán en los voladizos delantero y trasero, más largos en el Senator. Los técnicos de la firma han hecho un hincapié especial en el tema de la aerodinámica,

y anuncian un coeficiente Cx de 0,28, que lo situaría como uno de los mejores en turismos de tipo familiar.

La carrocería que vemos en la foto está camuflada,

puesto que la definitiva tendrá unas formas tradicionales, y no con ese portón.

Los futuros Senator equiparán una nueva gama de motores de seis cilindros en línea, uno con 3 litros de cubaje y 200 caballos de potencia, y otro de 3,5 litros, con más de 220 caballos.



FORD SIERRA CLASIC

El nuevo Ford Sierra de carrocería clásica comenzará a comercializarse a principios del próximo otoño. Este coche incorporará un frontal similar al del Scorpio, que también se montará en el resto de la gama Sierra conocida hasta

ahora; este frontal será desde ese momento el símbolo de familia de todos los modelos Ford.

Otro de los elementos destacados de este coche será su mecánica, los nuevos Sierra llevarán motores que Ford está preparando, motores de seis cilindros en V, de 2,4 y 2,9 litros de cubaje, que vendrán a sustituir a los anteriores 2,3 y 2,8 litros de cubaje. Este nuevo Sierra es el heredero auténtico del Taurus. Y viene a cubrir un espacio del mercado que había quedado desierto tras la desaparición del último modelo clásico de Ford.

El Ford Sierra con maletero es la sorpresa de Ford para el otoño. Todos los Sierra llevarán desde octubre el frontal que caracteriza a los Scorpio.



Krafft®

ACEITES DE MOTOR



CUIDAN AUN MAS EL MOTOR DE SU VEHICULO



LAS AUTOPISTAS DEL FUTURO

SI FUERA EL AÑO 2000

El pasado 14 de enero, el ministro de Infraestructuras y Comunicación, Roberto Casanueñas, inauguró el último tramo de la autopista Madrid-La Coruña, que cubre de arriba abajo toda la geografía española. Después de esta inauguración, la primera obra pública importante del actual año 2000, el trayecto en coche entre la capital del Estado y la capital gallega se cubre en escasamente tres horas.

ARGIMIRO Renduelés es un viajante de comercio que vive en Tarrasa. Ha contactado con un cliente en Badajoz, a donde tiene que desplazarse para cerrar un sustancial contrato. Un día, después de desayunar fuerte, se sienta a los mandos de su Toyota FXV, un vehículo aún en prototipo en 1986, que ya es realidad en esta calurosa primavera del año 2000.

Barcelona, por la autovía que une ambas ciudades, queda a tiro de piedra. Son las nueve de la mañana cuando arranca. En la Ciudad Condal toma la autopista, de tres carriles en los primeros kilómetros, que le llevará hasta Za-



ragoza en una primera etapa. El Toyota devora kilómetro tras kilómetro a una media de doscientos kilómetros a la hora. En la nueva red de autopistas que cubre toda España, la velocidad no está limitada. La seguridad de estas nuevas vías y de los vehículos que cada vez en mayor número ruedan por nuestro país ha decidido por fin a las autoridades del Ministerio de Infraestructuras y Comunicaciones (un conglomerado de los antiguos departamentos de Obras Públicas y Transporte) a no poner límites.

Ha pasado hora y media desde que abandonara su domicilio cuando bordea velozmente Zaragoza. Detrás van quedando, en la vieja carretera N-II, los farragosos puertos de Frasnó y Cabero, el agobiante trazado paralelo al río Jalón, y la subida de Alcolea del Pinar. La nueva autopista elude todos esos tramos.

Madrid aparece a la vista y queda lejos, ya que se bordea por el cuarto cinturón, la M-40. Pasan cinco minutos del mediodía y el sol está alto. El via-

EL VIAJE FANTÁSTICO

No es difícil imaginárselo. Si España estuviera cubierta de autopistas y si dispusiéramos de un coche —como este Toyota FXV— los conductores podríamos ahorrarnos mucho tiempo y muchos disgustos. Sobre esta base hemos elaborado este trabajo. El coche, un auto que pueda hacer medias por encima de los 200 kilómetros por hora, ya lo tenemos. Sólo nos falta el asfalto en forma de autopistas.



OBRAS GOTA A GOTA

HACE diecisiete años se inauguraba el primer tramo de la primera autopista española de peaje, los 17 kilómetros que unen Mongat con Mataró, pertenecientes a la autopista del Mediterráneo. Desde entonces se han abierto al tráfico poco más de 1.800 kilómetros de autopista entre las de peaje y las libres, tramos en muchos de los cuales no se ha llegado al tráfico ni a la rentabilidad prevista.

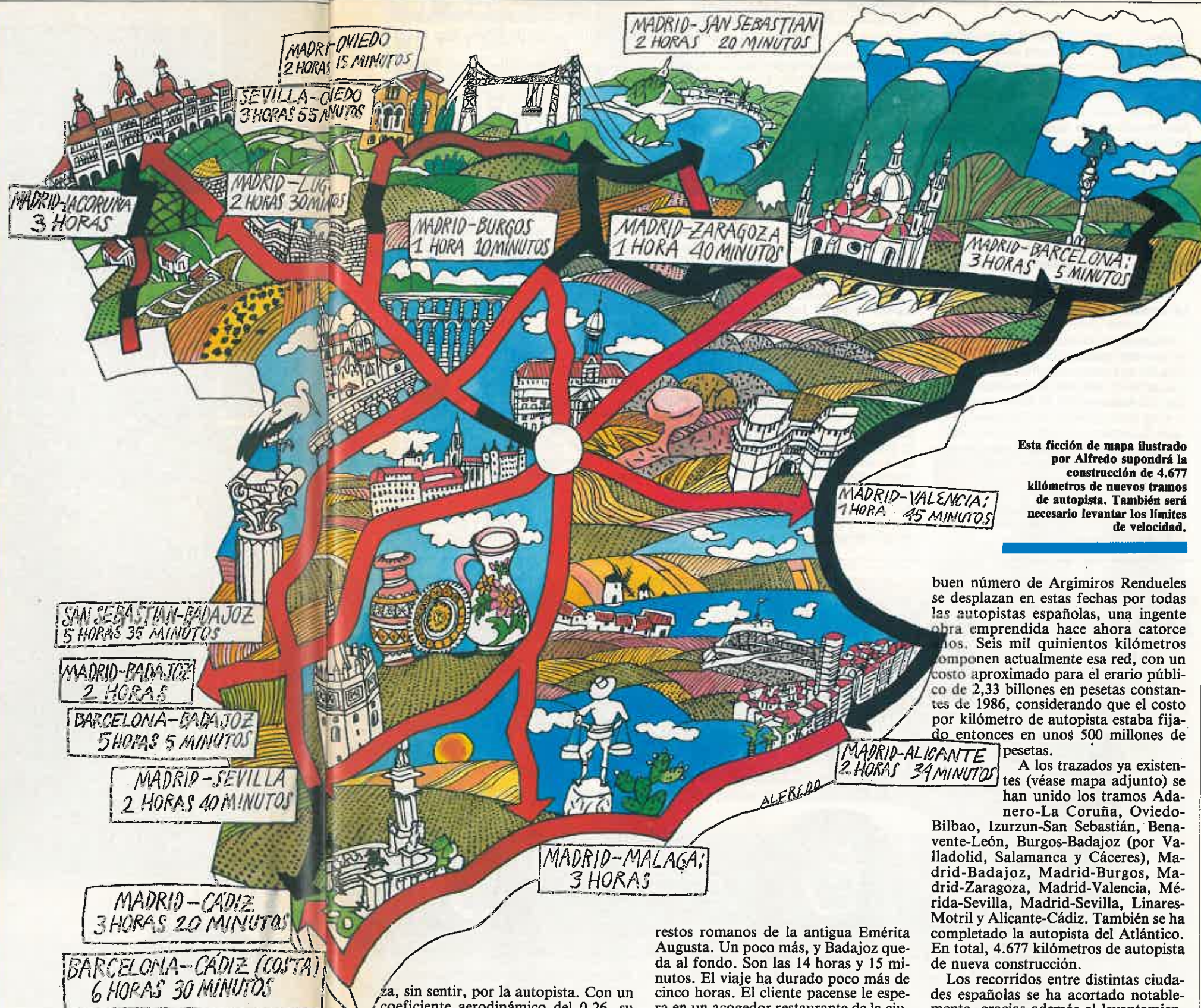
Lo que ahora existe en materia de autopistas de peaje es el resultado de la fórmula que se lanzó en los años sesenta por el anterior régimen para dotar al país de una infraestructura viaria similar a la de otros países europeos. Eran los planes de Gonzalo Fernández de la Mora y Federico Silva Muñoz. Era el «Estado, en obras». La idea, plasmada en el Avance del Plan Nacional de Autopistas (1972), era la de dotar al país de once itinerarios, que se correspondían con los corredores con mayor densidad de tráfico, cuya longitud sumaría unos 6.500 kilómetros y que serían la autopista del Mediterráneo, la del Cantábrico, la del Noroeste, la del Norte, la de Andalucía, la de Aragón, la de Levante, la de Extremadura y la de La Plata (véase mapa adjunto).

La autopista resultaba prometedora, y así lo fue hasta la década de los setenta. Se confiaba en el aumento del tráfico, que iría paralelo al desarrollo industrial y urbano, y al aumento del nivel de vida. Se confiaba además en una financiación barata y en unos costes de construcción económicos. Para ello se dejaba en manos de la iniciativa privada la realización del programa, al contrario de lo que ocurría en otros países, donde esa iniciativa la desarrollaban «fifty-fifty» el Estado y empresas privadas.

La crisis de 1973 echa al traste los planes. Las concesionarias de las autopistas no consiguen la rentabilidad esperada en la explotación de esas vías. El negocio se había hecho durante la construcción. Además, el seguro de cambio que concede el Gobierno a las operaciones de endeudamiento exterior de las concesionarias, supone una gravosa penitencia para el erario público.

Con la transición de la dictadura a la democracia, el programa queda paralizado. La llegada de los socialistas al poder coincide con el punto más grave de pagos por el Estado de la diferencia del precio de las divisas, cuando fueron contratados los empréstitos, con la elevada cotización que ahora han alcanzado esas valutas. La respuesta desde el nuevo Gobierno del PSOE es que no va a haber más autopistas, al menos construidas como se pensaba. Las concesionarias coinciden. Ahora ya no es rentable.

Es por eso que el pasado Gobierno puso en marcha un ambicioso plan con el fin primordial de mantener y conservar, primero, lo que se tiene, y dar salida, después, a una serie de vías rápidas, las famosas autovías, para agilizar esa red. En ese programa, que va de 1984 a 1991 se contempla la construcción de 2.359 kilómetros de autovías, por un valor de 235.800 millones de pesetas, autovías que como señalaba a MOTOR16 el director general de Carreteras serán en un 40 por 100 autopistas funcionales. Este Plan, que tendrá su continuidad en 1991 hasta el horizonte del año 2000, dotará, sin duda, a nuestro país de una red viaria mucho más racional que la que se pretendía abordar como un gigante con pies de barro, en tiempos otrora considerados como gloriosos.



Esta ficción de mapa ilustrado por Alfredo supondrá la construcción de 4.677 kilómetros de nuevos tramos de autopista. También será necesario levantar los límites de velocidad.

buen número de Argimiro Rendueles se desplazan en estas fechas por todas las autopistas españolas, una ingente obra emprendida hace ahora catorce años. Seis mil quinientos kilómetros componen actualmente esa red, con un costo aproximado para el erario público de 2,33 billones en pesetas constantes de 1986, considerando que el costo por kilómetro de autopista estaba fijado entonces en unos 500 millones de pesetas.

A los trazados ya existentes (véase mapa adjunto) se han unido los tramos Adanero-La Coruña, Oviedo-Bilbao, Izurzun-San Sebastián, Benavente-León, Burgos-Badajoz (por Valladolid, Salamanca y Cáceres), Madrid-Badajoz, Madrid-Burgos, Madrid-Zaragoza, Madrid-Valencia, Mérida-Sevilla, Madrid-Sevilla, Linares-Motril y Alicante-Cádiz. También se ha completado la autopista del Atlántico. En total, 4.677 kilómetros de autopista de nueva construcción.

Los recorridos entre distintas ciudades españolas se ha acortado notablemente, gracias además al levantamiento de los límites a la velocidad. De Madrid a Oviedo no se tarda más que dos horas y quince minutos, tiempo que para el trayecto Madrid-Cádiz es de tres horas y veinte minutos. Pero es que, además, de Barcelona a Cádiz, por la costa, se invierten seis horas y treinta minutos, y de Sevilla a Oviedo se tarda

jero sigue su marcha, tomando la autopista que se dirige a Extremadura. Pasa rápido por Talavera de la Reina, que queda a su izquierda. La circulación en esta zona es menos abundante que en los alrededores de Madrid. Pero salvo para repostar en Móstoles, aún no se ha detenido. El Toyota se desli-

za, sin sentir, por la autopista. Con un coeficiente aerodinámico del 0,26, su consumo es de tres litros de combustible cada 100 kilómetros. La media se mantiene constante en los 200 km./h. gracias a la programación del ordenador de a bordo.

Los dígitos del cuentakilómetros siguen desgranándose. El final del viaje está cerca. A la izquierda se perfilan los

restos romanos de la antigua Emérita Augusta. Un poco más, y Badajoz queda al fondo. Son las 14 horas y 15 minutos. El viaje ha durado poco más de cinco horas. El cliente pacense le espera en un acogedor restaurante de la ciudad. Allí, sin ninguna duda, cerrarán el negocio. Rendueles no quiere volver a casa ese mismo día. Prefiere cruzar la frontera con Portugal y husmear por las tiendecillas de Elvas. Duerme en Badajoz y al día siguiente llega a casa a la hora de comer. Con total tranquilidad. Con la misma tranquilidad con que

tres horas y cincuenta y cinco minutos. Son unos pocos botones de muestra. Aunque prácticamente el 85 por 100 del transporte de mercancías y viajeros sigue desarrollándose por la red de carreteras, los vehículos de transporte han dejado de ser una rémora a la velocidad. El tren, mientras tanto, y pese a la modernización de sus líneas, sigue sin captar clientes. Y el avión, mucho más rápido, cuenta entre sus aspectos negativos la perenne burocracia de los embarques y desembarques y la propiciada por las agobiantes medidas de seguridad, no en vano sigue siendo el «juquete» favorito de los grupos terroristas.

La realidad se aproxima

Hasta aquí la ciencia-ficción. Sin embargo, este panorama que más parece obra de una mente calenturienta, no va a estar muy lejos de la realidad, aunque con matices. Así al menos se expresa el director general de Carreteras, Enrique Balaguer, en declaraciones a MOTOR16. «La red de carreteras del año dos mil —dice Balaguer— será la consecuencia de las acciones que ya están incluidas en el vigente Plan General de Carreteras (PGC) más aquellas que puedan planificarse alrededor de mil novecientos noventa.»

Varios son los factores que delimitarán esta filosofía. Por un lado, el propio desarrollo del PGC, que al facilitar los movimientos por la red principal, especialmente por las nuevas autovías, va a potenciar el transporte de personas y mercancías a media y larga distancia.

Por otro, el ingreso de España en la CEE, que incrementará el volumen de transporte terrestre entre la península Ibérica y la Europa occidental, y el interés de la propia CEE de constituir una red internacional con elevado nivel de servicio que asegure la conexión de los países periféricos (España y Portugal) hacia Centroeuropa.

«Todos estos factores —comenta Balaguer— darán lugar hacia mil novecientos noventa a la necesidad de abordar la terminación de una red básica de vías de alta calidad (autopistas y autovías) que asegure el enlace entre todas las regiones españolas y de éstas con la red europea. Al terminar el actual Plan en mil novecientos noventa y uno, gran parte de esta red estará ya construida y se planteará la posibilidad de completarla con acciones tales como la terminación del corredor cantábrico, el enlace de la zona Noroeste con el centro del país, en enlace de los ejes andaluces con el corredor levantino; la unión de la red portuguesa a través del corre-

dor Irún-Fuentes de Oñoro con el resto de Europa.»

Según los datos que ahora manejan los expertos, en 1984 España disponía de 272 vehículos por mil habitantes (excepto motocicletas), de los cuales 230 eran turismos. La renta per cápita era de 4.126 dólares. Para el año 2000, con un Producto Interior Bruto estimado por habitante entre 7.000 y 8.000 dólares, España debe acercarse a los 400 vehículos por mil habitantes (350 de ellos turismos), es decir, algo menos que la motorización actual de la República Federal Alemana, Francia y Luxemburgo (430); similar a la de Italia y Suecia (400), y algo más que Japón (370) y el Reino Unido (340). Estados Unidos dispone actualmente de 700 vehículos por cada mil habitantes, de los que 540 son turismos. Según el director general de Carreteras, el parque llegaría a los 18 millones de vehículos, con un crecimiento medio anual del 3 por 100, mientras que el nivel de tráfico se incrementaría en ese periodo de un 60 a un 80 por 100.

«Para el año dos mil —sigue calculando Enrique Balaguer—, la red de vías de gran capacidad estará formada por unos dos mil quinientos kilómetros de autopista, y unos tres mil quinientos millones de autovías y carreteras de doble calzada. La red actual de auto-

EL RETO



Javier Sáenz Cosculluela.
Ministro en funciones
de Obras Públicas y Urbanismo

EL Plan General de Carreteras 1984-1991, elemento de planificación de la red viaria, se ha consolidado durante la legislatura que ahora finaliza. El Plan General, como es sabido, supone una clarificación del futuro de la red de carreteras españolas y aporta una definición precisa de las prioridades de actuación, una mejora en la asignación de los recursos públicos y una coordinación más completa con otras Administraciones con competencias en la red, con lo que se consigue una mejor funcionalidad del total de la misma.

El futuro de la red viaria española ha de conocer una planificación que ofrezca la oferta oportuna, en cantidad y calidad a la demanda de movilidad de los ciudadanos, por lo que no debe excusarse la evidencia de que esta planificación es un elemento importante en la ordenación del territorio. La materialización del Plan General sirve a esta idea: mejora importante de la red estatal que, con una longitud de unos 20.000 kilómetros —el 25 por 100 de la primitiva red y el 6 por 100 del total de las vías públicas— soporta el 65 por 100 del tráfico que circula por la antigua red estatal.

Si bien es importante una labor de respuesta continuada al crecimiento de los tráficos, con mejora de itinerarios, en su capacidad —completar la red de autovías— y en sus características geométricas y su trazado, no lo es menos la atención al tratamiento del entorno de la carretera, a la conservación y explotación de la red viaria, a la construcción de áreas de servicio o de descanso, señalización y otros apoyos puntuales.

La conservación del patrimonio viario pasa por el diseño de una poli-

tica adecuada: logro y mantenimiento de unas condiciones de circulación capaces de traducirse en la prestación de un buen servicio, control eficaz de la calidad de la obra nueva, que asegure que su vida media es la adecuada y no presentará problemas de infraestructura; seguridad vial, con mejora de intersecciones, eliminación de curvas y pasos a nivel y actuaciones puntuales en obras de fábrica, alumbrado y balizamiento.

Otro aspecto a considerar es la eliminación de las travesías de población, que hace desaparecer factores de riesgo de accidentes y eleva la calidad de vida de los ciudadanos —en la actualidad existe una travesía cada 19 kilómetros en la red estatal—, así como la mejora de los accesos a las grandes áreas urbanas y centros de producción, para lo que es indispensable la colaboración con las Administraciones autonómicas y locales, en proyectos conjuntos que desarrollen una estrategia global para mejorar las condiciones de circulación: mejora de la capacidad de la red existente, separación de tráficos, estaciones de mercancías y autobuses, aparcamientos disuasorios, estaciones de intercambio...

La disponibilidad de una red viaria capaz de dar solución a la problemática de los desplazamientos es un reto planteado constantemente por la sociedad, que exige un buen nivel de servicio y un mayor grado de seguridad. Esta respuesta es la que ha intentado ofrecer el Ministerio de Obras Públicas a lo largo de la legislatura que termina, inspirándose siempre en criterios que supongan una mejora constante de la rentabilidad de los fondos públicos y una gestión ágil y transparente.

mente explicado: muchas de las autovías previstas en el PGC, aunque se denominen así, son en la práctica —o mejor dicho, van a ser— autopistas funcionales, llamándolas así para distinguirlas de las de peaje. El tramo Santander-Torrelavega, el primero emprendido, es funcionalmente una autopista con doble calzada, cruces a distinto nivel y control de accesos. Algo similar se hará con las circunvalaciones de Valencia y Alicante y el tramo Alicante-Murcia. El 40 por 100 de la longitud total del Plan de Autovías será autopista funcional. Y aún más, en el mismo debate parlamentario, la Cámara recomendó que tramos de autovía como Madrid-Burgos y Madrid-Zaragoza queden de forma que sean fácilmente transformables en autopista.

Otro cantar es el de la velocidad. Después de que en los años sesenta y setenta se asistiera a un proceso liberalizador en esta materia, la crisis energética primero y el impacto ambiental



Enrique Balaguer, director general de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas.

después han frenado ese afán de velocidad sin límite. Para Balaguer, esa es una idea común a la mayoría de los países, «en que se tiene más en cuenta el interés del conjunto de usuarios que el de un señor solo».

Mucho menos receptivos a este panorama se muestran en la Dirección General de Tráfico. El subdirector de Circulación y Seguridad Vial de ese organismo, Miguel M. Muñoz, comenta a esta revista que lo primero que hay que hacer es «no mitificar la autopista y el coche fantástico. A doscientos kilómetros a la hora los tiempos de reacción se reducen enormemente. Pero con esa «atracción» red de autopistas, y a bote pronto, me puedo arriesgar a pronosticar una reducción del veinte por ciento en el número de accidentes. Eso siempre que no se dé vía libre a velocidades muy elevadas».

Para llegar al panorama que dibujábamos con el ficticio Sr. Rendueles, faltan, pues, muchas cosas. La primera, que ahora, no obstante, parece más tangible, la red viaria adecuada. La segunda, ese Toyota FXV de ensueño queda más lejos. Pero todo se andará...

Raúl R. Sáez

Motor 16 / 17

SOLO HAY UN 924 S... Y ES PORSCHE



924 S, todo un PORSCHE. Para ir más lejos. Sintiendo la fascinante potencia de su motor PORSCHE. Tan genuino como el del 944: 2,5 litros, 4 cilindros y 150 C. V. Con un nuevo sistema de suspensión y cuatro frenos de disco autoventilados que, a más de 215 km/h., convierten la velocidad en seguridad.

PORSCHE 924 S, las prestaciones de la tecnología PORSCHE a un nivel de consumo excepcionalmente bajo.

Descúbralo en los concesionarios PORSCHE. Con inmejorables

condiciones de financiación, tasación de vehículos usados, atención personalizada, servicio post-venta y la máxima rapidez y disponibilidad de recambios originales. Puede disfrutar de su PORSCHE 924 S desde 4.389.000 pts. —IVA incluido— beneficiándose de los contingentes de la C. E. E. con reducción arancelaria. También disponible en placa turística "Tax-free".

PORSCHE
Nada se le aproxima.

Importador exclusivo: **PORSCHE ESPAÑA S.A.** P. de la Castellana, 141. Edificio Cuzco IV. 28046 Madrid. Tel. 4591561

Concesionarios: Alicante: SPORTMOTOR. Barcelona: ROTINE/HERCARRERA. Castellón: AUTO APARICIO. La Coruña: MERCASA. Madrid: TURBOMOVIL. PORSCHE Y SAAB CONCESIONARIO. Málaga: TECNIAUTO. Oviedo: NUBIAUTO. Palma de Mallorca: MOTOR SPORT. Pamplona: HANSTEIN. Terrassa: ESPORTAUTO. Valencia: AUTO ELITE. Vigo: AUTOM. BENY FERNANDEZ. Zaragoza: AUTOM. J. P.

SIERRA SPORT 2.0 INYECCION

DISEÑO EN ACCION

Inyección electrónica Bosch L-Jetronic en un motor de 2.000 c.c., regulado por ordenador. 5 velocidades y más potencia. 115 CV dispuestos a todo.

El Sierra Sport ha sido diseñado para entrar en acción. Capaz de acelerar de 0 a 100 en sólo 10 segundos. Y de alcanzar los 190 Km/h.

Todo en él es dinámico. Incita a la acción. 3 puertas. Volante de competición. Suspensión deportiva. Barra estabilizadora trasera. Asiento del conductor regulable en altura.

Así es el Sierra Sport 2.0 i. Diseño. Potencia. Acción. Dominelo.



SIERRA. LA FORMA DEL EXITO.



YA LLEGO

El plan de rejuvenecimiento del Parque Nacional de Automóviles (suscrito recientemente por la Administración, el Ganvam y tres de los principales bancos del país) ha cogido totalmente fuera de onda a sus destinatarios principales, es decir, usuarios con automóviles con una edad superior a los diez años y concesionarios.

En principio este acuerdo estaba destinado a la sustitución de unos cien mil vehículos, pero debido a la escasez de la cuantía de la prima de achatarramiento, 40.000 pesetas, y al poco dinero que van a aportar los bancos, 5.000 millones en el transcurso de toda la operación, por eso, si se retiran unos ocho mil automóviles ya se podrá considerar la operación todo un éxito.

Sobre este tema reina una gran confusión. La campaña que se ha lanzado en varios medios de comunicación no ha servido para informar a los usuarios, sino para llevar la intranquilidad a muchos de ellos.

Por otra parte, los concesionarios no han prestado una gran atención al acuerdo. Esto se debe, en parte, a que la asociación de fabricantes no ha suscrito por el momento dicho acuerdo y también a esas polémicas veinte mil pesetas que el concesionario tiene que adelantar al banco para poder realizar la operación.

Los usuarios no parecen muy interesados, por el momento, en realizar estas operaciones, ya que el que más y el que menos piensa que su coche vale más de cuarenta mil pesetas.



Mercado

ECOS DE LA SEMANA



● Para el próximo otoño se anuncian no pocas novedades, cuya comercialización tendrá lugar en los primeros días de septiembre:

- Rover 800.
- Ford Sierra Cosworth.
- BMW 325i Cabriolet.
- Citroën BX GTi.

● Las versiones diesel de los coches Seat (no Volkswagen) se ofertan en

condiciones especiales: tasa de financiación del 5 por 100 y regalo de un magnetoscopio.

● Sigue Citroën ofertando 100.000 pesetas a los compradores de cualquiera de sus modelos. Atención los compradores de los BX, porque el modelo va a sufrir modificaciones en las próximas semanas. Es el momento de apretar a los vendedores.



OFERTA DEL MES

Repuestos Imperio, situado en la madrileña plaza de Legazpi, ofrece a los lectores de MOTOR16, durante el mes de julio, la posibilidad de montar en sus vehículos uno de los mejores equipos de sonido existente en el mercado. Este equipo está formado por un radio cassette Fujitsu Ten digital con diez memorias (39.000 pesetas) y un juego de seis altavoces (dos woofer, dos altavoces medios y dos twter) por 28.000 pesetas.



A FONDO

MASERATI BITURBO CABRIO

CABALLOS AL VIENTO



VIRTUDES	DEFECTOS
Prestaciones	Climatización
Confort	Acabado
Comportamiento	Plazas traseras



La oferta Maserati Biturbo se ha ampliado este verano con la llegada a España de la versión Spider. Es una realización del carrocerero Zagato, que participando de un coupé Biturbo, presentó en el Salón del Automóvil de Turín el primer prototipo, que posteriormente fue aceptado por Alessandro de Tomaso, que firmó un contrato con él para que se encargara de la fabricación en serie de esta variante. La razón de que no se fabricara en las mismas líneas que el resto de la gama Biturbo en razón de sus peculiaridades, que le llevan a ser incluso más corto que el coupé del que deriva.

En lo que no hay diferencias es el motor. El Spider lleva exactamente el mismo motor que el coupé y el 425. Es el motor de 2,5 litros con doble turbo que desarrolla 200 caballos de potencia. Una potencia que le permite superar los 210 kilómetros por hora y tener una aceleración de primer orden.

La ventaja de este modelo es el precio. Sólo los Jaguar pueden competir con él. El resto, los Ferrari, Porsche, etcétera, están netamente por encima. Y eso también cuenta.

MECANICA



Este motor es el seis cilindros en V a 90 grados que después de haber nacido con una cilindrada de 2.000 centímetros cúbicos —por razones fiscales que afectan al Estado italiano— creció hasta los 2.500 centímetros cúbicos. Es un motor de concepción muy moderna, que fue diseñado expresamente para este coche, que ha sido y continúa siéndolo, la tabla de salvación de la empresa. De todas formas, dentro de esa modernidad general de su concepción, desentonan el sistema de alimentación a base de un carburador soplado por dos



Maserati ofrece ya cuatro variantes. El Biturbo ha sido su tabla de salvación.



La capota se coloca bien, pero se pliega con mayor dificultad.



El cuadro de instrumentos es el mismo que el de todos los Biturbo. El volante de plástico fundido desentonan con el resto de la presentación.

Avanzamos en firme.

Continental ha desarrollado una nueva generación de neumáticos para turismo.

Diseñados para ofrecer las más altas prestaciones en cualquier circunstancia. Como los Contact y Super Contact, disponibles en una amplia gama de dibujos y series —desde serie 80 a serie 50 y más anchos—, así como para todas las velocidades —SR, TR, HR, y VR—. Silenciosos, seguros en curvas, firmes en la conducción rápida y estables en el frenado.

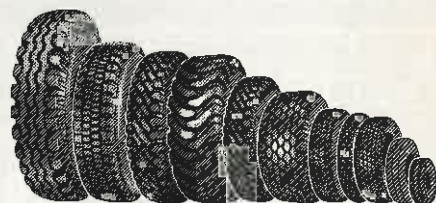
Nuestros neumáticos se adaptan al terreno que pisan para mantenerse en su sitio, tanto en seco como en mojado.

En Continental la calidad es el primer punto de nuestra filosofía de empresa.

Utilizamos la técnica más moderna y los materiales de mayor calidad.

Actualmente somos el primer fabricante de Alemania y el segundo de Europa.

En España contamos ya con más de 2.000 puntos de servicio y venta, y una eficaz red de distribución.



Continental,
avanzamos en todos los terrenos.

Continental



A FONDO



La rigidez del bastidor está bien conseguida

El Biturbo Spider es algo más corto que el coupé. Esta diferencia de distancia entre ejes ha hecho que su compartimento varíe un poco

turbocompresores. El resultado son esos 200 caballos de que hablábamos antes que es bueno, pero el seguir manteniendo el carburador resulta un tanto trasnochado. En Italia existen grandes defensores de los carburadores, que son capaces de responder más rápidamente a las solicitudes del conductor a través del acelerador. Pero lo cierto es que se regulan con facilidad pasmosa, sobre todo si tienen que soportar el soplado de dos turbocompresores. Aunque estos dispongan de un sis-

FICHA TÉCNICA



MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en V a 90°. Cilindrada: 2.491 c.c. (91 x 63,0 mm.). Cigüeñal: De 4 apoyos. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, accionados por correa. Alimentación: Carburador doble cuerpo y doble turbocompresor IHI. Compresión: 7,8 a 1. Tipo de carburante: Extra 98 octanos. Capacidad del depósito: 80 litros. Potencia máxima: 200 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 30,8 mkg. a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.800 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,9 km/h.; 2.ª, 15,7 km/h.; 3.ª, 22,0 km/h.; 4.ª, 30,5 km/h.; 5.ª, 35,1 km/h. Embrague: Mando.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,75. Diámetro de giro: 11,7 metros.

FRENOS Sistema: Discos en las 4 ruedas.

SUSPENSIONES Tipo: Independientes a las 4 ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6 x 14 pulgadas.

NEUMATICOS 195/60 VR 14.

PESO En orden de marcha: 1.086 kg.

tema de regulación, el MABC (Maserati Automatic Boost Control) que evita las sobrepresiones y suministra la presión máxima de soplado que el motor es capaz de absorber en cada momento. Un sistema de inyección electrónica le permitiría tener el mismo nivel de prestaciones y una mayor estabilidad de un correcto funcionamiento. Ciertamente un sistema de inyección es más caro, pero estamos seguros que un comprador de Maserati no se echaría atrás porque el precio fuera más elevado.

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA

(km/h.), con capota	214,8
(km/h.), sin capota	201,2

ACELERACION (seg.)

400 m. salida parada	15,7
1.000 m. salida parada	29,0
De 0 a 100 km/h.	7,1

RECUPERACION (seg.)

400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	17,2
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	19,3
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	30,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	32,4
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	6,4
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	8,5

CONSUMO



CIUDAD

A 26,8 km/h. de promedio ...	15,4
------------------------------	------

CARRETERA

A 90 km/h. de cruceo	9,0
----------------------------	-----

En conducción rápida	18,7
----------------------------	------

AUTOPISTA

A 120 km/h. de cruceo	11,2
-----------------------------	------

A 140 km/h. de cruceo	13,6
-----------------------------	------

A 180 km/h. de cruceo	16,1
-----------------------------	------

CONSUMO MEDIO

PONDERADO	
-----------	--

Litros/100 km.	12,8
---------------------	------

AUTONOMIA MEDIA	
-----------------	--

Kilómetros recorridos	570
-----------------------------	-----

A FONDO

Por lo demás, el funcionamiento del motor es correcto. Se recupera bien de regímenes bajos, pero es a partir de las 2.500 revoluciones por minuto, momento en que los dos turbo comienzan a soplar con fuerza, que se siente de verdad la potencia del motor en forma de un fuerte empuje hacia delante.

La velocidad máxima con capota es de cerca de 215 kilómetros por hora, que es casi la misma que se obtiene con el coupé, más aerodinámico. Sin capota, consigue justo franquear el muro de los 200 kilómetros por hora, que no está nada mal.

En consumos, evidentemente, no es un mechero, pero las cifras que se obtienen no son exageradas. Además de

SONORIDAD



Al ralentí	50,1
A 60 km/h.	67,2
A 90 km/h.	70,2
A 120 km/h.	74,6
A 140 km/h.	78,2
A tope	82,4

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

EQUIPAMIENTO



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

OPCIONES: Pintura metalizada, 186.000 pesetas. Dirección asistida, 170.000 pesetas.

un coche como éste no se quiere el ahorrar medio litro en gasolina, sino que ande y responda a lo que se espera de él a nivel de prestaciones.

Queremos insistir en este apartado de la mecánica lo agradable que resulta manejar el cambio de este coche. Con ocasión de la prueba del Maserati Biturbo Quattroporte, ya habíamos mencionado el buen funcionamiento de este mecanismo que llega a incitar al cambio de marcha por la facilidad con que se realiza la operación y el muy agradable bramido del motor cuando se hace el doble embrague para reducir. Además, las relaciones están muy bien adecuadas al motor y a las prestaciones que se quieren obtener de él.

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	12,6
A 100 km/h.	33,8
A 120 km/h.	52,5



Sólo hay sitio para dos ocupantes y el maletero también ha perdido volumen. Las llantas son de aleación. Su motor desarrolla 200 caballos de potencia.



SIENTA LA ENERGIA

En el nuevo Montego, la energía se hace notar. Su potente motor de 2 litros desarrolla toda la potencia que Vd. exige a un automóvil de categoría, consiguiendo además un notable ahorro de combustible.

Sienta también el confort y la seguridad de viajar, en el Montego, dominando con la mayor comodidad todas las situaciones.

Sienta el Montego, en sus dos versiones 2.0 HLS Mayfair y MG 2.0 EFI. Véalo y pruébelo en su concesionario Austin Rover.



MONTEGO

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

Desde 1.780.000 ptas. (precio total incluido I.V.A.).

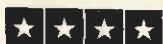


AUSTIN ROVER

MONTEGO 2.0 HLS MAYFAIR. Motor: 1.994 c.c. 100 CV. 5 velocidades. Velocidad máxima: 173 km/h. Aceleración: 0-100 en 10,5 seg. Consumo: 5,6 litros a 90 km/h. - 7,6 litros a 120 km/h. - 9,2 litros en circuito urbano. Equipamiento: Tapizado asientos en terciopelo. Moldura de las puertas en madera. Tapacubos embellecedores. Cierre centralizado. Elevavinas delanteros eléctricos. Cristales tintados. Espejos exteriores con mando interior eléctrico. Pre-instalación de radio con altavoces y antena. Dirección asistida. Techo abierto. MG MONTEGO 2.0 EFI. Motor 1.994 c.c. 112 CV. Inyección electrónica. Velocidad máxima: 180 km/h. Aceleración: 0-100 en 9,6 seg. Consumo: 6,5 litros a 90 km/h. 8,4 litros a 120 km/h. - 10,3 litros en circuito urbano. Equipamiento adicional: Asientos y volante deportivos. Spoiler delantero y trasero. Llantas de aleación. Austin Rover garantiza todos sus vehículos durante un año, sin limitación de kilometraje. La red de concesionarios Austin Rover cubre toda España, garantizando sus necesidades de piezas y servicio.

AUSTIN ROVER ESPAÑA, S.A. Apdo. n.º 14.845. Tel. 676 82 11. MADRID

COMPORTAMIENTO



Como decíamos al principio, las peculiaridades de este coche llegan incluso a que es más corto. Concretamente son 11,4 centímetros los que tiene de menor distancia entre ejes. Una diferencia que ha alterado ligeramente el comportamiento del coche en curvas de radio medio. En esta diferencia de comportamiento interviene también el que el coche lleva una suspensión algo más blanda, para limitar los esfuerzos de flexión del bastidor. Simplemente, al límite se ha hecho un poco más brusco en sus reacciones que lo eran el coupé y el cuatro puertas. En curva lenta en cambio mantiene la misma docilidad que los otros, obediendo las solicitudes del volante. Incluso más que sus hermanos de gama.

Merito de Zagato es haber conseguido que el coche sea bastante robusto. Su peso le ha costado, puesto que pese a carecer de techo y ser más corto, es incluso algo más pesado que el coupé. Se sienten algunos pequeños retorcimientos del bastidor cuando se rueda por mal piso, pero muy amortiguados y no se siente que pueda influir en el comportamiento del coche.

La dirección es de cremallera. Conviene pagar la opción de dirección asistida pues sin ella resulta muy pesada y desmultiplicada, haciendo que el coche pierda manejabilidad en terreno virado. Y en maniobras a coche parado, se hace necesario tener una cierta fuerza en los brazos. Más de las que puede estar dispuesta a hacer una mujer. Ade-



Muy confortables los asientos. En la parte trasera, dos cojines pueden llevar a alguien en caso de emergencia



Los 200 kilómetros por hora se superan sin llevar la capota. Con la capota se alcanza casi la misma velocidad que con el coupé

más transmite las irregularidades del pavimento a las manos de quien conduce. El confort es bueno, tanto por el trabajo de la suspensión como por la aerodinámica, que protege bastante bien a los dos ocupantes del coche. Se puede ir descapotado a 160 kilómetros por hora sin que el aire moleste a condición de llevar las ventanillas subidas.

CARROCERIA



El acortamiento de la distancia entre ejes y el espacio que necesita la capota para acoplarse cuando está cerrada ha-

cen que la parte trasera haya quedado reducida a nada. El asiento ha desaparecido y en su lugar hay dos cojines por si hubiera necesidad de transportar a alguien. Es por tanto un dos plazas cuyos asientos son muy confortables. Salpicadero y cuadro de instrumentos es el mismo que en los otros Biturbo, muy completo. La presentación es muy cuidada salvo en un detalle: el volante es de material plástico fundido, que desentona con el resto de materiales empleados, de mucha presencia, aunque en algunos puntos la piel sea sintética. El acabado es bueno. Aunque el coche se monte en los talleres de Zagato, el control de calidad es Maserati.

El equipamiento de serie es muy completo lo que hace que la relación valor/precio le sea favorable. Sólo la dirección asistida y la pintura metalizada son opciones.

En lo que se refiere a la capota, de cierre manual, es muy estanca y ajusta bien. No hace además mucho ruido a alta velocidad. Más complicado resulta el plegarla y acoplarla al comportamiento en que debe entrar.

FRENTE A SUS RIVALES

La comparación entre el Maserati y sus rivales es difícil. Las diferencias de precio son muy importantes. Entran en juego la imagen de cada una de las marcas. Juzgando sólo equipamiento y prestaciones, el Maserati quedaría muy bien situado, parejo con el Jaguar 3,6 litros en razón de su menor precio.

Sergio Piccione

Fotos: Alfonso J. Nieto

MASERATI BITURBO CABRIO

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.491 c.c. Potencia: 200 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.275 kg. Velocidad máxima: 215 km/h. Consumo medio ponderado: 12,3 l/100 km.



(*) Precio sin comunicar

Porsche 911 Car. Cabrio 9.366.150 ptas.

Motor: Trasero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 3.164 c.c. Potencia: 231 CV a 5.900 rpm. Peso: 1.160 kg. Velocidad máxima: 242 km/h. Consumo medio ponderado: 13,2 l/100 km.



Jaguar XJS 6.772.050 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 3.590/5.343 c.c. Potencia: 228/295 CV a 5.300/5.500 rpm. Peso: 1.660/1.755 kg. Velocidad máxima: 250/295 km/h. Consumo medio ponderado: 13,9/14,6 l/100 km.



Ferrari Mondial Cabrio 13.048.275 ptas.

Motor: Central transversal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 3.185 c.c. Potencia: 270 CV a 7.000 rpm. Peso: 1.490 kg. Velocidad máxima: 230/250 km/h. Consumo medio ponderado: 12,1/14,8 l/100 km.



Ferrari 328 GTS 11.533.878 ptas.

Motor: Central transversal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 3.164 c.c. Potencia: 270 CV a 7.000 rpm. Peso: 1.360 kg. Velocidad máxima: 260 km/h. Consumo medio ponderado: 15,8 l/100 km.



JUNTA GENERAL ORDINARIA DE CITROËN HISPANIA, S. A.

Bajo la presidencia del excelentísimo señor don Antonio Garrigues Díaz-Cañabate se celebró en Vigo la junta general ordinaria de Citroën Hispania, S. A., el pasado día 25 de junio.

El consejero-delegado y director general de la sociedad, don Claude Louis Satinet, dio lectura a la memoria, balance y cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1985, destacando, entre otros, los siguientes datos:

EL SECTOR EN GENERAL

Las matriculaciones de turismos en España en 1985 alcanzan la cifra de 575.051 unidades, 10,1 por 100 más que en 1984. Ello fue debido no tanto a una perspectiva más favorable del mercado como al anticipo de compras hecho por muchos clientes, tratando de anticiparse al efecto que pudiera tener la implantación del IVA.

Las unidades matriculadas procedentes de importación fueron 75.508, con un incremento del 43,9 por 100 sobre el año anterior, y alcanzando una penetración del 13,1 por 100, evolución espectacular producida ya antes del ingreso en el Mercado Común y signo evidente de la fuerte competencia que va a establecerse en el mercado español en los próximos años.

La exportación de turismos nacionales fue de 761.887 unidades, 7,7 por 100 más que en 1984.

El sector durante 1985 pudo reducir sus stocks en alrededor de cien mil vehículos.

La desaparición de la Desgravación Fiscal a la Exportación, que forzadamente ha de tener a partir de 1-1-86 un importante impacto en el resultado de las empresas del sector, no ha sido compensado por la fiscalidad interior que pesa sobre el comprador de un vehículo: gravar la venta de un automóvil con un 33 por 100 limita de forma drástica la demanda nacional, con el doble efecto de crear un mercado muy reducido en relación con la capacidad productiva instalada y el forzoso envejecimiento de un parque de vehículos, hoy el más vetusto de Europa.

Los derivados de turismo alcanzaron la cifra de ventas de 62.639 unidades, 14,2 por 100 más que en el año anterior, siendo formidable el incremento de estas exportaciones: 147 por 100, con un volumen de 59.236 furgonetas.

El análisis de estas cifras nos habla de la existencia en España de un sector fuerte de construcción de vehículos, pero instalado sobre un mercado débil que apenas sí tiene crecimiento y que para su supervivencia necesita exportación.

Esta situación es frágil. Ninguno de los países fabricantes llega a tener exportaciones superiores a las ventas internas en el mismo grado que ocurre en España.

Es necesario aumentar la demanda nacional de vehículos nuevos, para lo que sería preciso una mayor colaboración del sector público, especialmente disminuyendo los impuestos que penalizan al comprador por diferentes vías.

RESUMEN DEL DISCURSO DEL PRESIDENTE, EXCELENTÍSIMO SEÑOR DON ANTONIO GARRIGUES DIAZ-CAÑABATE

El señor Garrigues inició su intervención señalando su satisfacción por poder presentar unos resultados de la sociedad francamente satisfactorios en relación con el año anterior, los cuales se justificaban en una serie de medidas tomadas, ya anunciadas en años anteriores, como eran, en el orden técnico, la continuación de las inversiones en elementos de última tecnología y, en cuanto a política de personal, mediante una reducción de efectivos que había supuesto, sin embargo, un formidable esfuerzo económico para la sociedad.

Se refirió a las negociaciones habidas con la Administración, en orden a obtener una serie de ayudas, concretadas en subvencionar las inversiones con 1.400 millones de pesetas, ciertas facilidades de financiación y algunas otras ventajas de menor incidencia.

Paralelamente, el grupo PSA se comprometía a lanzar en nuestra factoría su nuevo modelo AX y a fabricar en 1988, al menos, 160.000 unidades.

A continuación señaló que el mercado español en los cinco meses había ido mejorando en relación con 1985, especialmente durante el mes de mayo. Citroën Hispania, S. A., por su parte, y durante dicho periodo, había matriculado 21.545 unidades, cifra inferior a la del año anterior en un 1,6 por 100, siendo la facturación directa a concesionarios y a la exportación de 70.857 unidades, con un incremento de 10.000 sobre el año precedente. La cifra de negocios era de 56.502 millones de pesetas, con un aumento del 33,4 por 100. El incremento de ventas, unido a las mejoras de productividad, había permitido que el Cash-Flow de estos cinco primeros meses creciese un 709,5 por 100 sobre el año 1985, llegando a los 3.670,4 millones de pesetas.

Todo ello no indicaba que se hubiera concluido la estructura necesaria de la empresa, que contaba todavía con un excedente de 1.100 efectivos, los cuales se pensaba reducir en un periodo de tres años, utilizando la misma política seguida hasta ahora de bajas incentivas.

Destacó que la empresa estaba preparada para el reto de la integración en la CEE y que el último informe de la OCDE era de un moderado optimismo sobre el desarrollo general de la economía occidental, lo cual parecía confirmar tanto los datos señalados de la sociedad como los del grupo PSA, que había anunciado recientemente beneficios de alrededor de 10.000 millones de pesetas.

Finalizó su discurso señalando que, tras las elecciones generales celebradas con los resultados conocidos, hacía los mejores votos para la democracia, la paz y el desarrollo económico de España en todas sus regiones, y especialmente para la región gallega.

Citroën Hispania, S. A.	1985 (Unidades)	1984 (Unidades)
● Ventas		
— Mercado nacional	55.495	53.993
— Mercado exportación	91.628	72.053
— Total	147.123	126.046
	(Millones ptas.)	(Millones ptas.)
● Ingresos por ventas	110.487,8	90.580,5
● Resultado del Ejercicio (pérdida)	-106,0	-5.382,1
● Dotación de Amortización	3.463,6	3.029,9
● Inversiones del Ejercicio	1.863,1	2.472,2
● Cash-Flow	3.357,6	-2.352,2

FRENTE A FRENTE

CITROËN BX 19 GT CONTRA OPEL ASCONA GT SPORT ALEGRIA A RAUDALES

**OPEL ASCONA
GT SPORT**
Precio en la calle:
2.005.977 ptas.

VIRTUDES

- Prestaciones.
- Consumo.
- Comportamiento.

DEFECTOS

- Dirección lenta.
- Palanca de cambio mal situado.
- Escasez de equipo.



La persona que ya ha tenido varios coches en su vida y que puede permitirse el lujo de gastar dos millones de pesetas en un coche nuevo es una persona que apunta alto. Las obligaciones familiares exigen en muchos casos que el modelo a estrenar tenga una carrocería familiar con cinco puertas, por aquello de la accesibilidad y la funcionalidad, también suelen exigir que cuente con

un buen maletero para llevar todo el equipaje de la familia; estas dos condiciones las cumplen a la perfección tanto el Citroën BX como el Opel Ascona en cualquiera de sus dos versiones básicas; pero si se tiene el gusanillo de la velocidad, entonces hay que dirigirse a los modelos de alma deportiva, a los BX 19 y Ascona GT Sport.

La prueba de estos dos modelos se ha hecho con ese

corazón alegre que deja un poco de lado los consumos si de esa forma se siente la fuerza de una aceleración o se saborea una buena velocidad punta; el Citroën y el Opel se dirigen a usuarios de carácter dinámico que quieren coches briosos.

En esta prueba es necesario hacer una precisión: el BX va a recibir algunos cambios estéticos dentro de muy pocas fechas, pero la mecánica del nuevo modelo

de BX, el BX 19 TRS, será idéntica a la del actual 19 GT, por lo que no hemos tenido ningún inconveniente en incluirlo.

Las diferencias entre ambos modelos son mínimas, pero el BX se impone al final porque además de ser más barato es el que mejor trata a la familia. El Ascona, por su parte, tiene un estilo más deportivo que convencerá por completo a los que sólo buscan agilidad.

**CITROËN
BX 19 GT**
Precio en la calle:
1.832.202 ptas.

VIRTUDES

- Consumo.
- Prestaciones.
- Confort y equipamiento.

DEFECTOS

- Tacto del pedal de freno.
- Visibilidad posterior.
- Pulsadores complicados.



AL VOLANTE

La personalidad fuerte de estos dos modelos, el carácter alegre del Citroën BX y del Opel Ascona GT salta a la vista en cuanto se pisa el acelerador. Los dos coches tienen unas mecánicas enérgicas pero con estilos muy diferentes, mientras que la fuerza del BX es explosiva, la del Ascona va saliendo a la luz con mucha suavidad, los resultados finales en velocidad y aceleración son similares, pero la forma de llegar a ellas es muy distinta. El BX es para los amantes de una mecánica espectacular, mientras que el Ascona es para los que quieren un motor discreto pero con una eficacia terrible.

El Citroën gasta menos que el Opel en todos los terrenos, un capítulo que se justifica por lo ajustado de la carburación y por la menor potencia del motor. La inyección de Ascona tiene, sin embargo, un funciona-



El Ascona GT Sport cautiva por su comportamiento. Se agarra bien al suelo y la carrocería casi no se inclina.

miento mucho más preciso; los reglajes se mantienen sin cambios durante tiempo y tiempo, al ralentí no aparecen ni trepidaciones ni nada similar y los arranques en frío, incluso con temperatu-

ras exteriores muy bajas, son un juego de niños ya que los cuatro cilindros entran en acción con sólo tocar la llave de contacto.

La elasticidad de marcha, la fuerza a bajo régimen que

tienen estas dos mecánicas es uno de los detalles más destacables. Con el BX y con el Ascona se puede ir sin problemas en cuartita o quinta al paso de una persona sin notar tirones raros, el motor



El Citroën tiene una suspensión fantástica que borra los baches. Las inclinaciones de la carrocería en curvas llaman la atención de los pasajeros.

no se queja. Después, para recuperar velocidad, basta con una ligera presión en el acelerador y ambos coches salen como una bala.

Cuando se va en carava-

na por carretera y se imponen los adelantamientos es cuando mejor se saborea la fuerza de estos motores. Los dos coches salen con energía al apretar sin miedo el pie

derecho y no hay que estar jugando con la palanca de cambios para encontrar el nervio. El BX reacciona con más prontitud a ese pisotón que el Ascona. La diferen-

cia es, en cualquier caso, mínima. La elasticidad de ambas mecánicas facilita mucho la conducción de estos dos familiares de corazón deportivo.

El comportamiento es otro de los puntos clave en el Citroën y en el Opel. Los dos coches se agarran bien a la carretera y permiten rodar muy deprisa con toda seguridad. En última instancia, el Ascona es más eficaz que el BX; el Opel entra en las curvas con más rapidez, responde con más prontitud a las órdenes dadas desde el volante y casi no se va de morro ni en las curvas más cerradas.

Los dos coches muestran un equilibrio impresionante cuando ya están dentro de las curvas y sólo si se va a todo trapo se nota que el tren trasero tiene cierta tendencia a derrapar. La salida de las curvas es un juego de niños, ya que, los dos modelos van por donde manda las ruedas delanteras sin desmandarse nunca.

La carrocería del Ascona

FICHA TÉCNICA



	CITROËN BX-GT	OPEL ASCONA 1.8
MOTOR		
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada	1.905 c.c.	1.796 c.c.
Cigüeñal	5 apoyos	5 apoyos
Distribución	Árbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada	Árbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada
Alimentación	1 carburador doble	inyección electrónica
Compresión	9,5 a 1	9,5 a 1
Tipo de carburante	97 octanos	97 octanos
Capacidad del depósito	52 litros	61 litros
Potencia máxima	105 a 5.600 rpm	115 a 5.800 rpm
Par máximo	16,5 mkg a 3.000 rpm	15,4 mkg a 4.800 rpm
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas
Veloc. a 1.000 rpm en 1.ª	8,8 km/h	8,0 km/h
Veloc. a 1.000 rpm en 2.ª	15,5 km/h	12,7 km/h
Veloc. a 1.000 rpm en 3.ª	21,5 km/h	18,3 km/h
Veloc. a 1.000 rpm en 4.ª	27,6 km/h	24,4 km/h
Veloc. a 1.000 rpm en 5.ª	33,8 km/h	30,7 km/h
DIRECCIÓN		
Tipo	De cremallera, con servo	De cremallera
Vueltas de volante	2,83	4,2
Diámetro de giro	10,3	10,1
FRENOS		
Sistema	Discos/discos y servo	Discos/tambores y servo
RUEDAS		
Llanta	Chapa de 5x14	Chapa de 5,5x14
Neumáticos	165/70 R14	195/60 R14
Peso en orden de marcha	1.000 kilos	1.010 kilos

PRESTACIONES



	CITROËN BX-GT	OPEL ASCONA
VELOCIDAD MÁXIMA (km/h.)	191	189,5
ACELERACIÓN (seg.)		
400 m. salida parada	17,2	17,1
1.000 m. salida parada	31,8	31,2
De 0 a 100 km/h.	9,5	10
RECUPERACIÓN (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	17,9	18,8
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	19,6	21,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	32,5	33,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	34,8	37,5
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	8,5	9,1
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	10,6	12,4

FRENOS



	CITROËN BX-GT	OPEL ASCONA
DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)		
A 60 km/h.	15,0	14,0
A 100 km/h.	41,0	44,0
A 120 km/h.	56,5	60,0

CONSUMO



	CITROËN BX-GT	OPEL ASCONA
CIUDAD		
A 26,8 km/h. de promedio	9,4	10,5
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruce	5,8	6,0
En conducción rápida	11,0	10,9
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruce	7,0	7,5
A 140 km/h. de cruce	8,8	9,9
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km.	8,1	8,8
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	600	640

SONORIDAD



	CITROËN BX-GT	OPEL ASCONA
Al ralentí	47,2	55,1
A 60 km/h.	66,5	68,5
A 90 km/h.	69,0	70,3
A 120 km/h.	72,5	74,5
A 140 km/h.	75,8	78,3
A tope	78,5	78,2

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



AMADEUS ¿QUÉ TAL TE SUENA AHORA, LA "FLAUTA MÁGICA"?

Hay nuevos modelos de autorradios Grundig para elegir y llenar tu coche de Autofidelidad.

Escúchalos, porque en ellos encontrarás, entre otras, las siguientes prestaciones:

- Stereo.
- 4 gamas de Onda.
- Sintonía por sintetizador.
- Búsqueda electrónica.
- 24 memorias.
- Frecuencímetro digital.
- Supresión electrónica de ruidos (VSA).
- Autoreverse.
- Bobinado y rebobinado rápidos.
- Selector de cinta.
- Búsqueda automática de pausas.
- Salida para 4 altavoces.
- Control de graves y agudos.
- 100 W. de potencia.
- Antena electrónica/automática.
- Iluminación regulable.



GRUNDIG
La técnica a tu favor

se inclina menos que la del BX al tomar las curvas a buen ritmo. Ese movimiento no tiene ningún peligro pero asusta más a los pasajeros del Citroën que a los del Opel. La suspensión hidroneumática del BX borra todas las irregularidades del suelo sea cual sea la velocidad de paso. Las personas sentadas dentro del Citroën tienen la sensación de viajar en un tapiz volador; el Opel, por su parte, agita más a sus ocupantes al ir despacio, pero la eficacia de su suspensión mejora a medida que se aumenta el ritmo de marcha.

Los frenos del Citroën son más enérgicos que los del Opel, pero esa energía exige mucho más tacto para conseguir una buena dosificación. Los sistemas empleados por uno y otro coche, discos en las cuatro ruedas para el BX y discos delante y tambores detrás para el Ascona, están a la altura de lo exigible en un coche destinado a rodar deprisa. El sistema del BX exige



El Ascona se conduce con facilidad.
El BX tiene más tendencia a irse de morro.

al conductor un tacto de pianista, ya que, la carrera útil del pedal es mínima y la potencia de frenada casi brutal; en el Ascona se dosifica mejor esa fuerza ya que la carrera del pedal es más larga y todo el sistema funciona de una forma más progresiva.

La dirección del Citroën es mucho más cómoda que la del Opel. La dirección del BX lleva de serie un mecanismo de servoasistencia que hace maravillas, el volante se mueve con un dedo y para llevar las ruedas de un extremo a otro hacen falta menos de tres vueltas de volante. El Ascona es todo lo contrario; su dirección es muy lenta, ya que hacen falta más de cuatro vueltas de volante para pasar las ruedas de un extremo a otro. En marcha no hay problemas en la dureza de todo el conjunto, pero en parado, en maniobras de aparcamiento, hay que sacar los bíceps de un levantador de pesos. Es el punto menos favorable de este coche.

INTERIORES

El usuario del BX GT y el Ascona GT busca espacio interior y un tono alegre que por sí mismo hable de prestaciones y de velocidad. El Ascona es algo más amplio que el BX tanto a nivel de codos como de hombros, pero los pasajeros en la parte trasera del Citroën disfrutan de más espacio libre para sus piernas, van menos encajados que en el Opel.

La postura de conducción del BX se adapta más al usuario español que la ofrecida por el Ascona. En el Citroën no hay ningún problema ni con el volante, ni con los pedales, ni con la palanca de cambio, que están bien dispuestos para personas de talla comprendida entre 1,65 y 1,75 metros. En el Opel se nota que el volante queda algo alto y que la palanca de cambio va muy retrasada con respecto a la posición idónea, lo que obliga a retorcer la muñeca para encontrar el pomo cuando se pone segunda o cuarta.

Los asientos del BX son mejores que los del Ascona si el examen se hace desde un punto de vista familiar, pero el Ascona ofrece una mejor solución desde el punto de vista deportivo. Las butacas delanteras del BX recogen bien el cuerpo, tiene una forma anatómica agradable pero su mullido es algo blando. El Ascona hace gala de una butaca casi de competición que recoge el cuerpo de una forma estupefanda pero que llega a aprisionar un poco a aquellas personas más corpulentas; la base y el respaldo de estos dos asientos tienen una forma perfecta y la zona lumbar está cuidada al máximo. El asiento trasero del Citroën tiene un buen diseño y la base recoge bien las piernas, algo que ocurre en el Ascona, que también falla por la dureza algo excesiva de todo el conjunto.

Los dos cuadros de mandos son muy claros. El tablero del Citroën es algo más completo, pero el del Opel tiene unos indicadores más grandes que se consultan con más facilidad. Los pulsadores del Opel están bien dispuestos, a excepción del mando de luces, colocado a la izquierda del cuadro,

FRENTE A FRENTE



El tablero de mandos del Ascona se consulta con toda facilidad. Todos los pulsadores están al alcance de la mano. La palanca de cambio queda atrasada.



El tablero del BX va a cambiar mucho en los próximos modelos. Los satélites van a desaparecer para dejar paso a unos mandos más clásicos.

Los asientos delanteros del Opel recogen el cuerpo a la perfección. El asiento trasero no tiene mucha base y es duro.



Las butacas delanteras del BX tienen buena forma anatómica, pero su mullido es algo blando. El asiento trasero no admite ninguna crítica.



SAMYANG

NEUMATICOS COREANOS CON GARRA



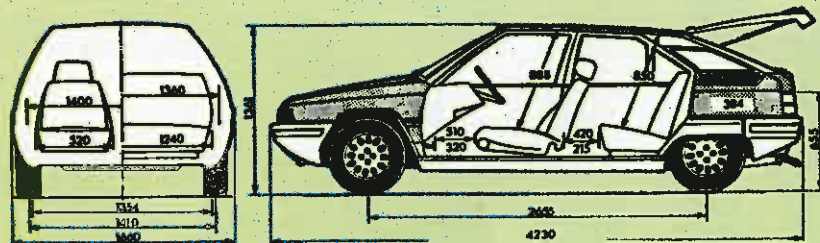
Neumáticos radiales con:
EXCELENTE ADHESIÓN
MAYOR RENDIMIENTO
SEGURIDAD SOBRE MOJADO

SAMYANG
MAS KILOMETROS SEGURO

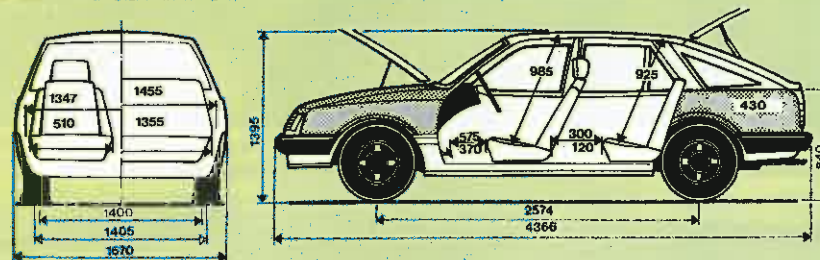
Distribuido por: CIA. GENERAL DE TABACOS DE FILIPINAS, S.A.

Ramblas, 109. 08002 Barcelona. Tel. (93) 317 19 00.

CITROËN BX GT



OPEL ASCONA GT



mientras que el BX actual lleva dos bloques de «satélites», situados a ambos lados del volante y que exigen un cierto período de aprendizaje.

El nuevo BX, los modelos que aparecerán en los próximos días, tienen un cuadro nuevo por completo en el que los botones han pasado a la capilla que cubre el cuadro; el mando de los intermitentes, que hasta ahora estaba encomendado a una tecla, pasará a ser una varilla clásica situada a la izquierda del volante, que llevará, además, retorno automático; un detalle mínimo, pero cómodo, que, comprensiblemente, no ha aparecido nunca en los BX de las antiguas generaciones.

El equipamiento del Citroën es más completo que el del Opel; el BX tiene el tratamiento de un coche de cierto lujo, carácter que se pondrá de relieve en el próximo modelo, que se llamará BX 19 TRS. El Asco-

na es demasiado sobrio y no lleva esos elementos que justifican un precio final superior a los dos millones de pesetas. El nivel de acabado es soberbio en los dos coches; en última instancia hay que inclinarse por el Opel.

Tanto el BX como el Ascona son dos coches cabalosos por la gran cantidad de superficies acristaladas. La creación del Citroën está mejor resuelta que la del Opel, pero el Ascona ofrece a su conductor una visibilidad muy superior a la del BX. La luneta trasera del BX es pequeña y va muy inclinada, por lo que es difícil descubrir los límites del coche en maniobras de aparcamiento, algo que no ocurre en el Ascona, mucho mejor resuelto en este aspecto.



Los embellecedores dan un toque aerodinámico. Las siglas GT hablan del carácter de ambos modelos

EQUIPAMIENTO



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

OPCIONES CITROËN BX-GT: Llantas de aleación, 48.944 ptas. Aire acondicionado, 123.025 ptas. Pintura metalizada, 48.944 ptas.
OPCIONES OPEL ASCONA 1.8: Llantas de aleación, 65.162 ptas. Cerradura centralizada, 32.449 ptas. Pintura metalizada, 39.385 ptas. Retrovisor pasajero eléctrico, 19.413 ptas. Dirección asistida, 81.647 ptas.

El Citroën BX 19 GT y el Opel Ascona GT Sport son dos coches muy próximos entre sí, dos modelos con prestaciones similares, con consumos casi idénticos y con espacios interiores de gran amplitud. Esta semejanza se rompe en el precio, ya que el Ascona vale casi doscientas mil pesetas más.

Los futuros BX 19 TRS, los sucesores del actual BX 19 GT, no tendrán algunos de los pequeños defectos del modelo actual. Si su precio se conserva sin grandes cambios será la elección más interesante para el usuario que no tiene grandes ambiciones velocistas y siente debilidad por los coches fabricados en nuestro país. El BX es un vehículo que se conduce sin el menor esfuerzo, que frena con mucha energía y tiene un espacio interior cómodo y amplio. La visibilidad de este Citroën hacia atrás es bastante mala. Los actuales mandos son complicados y las butacas tienen un mullido algo blando.

El Ascona dará más satisfacciones a los devotos del coche rápido, y el suplemento de precio inicial se podrá pagar a gusto por saborear el carácter del motor, la nobleza del comportamiento y lo ajustado de los consumos. La dureza de la dirección a coche parado y su lentitud, así como la mala posición de la palanca de cambio, son los puntos menos positivos de este coche. **Angel Marco**

BALANCE FINAL

	Citroën BX-GT	Opel Ascona
Velocidad máx.	1.***	2.***
Acceleraciones	2.***	1.***
Recuperaciones	1.***	2.***
Consumo	1.***	2.***
Transmisión	1.***	1.***
Caja de cambio	1.***	2.***
Frenos	1.***	1.***
Dirección	1.***	2.***
Comportam.	2.***	1.***
Aptitud. urban.	2.***	1.***
Autonomía	2.***	1.***
Habitabilidad	1.***	1.***
Maletero	2.***	1.***
Confort	1.***	2.***
Posición cond.	1.***	2.***
Sonoridad	1.***	2.***
Equipamiento	1.***	2.***
Calidad-precio	1.***	2.***

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

SUZUKI-SANTANA EN EL CAMPEONATO DE ESPAÑA CAMEL OFF ROAD



Segunda prueba: Rallye de Lugo

Suzuki-Santana está siendo la noticia destacada en esta edición del Campeonato de España de Rallyes en tierra Camel off Road 1986. Su participación espectacular ya sería de por sí destacable (casi el 50 por 100 de los vehículos del campeonato) si no hubiera, además, otras consideraciones.

Equipo oficial Camel off Road, con Suzuki-Santana, núm. 1 de los vehículos todo-terreno

Durante dos pruebas consecutivas, el equipo Muñoz-Robledano, con Suzuki-Santana, ha conseguido clasificarse por delante de los demás vehículos todo-terreno.

En este Rallye de Lugo han estrenado el Suzuki-Santana Camel, con el que van a seguir en el campeonato y en otras pruebas importantes todo-terreno: la Baja Montes Blancos, la Transalmería, Alta Alcarria, Montes de Cuenca...

Es un vehículo especialmente preparado por Julián Piedrafita para Raids de larga duración:



motor de 110 CV; sistema de carburación Weber; árbol de levas modificado, y carrocería en fibra de vidrio, que reduce su peso total a 700 kg. Tiene un aire ligero y la flexibilidad propia de un felino.

Los otros pilotos del equipo Camel, Trevijano y Vázquez, seguirán las pruebas con el Suzuki-Santana, ya conocido, de 70 CV, ganador también entre los todo-terreno en la primera prueba del campeonato, en Cardona (Barcelona).



Trofeo Suzuki-Santana, líder de participación, escalando puestos en la general

Alguien lo ha llamado «una competición dentro de la competición».

Efectivamente, los equipos inscritos en el trofeo persiguen un doble triunfo: el de la clasificación general y el del propio Trofeo Suzuki-Santana, copatrocinado por Camel, Monroe, Valeo y Michelin, con importantes premios finales y por carrera.

La mayor parte de participantes son pilotos noveles en este tipo de pruebas y están ha-

ciendo un auténtico alarde de valor, pericia y dominio de los vehículos, disputándose los primeros puestos entre sí mismos y escalando puntos en la clasificación general scratch del campeonato.

Ya se van apuntando líderes, como Solé, del Biela Club Manresa; De Onís, de Oniscar; Pereira, Esc. La Coruña; Matamala, Esc. Baix Empordá, etcétera.

En esta prueba de Lugo, particularmente dura, calificada como rallye de «auténtico desgaste», sólo 49, de los 67 vehículos que tomaron la salida, pudieron llegar a la meta. De los 25 Suzukis llegaron 22. ¡Todo un récord de adaptabilidad y resistencia en los terrenos más difíciles!

Muñoz-Robledano, del equipo Camel, está ya en el puesto número seis scratch de la general, y Solé, del Trofeo Suzuki-Santana, con vehículos de serie, están en el 24. Trevijano-Vázquez, de Camel, que sólo ha participado en una carrera, ocupa el puesto inmediato.

¡Buen juego el de Suzuki-Santana, pilotado por veteranos y por noveles!

A cada cual... lo suyo. El trofeo está cumpliendo objetivos.



RAID FANTA PATROL

LLEGAMOS A ZAGORA

A las seis de la tarde del pasado día 18 de junio, el 1 Raid Fanta-Patrol alcanzaba su destino: Zagora. Los 16 coches que componían esta expedición africana tardaron casi doce horas en recorrer los 320 kilómetros que separaban Erfouz de Zagora, a través de caminos de tierra, arena, millones de ba-



ches, oueds y la molestísima «tôle ondulé» que puso a prueba a mecánicas y personas.

El Raid partió de Málaga el día 14 de julio, de la planta embotelladora de Coca-Cola de la ciudad andaluza, entre el regocijo y algarabía de los 58 participantes, a los que se encargó de poner orden Fernando Scarpa, que ofició de jefe de la expedición, auxiliado del

piloto Miguel Prieto, que se consagró como un magnífico conductor de caravanas. La etapa náutica del Raid (Algeciras-Tánger) fue el momento ideal para conocerse entre todos, en especial entre las diez parejas que salieron agraciadas con el viaje en un sorteo en el que participaron más de medio millón de concursantes.

Las primeras etapas africanas desde Tánger sirvieron fundamentalmente para el acoplamiento y conocimiento de los vehículos, pues para muchos era la primera vez que se sentaban a los mandos de un Patrol, vehículo muy fácil de conducir, aunque requiere una mínima adaptación, por sus especiales características. Y si alguien tenía la más mínima dificultad, allí estaba Miguel Prieto, el más experimentado de todos en estos coches, para dar un consejo oportuno.

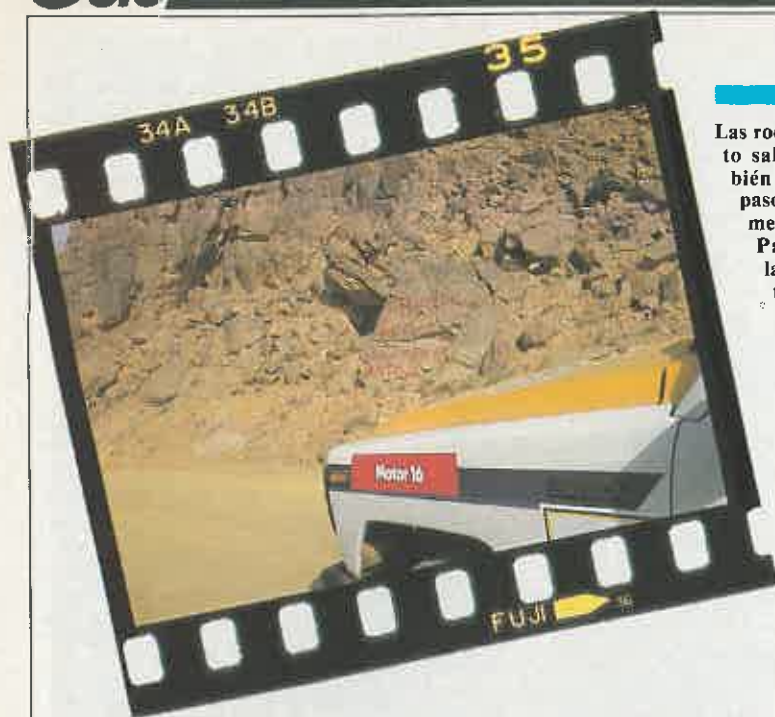
En Chechaouen se realizaron las pri-

meras compras y en Fez entramos a fondo en la vida cotidiana de Marruecos, recorriendo su Medina, la más grande y exótica del norte de África y en la que son imprescindibles los cinco sentidos para disfrutarla. Desde Fez se



La ciudad- oasis de Zagora recibió a los participantes del 1 Raid Fanta-Patrol. De aquí partían las caravanas de camellos a Tombuctú y necesitaban 52 días para llegar a su destino.





Las rocas del desierto sahariano también saludaron el paso del Raid. La mecánica de los Patrol resistió las rápidas pistas de piedra.

realizó la más larga y agotadora de las etapas de carretera hasta Erfoud, ciudad enclavada en el mismo desierto y habitada por bereberes.

En Erfoud los mecánicos de Nissan, Antonio Marto y Antonio Frias, revisaron a fondo los Patrol, pues no en vano allí comenzaba la parte verdaderamente dura del Raid, y no sólo para los coches. El día 18 de junio el despertador sonó a las cuatro y media de la mañana, y cuando el sol sólo era un resplandor en el oriente la caravana tomaba rumbo oeste y se enfrentaba con las primeras pistas del desierto sahariano. Para entonces, los participantes ya dominaban perfectamente los coches y los tramos con mayores dificultades se pasaron sin problemas. No obstante, a la salida del pequeño pueblo de Achbarou, uno de los coches se salió de la pista, volcando espectacularmente, sin otros daños que las magulladuras de sus ocupantes y las abolladuras del vehículo, que no fueron lo suficientemente graves como para impedirles seguir la marcha y llegar hasta el final. Lo que sí produjo fue un notable retraso, que nos

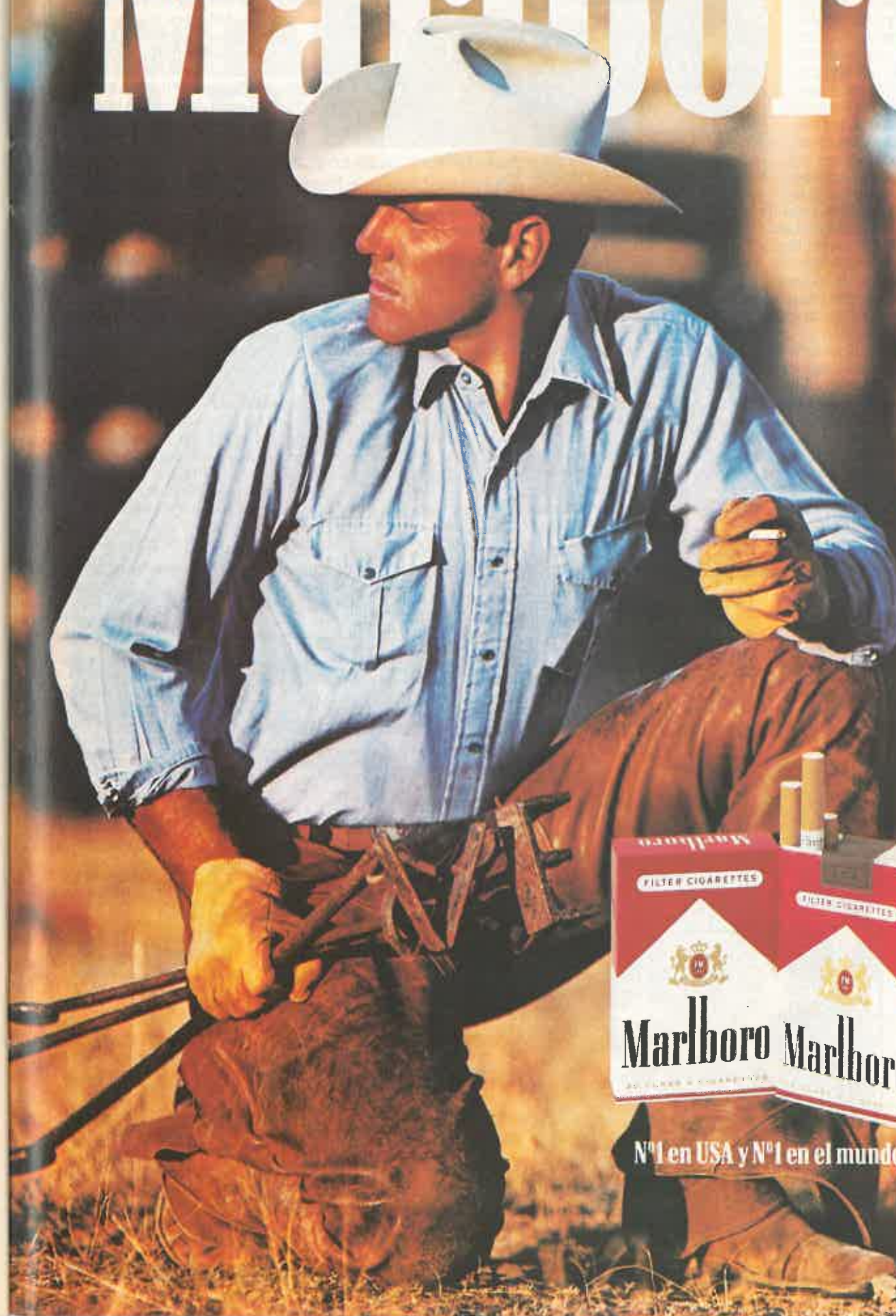


El puerto de Tichka, con 2.260 metros de altitud, en la cordillera del Gran Atlas, el de mayor altura de África.



Los últimos kilómetros hasta Zagora fueron los duros. Los coches pasaron bien y el calor hacía estragos entre los participantes.

Marlboro



Nº1 en USA y Nº1 en el mundo.

obligó a soportar los rigores del calor sahariano, que por otro lado no dejó de ser uno de los atractivos del Raid y comentario que más veces habrán relatado los participantes a sus amistades. La aparición de un cartel indicador de Zagora, a la vista de una carretera asfaltada, fue acogido con el regocijo general, y como ya dijimos al principio, cuando casi se cumplían doce

horas de camino en una sola etapa, se alcanzaba el destino del I Raid Fantá-Patrol, la ciudad-oasis de Zagora.

Pero la expedición llegó aún más al sur, hasta los oasis de Mhamid, en la misma línea fronteriza con Argelia y junto a las primeras dunas del Erg del M'hazil.

El destino del Raid se había alcanzado, pero aún quedaba otra dura etapa, cruzar el Gran Atlas por el puerto de Tichka, de 2.260 metros de altitud, para llegar a Marrakech, una de las ciudades más bellas de Marruecos, donde la expedición descansó un día completo y disfrutó de las compras en su incomparable zoco y de un impresionante espectáculo de luz y sonido.

Desde Marrakech, y ya por mejores carreteras, el Raid pasó por Casablan-



Los ganadores del Raid se llevaron un Nissan Patrol María del Mar Moreda y Fernando Tielve

ca, que no ha perdido nada de su esplendor internacional, Rabat y, por fin, de nuevo Tánger, para tomar el barco que nos devolvería a la Península finalizado este I Raid, que ha constituido un completo éxito para los organizadores, entre los que se cuenta MOTOR16, que ya han comenzado a pensar en las futuras ediciones.

Al margen del carácter puramente automovilístico, este Raid ha tenido un segundo componente turístico y cultural, que nos ha permitido a todos redescubrir Marruecos. Ya hemos dicho que el viaje ha sido un total éxito, pero ahora debemos apostillar que no hubiera sido así de no haber contado con la constante colaboración de sus autoridades, desde la misma recepción en la frontera, la asistencia de la Policía a lo

largo de los 3.000 kilómetros recorridos, y las espectaculares recepciones, en grupos folklóricos, en las principales ciudades. Esta calurosa acogida fue la norma general de todas las autoridades, pero hay que resaltar especialmente la labor desarrollada por Jeananne Abdelwad, delegado del Ministerio de Turismo de Marruecos en España, que traspasó ampliamente sus

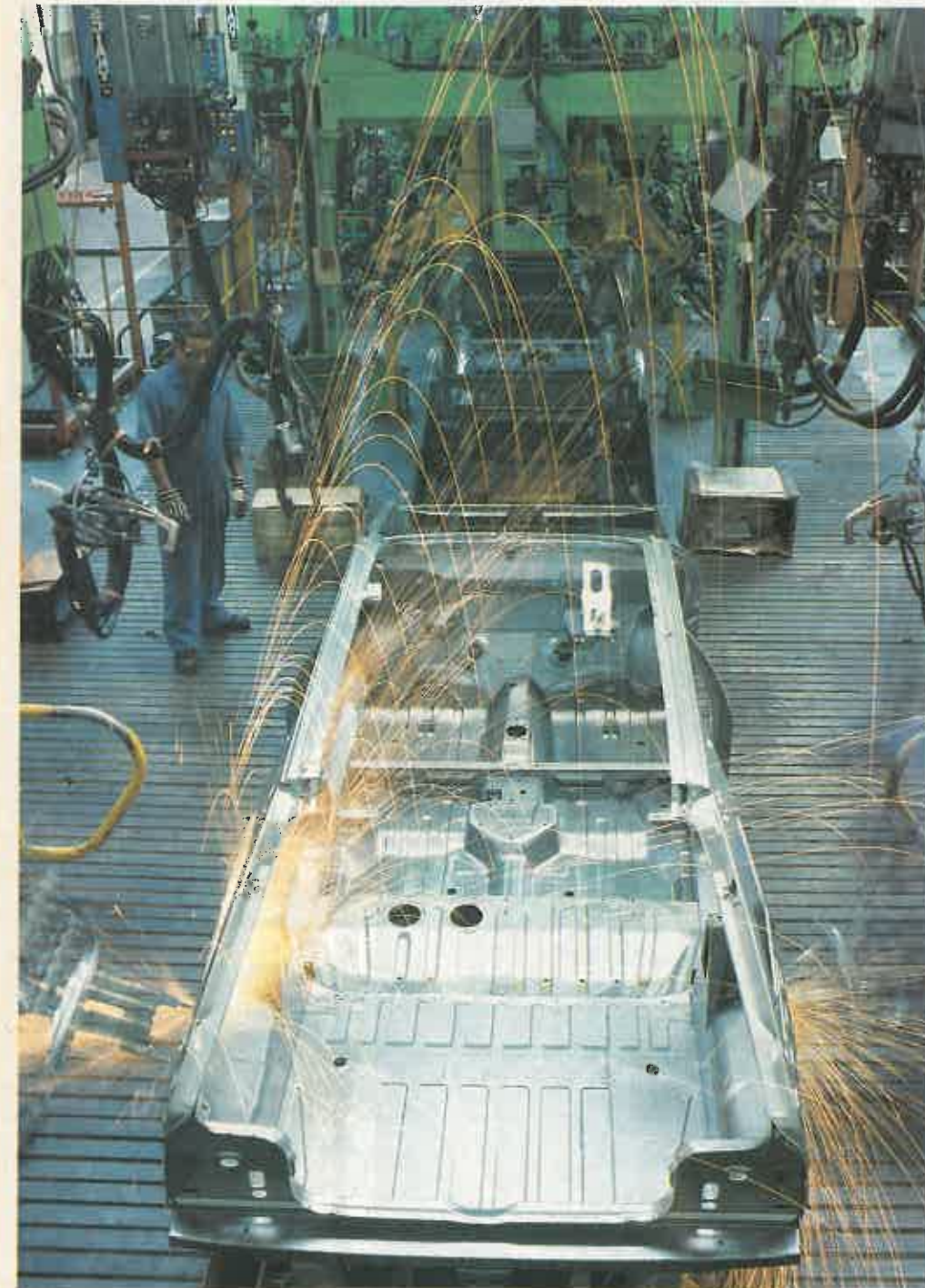
funciones oficiales y llegó a ser un amigo de todos y cada uno de los componentes del Raid.

Y como todo Raid tiene su premio, en la última jornada se concedió el correspondiente a esta primera edición. Las diez parejas participantes realizaron diversas pruebas de habilidad, conocimiento de la mecánica de los vehículos y conducción. Resultaron tan igualadas que en el último instante y con la aprobación de los concursantes se decidió sortear el premio, nada menos que un coche Nissan Patrol, que fue a manos del equipo formado por María del Mar Moreda y Fernando Tielve, que fue el mismo que sufrió el accidente en la etapa Erfoud-Zagora.

Texto y fotos: Francisco del Brio

LOS BALANCES DE 1985 LOS FABRICANTES SALEN DE LA CRISIS

Los procesos de ajuste emprendidos por los fabricantes de automóviles instalados en España se pueden considerar como concluidos, según se desprende de la lectura de los balances consolidados presentados en las últimas semanas por las respectivas compañías.



«Con el ejercicio económico de 1985 concluye un periodo de ajuste y una etapa de fuertes inversiones que garantiza el futuro de la compañía.» Este era el mensaje que el presidente del consejo de administración de FASA-Renault, Manuel Guasch Molins, transmitía a sus accionistas, reunidos en junta general. A pesar de haber obtenido 971 millones de beneficio en ese año (frente a 411 millones en el ejercicio anterior), también se anunció que FASA no repartirá dividendos por segundo año consecutivo.

En FASA se ha preferido obtener un mayor volumen de ahorro empresarial en una etapa de ajuste, para garantizar así un mayor excedente a partir del año actual. En el primer semestre de este ejercicio, la compa-



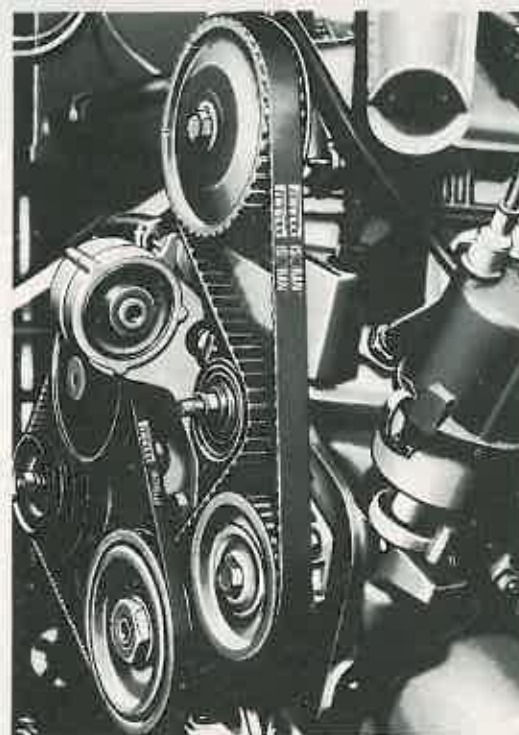
Manuel Guasch, presidente de FASA-Renault.

ña ha generado un «cash-flow» (beneficios más amortizaciones) similar al obtenido en todo el año 85. Para Manuel Guasch «podemos considerar que la etapa de sacrificio de dividendos ya ha sido superada».

Los hombres de Renault consideran que el «futuro está plenamente garantizado». La compañía ha comprometido unas inversiones en los dos últimos ejercicios por importe de 90.000 millones de pesetas. El capital social de la empresa se eleva a 20.000 millones, con unas reservas de 50.000 millones. Santiago López, consejero delegado de la compañía, manifestó que «en el próximo ejercicio volverán los dividendos si se mantienen los

PIRELLI
Marca la calidad

También en automoción



Correas trapeciales

PREMIUM®
SECTOFLEX®

Correas estriadas

P.V.

Correas dentadas sincronicas

ISORAN®
ISORAN® - R.P.P.
(Nuevo perfil parabólico)

Homologadas y adoptadas
por las principales
industrias europeas de
automoción.

Productos
Industriales del
Caucho, s.a. **PIRELLI**

DOMICILIO SOCIAL: CTRA. ARBOS, KM. 1,7
ZONA INDUSTRIAL LA PLANA
VILANOVA I LA GELTRÚ (BARCELONA)
TELÉFONO (93) 893 00 52
TELEX 52521 CAATE
APARTADO CORREOS, N.º 1

ORGANIZACIÓN COMERCIAL

Area CENTRO

Conde de Peñalver n.º 38, 5.º
Tel. (91) 401 32 12
28006 MADRID

Area ESTE

Carretera de Torrente n.º 175
Tel. (96) 379 39 58
CHIRIVELLA (VALENCIA)

Area NORDESTE

Apdo. n.º 1 - Tel. (93) 893 30 91
VILANOVA I LA GELTRÚ
(BARCELONA)

Area NORTE

Colón de Larreategui n.º 45 1.º d
Tel. (94) 424 54 81
48011 BILBAO

Area SUR

Apdo. n.º 221 - Tel. (954) 51 02 33
41080 SEVILLA

Delegación CORUÑA

Apdo. n.º 17 - Tel. (981) 66 23 00
15080 LA CORUÑA

Delegación ZARAGOZA

Apdo. n.º 7 - Tel. (976) 21 41 51
50080 ZARAGOZA



Las principales marcas
europeas montan correas

PIRELLI

En el recambio correas

PIRELLI

Estamos en todo

resultados de los seis primeros meses de este año». López añadió que en los dos años que no se ha repartido dividiendo se han realizado unas amortizaciones valoradas en 12.000 millones de pesetas.

En Ford España, los resultados también han sido positivos. En el pasado ejercicio, cerrado ahora ante los accionistas, los beneficios se elevaron a 13.948 millones de pesetas, de los que se han destinado a provisión del Impuesto de Sociedades 4.169 millones. En el ejercicio precedente, Ford había declarado unos beneficios de 12.091 millones de pesetas.

En el capítulo productivo, la marcha de la empresa ha sido favorable. La producción alcanzó 265.890 coches y 332.540 motores, cifras que aunque ligeramente inferiores a las de 1984, dan como resultado una facturación de 195.040 millones de pesetas, frente a los 181.722



Jaime Carvajal, presidente de Ford España.

millones de 1984. Las exportaciones, que representaron el 76,9 por 100 de su producción de automóviles, se elevaron a 123.272 millones de pesetas.

En cuanto a las ventas interiores, éstas fueron de 71.124 unidades, con una penetración en el mercado del 13,92 por 100, siendo el modelo más vendido el Fiesta, con 27.000 unidades.

De Peugeot-Talbot ya se han comentado sus resultados en esta revista (ver Motor 16 número 141), aunque conviene recalcar para completar el cuadro que las pérdidas en 1985 fueron de 494 millones, frente a los 5.277 millones de saldo negativo del ejercicio precedente.

Como muy satisfactoria para el consejo de administración se presenta la memoria de Citroën Hispania, en la que se manifiesta que 1985 ha sido el año tan esperado de la entrada de España en el Mercado Europeo. Citroën Hispania lleva ya tiempo preparando su industria para este reto en la medida que le han permitido las disposiciones reglamentarias que regularan el grado de integración nacional de los automóviles. «Tenemos una larga experiencia de exportación y nuestros productos llegan al mercado europeo en condiciones de

calidad y de precio plenamente competitivos, por lo que podemos decir que la integración de la CEE facilitará más la especialización de nuestras instalaciones, con la consiguiente mejora de costos», señalan los hombres de Citroën.

En la cuenta de resultados de Citroën Hispania se constata una cifra de pérdida de 106 millones de pesetas, muy inferior a las pérdidas del ejercicio de 1984, que alcanzaron los 5.382 millones de pesetas.

El «cash-flow» de la com-



Claude Satinet, director gerente de Citroën Hispania.

pañía se incrementa en 5.710 millones de pesetas. Esta evolución se estima que se debe al incremento de la cifra de negocios, del 21 por 100; mejoras de productividad en las fábricas (11 por 100); menor incidencia en los costos de los salarios, con una reducción de plantilla de 202 personas en 1985, y la disminución de gastos financieros.

SEAT Junto a la operación Seat-Volkswagen,

que pese a las pérdidas pasadas y venideras supone un alivio para la empresa española, y los resultados de General Motors España, que no trascienden, ya que rinden cuentas sólo a la casa matriz, se puede decir sin temor a equivocarse que el saneamiento financiero de las casas fabricantes de coches en nuestro país es un hecho.

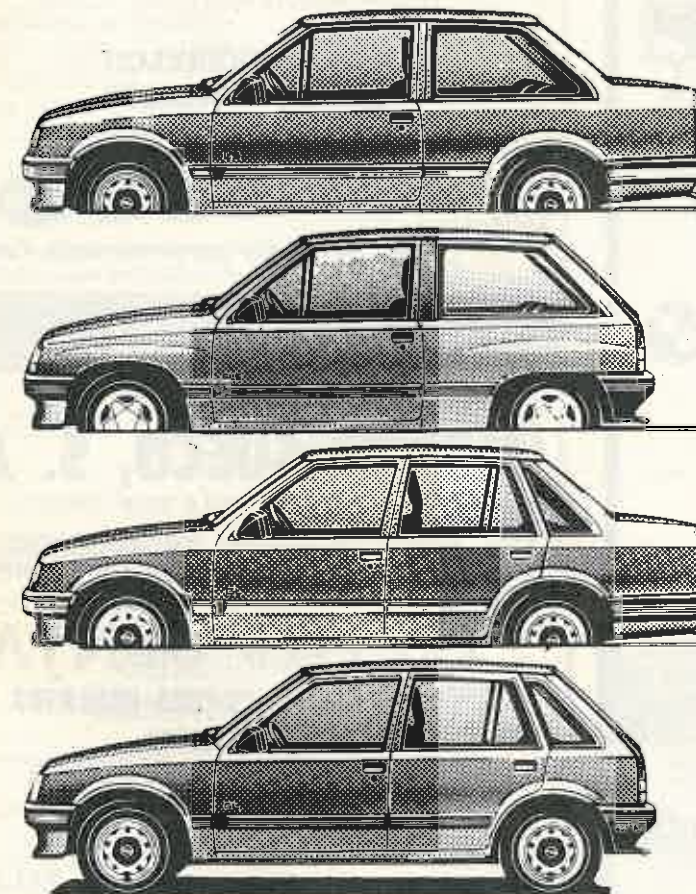
Raúl R. Sáez

ABRIENDO PASO AL SONIDO

KindvoX
ALTAVOCES
Made by RADIOVOX - Tel. (93) 3303359

Comprar y vender

Todas las puertas conducen a Corsa.



2
3
4
5

Si necesita un coche, Corsa le ofrece 32.

3 modelos con dos puertas, 12 con tres puertas, 7 con cuatro puertas y otros 10 con cinco puertas.

Con esta amplísima gama, la más completa del mercado, Vd. podrá elegir el Corsa que más le convenga entre 32 versiones diferentes.

En más de 350 puntos de venta y servicio Opel. Opel Corsa. Ingeniería alemana a su alcance.

CONCESIONARIOS OFICIALES
OPEL
MEJORES POR EXPERIENCIA.



Q-AUTO, S.A.

Ctra. de Andalucía, Km. 6
(Junto al 1º de Octubre)
Tel. 217 04 45
Ferretería, 22
(Zona Embajadores)
Tel. 239 07 16

MOVILAUTO
Bravo Murillo, 36 - Tel. 446 62 50
Bravo Murillo, 62 - Tel. 254 99 68

REVESA
Avda. de Valladolid, 45
Tel. 248 08 00-01
Alberto Aguilera, 30
Tel. 447 53 43

TALLERES PRIZAN
Ctra. de Extremadura, Km. 13,400
Tel. 619 04 11
ALCORCON

DASAUTO
Avda. Ciudad de Barcelona, 208
Tel. 252 53 00
Camino de Vinateros, 2
(Zona Moratalaz)

AUTOMOVILES HISPANO ALEMAN, S.A.
Pto. de la Castellana, 244 (Zona Pza. Castilla)
Tel. 733 94 62

MOTOR GAS
Victor de la Serna, 12 - Tel. 458 65 00
Concha Espina, 20 - Tel. 250 15 18
(Junto al Bernabeu)

MOTORAMA
Avda. Pío XII, 1 (Pza. del Perú)
Tel. 458 03 54

AUTOTODO
Narvaez, 80-82-84
(Zona Retiro/B. Salamanca)
Tel. 274 78 01-04

Comprar y vender



radio
automovil

HIFI - CAR - STEREO

DISTRIBUIDOR

SERVICIO OFICIAL
ESPECIALISTA AUTO-HIFI

ALPINE
CAR AUDIO SYSTEM

FUJITSU TEN

SPARKOMATIC

SONY

Meglia

BLAUPUNKT
SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO

PIONEER

SERVICIO OFICIAL CAR-HIFI

KENWOOD

- Instalaciones especiales, ocultamiento antirrobo con muy poco costo adicional.
- Extrainstalable para todos los modelos de automóviles (Mercedes, BMW, Porsche).
- Reparaciones e instalaciones garantizadas y efectuadas por los mejores especialistas.
- Financiamos hasta 36 meses.

C/ Conde de Aranda, 14. Tels. 431 83 15 y 276 93 30 (semiesquina a Claudio Coello, 10). 28001 Madrid

MERMAM

disfrute de nuestras instalaciones

ESPECIALISTAS EN

- AIRE ACONDICIONADO ● HIFI-CAR
- ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL
- PUESTAS A PUNTO Y CARBURACION
- NEUMATICOS ALTAS PRESTACIONES



Personalice su automóvil en

MERMAM

C/ ESPRONCEDA, 38. MADRID
TELS. 442 05 98 - 442 05 99

Cuéntenos su caso

LA PUBLICIDAD, NECESARIA

SOY un ciudadano de Barcelona que todas las semanas lee MOTOR16, y les escribo para hacerles un comentario sobre el núm. 137, que correspondía al extra de verano. En la presentación del número hablaban de cuatro bloques, pero yo he visto cinco bloques y, desgraciadamente, el más grande es el que menos nos gusta a los lectores, me refiero a la publicidad. De las 150 páginas que componían la revista, 58 aproximadamente son de publicidad. Esto representa un 38 por 100 de las páginas publicadas y, por tanto, queda un 62 por 100, que es la parte que nosotros compramos con agrado. Y todo esto tengo que decirlo con gran pena, ya que me gusta mucho leer MOTOR16, pero es que esto ya ha llegado a unos límites exagerados.

Pedro José Castellanos
Cornellá (Barcelona)

N. de la R.—El índice de publicidad en el mencionado número está dentro de la más absoluta normalidad si lo comparamos con otras publicaciones. Además, para nosotros es absolutamente imprescindible que los anunciantes sigan gozando de nuestra confianza para poder ofrecerles a ustedes un mejor producto. De todas formas, es nuestro pro-

pósito aumentar el número de páginas dedicadas a la información, entre otras muchas razones porque ustedes, queridos lectores, se lo merecen. Su generosa comprensión en este sentido nos ha servido hasta ahora para hacer viable que MOTOR16 sea la publicación líder del sector.

LA VELOCIDAD DEL R-12

SOY un niño de trece años y me agradaría saber por curiosidad la velocidad máxima del R-12 TS (sabiendo que ya no se fabrica) y la velocidad máxima del Lancia Delta HF Turbo, porque en algunas revistas pone que es de 195 km/h. y en otras que llega a los 198 km/h.

También a ver si han probado ya el Lancia Delta HF Turbo, y, si lo han probado, a ver en qué número y que me lo dijeran, y, si no, a ver cuándo lo probarán a fondo.

Carlos Balañá Ciganda

RESPUESTA.—El Renault 12 TS alcanzaba una velocidad máxima de 156 km/h. Respecto al Lancia Delta HF Turbo, decirte que, en la prueba realizada por MOTOR16, alcanzó la velocidad máxima de 198 km/h. Toda la información sobre este modelo la puedes encontrar en el número 44, con fecha 25 de agosto de 1984.

Agenda

Del 8 al 14 de julio

AUTOMOVILISMO

- A las 11 horas del sábado 12, en la avenida España, de Torrelavega, tomará la salida el primer participante del Rallye de Tierra de Santander, tercera prueba puntuable para el Campeonato de España.
- La Escudería La Coruña organiza del 11 al 13 de julio el Criterium Calvo Ciudad de Cristal puntuable para la Copa de España.
- El domingo día 13 la Peña Motorista 10 por Hora organiza la Subida a San Cugat, puntuable para el Campeonato de España de Montaña. También este día se celebra en Andalucía la Subida a los Atajuelos, que organiza el Automóvil Club de Almería.

MOTOCICLISMO

- En el Circuito de Jerez, el domingo 13, tendrá lugar la prueba puntuable para el Campeonato del Mundo de TT1 y TT2.
- Puntuable para el Campeonato de España de Motocross, el día 13, en Huesca, la Peña Motorista Ocasense organiza el V Memorial E. Ortiz.

BUSCAMOS AL MEJOR CAMIONERO

REGALAMOS UN
FIAT UNO FIRE

CONCURSO

PRUDENCIA Y TENACIDAD

LA historia que narra Víctor Paloma, oriundo de Almendralejo, pero domiciliado en Las Arenas (Vizcaya), es una muestra de tenacidad y prudencia: «En las Navidades de hace unos años decidimos, mi familia y yo, pasarías en Almendralejo. El tiempo no era bueno y acordamos viajar pasando por Madrid. Mi mujer y mis dos hijos me acompañaban. Entre Lerma y Burgos, en la N-1, comenzó a nevar como no recordaba. Pero queríamos llegar a nuestro destino. Algún "valiente", como uno que iba con un 300 Turbo, nos pasó de mala manera y muy deprisa. Más adelante, en Carabias, había volcado. Aunque el panorama se ponía cada vez más feo, puse las cadenas y seguí. Me encontré con un compañero, El Sevillano, al que presté otra cadena, y subimos Somosierra muy despacio. No venían coches de frente y pensamos que el puerto ya había sido cerrado. Tranquilizaba a mi camión hablándole suavemente y animándolo. En Robregordo estaba la Guardia Civil, que se extrañó que hubiéramos podido pasar. Después de unas explicaciones nos recomendaron seguir con cadenas hasta La Cabrera. Había caído la noche y no había donde dormir hasta El Molar. Al día siguiente celebramos la Navidad en el pueblo. Mi experiencia indica que hay que ser tenaz, pero manejarse con mucha prudencia y sin hacer locuras. Así siempre se sale de los atolladeros.»



INSPECCION TECNICA DE VEHICULOS



CUANDO se habla de seguridad vial no hay que olvidar la inspección técnica de vehículos, una actividad siempre encaminada a mantener los vehículos con la adecuada vigilancia para que su mantenimiento, en lo que respecta a los elementos de seguridad, sea el correcto. Desgraciadamente, y en el caso de nuestro parque, el nivel de cumplimiento de esta normativa no es el más ejemplar, produciéndose además fallos de coordinación y servicio por parte de las Administraciones Central y Autonómica, e infracciones por parte de los transportistas.

Esta afirmación puede además contrastarse con datos. Según la Dirección General de Tráfico, y en cuanto al cumplimiento de la normativa de la inspec-

ción técnica, hay que decir que en 1984, la quinta parte de las denuncias puestas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil a vehículos de transporte lo fueron por no haber pasado inspección técnica.

Si atribuimos esa cifra a los vehículos con tarjeta de transporte de ámbito supralocal, resulta que aproximadamente el 12,75 por 100 de éstos no pasan la inspección técnica que les corresponde. Por comunidades autónomas son: Andalucía, Cataluña, Madrid, Castilla-León y Castilla-La Mancha las que llevan los índices más altos.

En este sentido hay que resaltar que en el mismo año analizado, el 2,70 por 100 de los accidentes con víctimas producidos en carretera tuvieron como causa, al menos concomitante, deficiencias de algún elemento de seguridad del vehículo (un total de 1.500 accidentes), considerando este dato como conservador, ya que en nuestro país aún no se revisa a fondo, en una investigación pormenorizada del accidente, el estado del vehículo que participó en él, ya que todavía esa investigación carece de los medios técnicos adecuados para desarrollarse en profundidad.

RECORDAMOS que para participar en el concurso, las cartas deben ser remitidas a MOTOR16, c/ Hermanos García Noblejas, 41, 28037 Madrid, indicando en el sobre «Para el mejor camionero». Cada carta publicada recibirá como premio un reloj digital, y entre ellas se elegirá la mejor historia, cuyo ganador será premiado con un Fiat Uno Fire.



IVECO
EL MUNDO DEL TRANSPORTE

BUSCAMOS
AL MEJOR
CAMIONERO

G.P. DE FRANCIA MANSELL, LE ROI



Segunda victoria de Nigel Mansell en el Mundial
La superioridad de los Williams-Honda es manifiesta ya mediada la temporada

CON la victoria de Nigel Mansell en el Gran Premio de Francia y el tercer puesto logrado en las últimas vueltas por su compañero de equipo Nelson Piquet, se ha puesto de manifiesto una vez más la superioridad de los monoplazas Williams y del motor Honda que los equipa. Patrick Head, director técnico del equipo británico, había aportado varias modificaciones aerodinámicas para un circuito tan rápido como es el de Paul Ricard, pero en los entrenamientos resultaron difíciles de poner a punto, así como los motores que, al final de la recta Mistral, donde se alcanzan velocidades superiores a los 300 kilómetros por hora, tenían tendencia a detonar. Todos estos problemas se fueron solucionando hasta dejar a los Williams en el grado máximo de competitividad. El tercer puesto de Nelson Piquet lo consiguió en la vuelta 64 adelantando a Keke Rosberg y distanciándose con clara facilidad.

Las condiciones atmosféricas han jugado un papel importante en este Gran Premio, donde en los entrenamientos hizo un calor aplastante, beneficiándose así los coches equipados con neumáticos Pirelli y dejando en desventaja a los equipos más punteros que utilizan Good Year. Sin embargo, el domingo, día de la carrera, bajó la temperatura junto a una seria amenaza de lluvia. Por otro lado, el problema de consumo de carburante volvió a ser un tema a tener en cuenta. Tanto es así que Renault facilitó a Lotus un nuevo motor, no más potente pero sensiblemente más económico. Este favoritismo estaba re-



Senna hizo el mejor tiempo en entrenamientos y salió primero desde la parrilla, antes de la primera curva había sido superado por Mansell.

El segundo puesto en Francia da a Prost el liderato del Campeonato. Su exceso de fogosidad le hizo dar un trompo que le apeó de la victoria.



Nelson Piquet dijo todo lo que podía de sí, no lecho por la cabeza y se conformó con un mediocre — para sus posibilidades — tercer puesto.



servado sólo a Ayrton Senna y para la carrera. Todo esto le fue de poca utilidad al brasileño, que vio esfumarse la posibilidad de hacer una brillante actuación cuando en la tercera vuelta, pasó por encima de la mancha de aceite que había dejado el coche de Andrea de Cesaris, saliéndose de la pista. Los McLaren vieron ensombrecida su competitividad en los entrenamientos por los Williams y por el Lotus de Ayrton Senna, que logró la pole-position. Por otra parte, el excelente comportamiento de los Ligier, que con René Arnoux había conseguido el cuarto mejor tiempo, dejaba a Alain Prost en tercera línea y a Keke Rosberg en la cuarta. Al finalizar los entrenamientos, tanto Prost como Rosberg coincidían al considerar imposible la adaptación de los

McLaren a este circuito, y también el motor TAG resultaba lento al recuperarse en el nuevo tramo del circuito.

Desde la salida, Nigel Mansell tomó la primera posición, seguido por Ayrton Senna, René Arnoux y Gerard Berger, que se había remontado desde su octava posición en la parrilla. Una vez retirado Ayrton Senna, Gerard Berger llegó a ocupar la tercera posición, pero empezaron a caer algunas gotas de lluvia sobre la pista causando un choque entre éste y Christian Danner. Aparentemente no parecía revestir mucha importancia, sin embargo el cambio de Benetton quedó dañado obligando a Berger al abandono. Durante las primeras diez vueltas, René Arnoux, con su Ligier, intentó mantener un ritmo sorprendente lejos de Nigel Mansell,

René Arnoux, con su quinto puesto, confirma las cualidades del Ligier

El tercer puesto en la parrilla de salida era premonitorio de lo que podía hacer en carrera



● En la escudería Brabham reina la desolación. Bernie Ecclestone mira al motor BMW como al causante de todos los males. Riccardo Patrese repite hasta el cansancio que el coche es imposible de poner a punto. A Gordon Murray, padre de la criatura, no se le ocurren más soluciones técnicas extravagantes. La única esperanza para la próxima temporada parece ser el motor Ford.

● Pirelli ha presentado en el Paul Ricard un nuevo tipo de neumático denominado 1-6 para uso en carrera. El ingeniero Mario Mezzanotte ha explicado que esta cubierta está particularmente indicada para altas temperaturas en circuitos rápidos.

● En lo que va de temporada, el equipo Lola Ford ha conseguido los mejores resultados. En los entrenamientos, Alan Jones ha registrado el segundo mejor tiempo en la recta Mistral, a la velocidad de 328,667 kilómetros por hora. Durante la carrera, Patrick Tambay llegó a rodar en la sexta posición.

● Para Arrows, el Gran Premio de Francia ha sido muy costoso. Durante los entrenamientos, rompieron siete motores BMW y en la carrera uno más.

PAUL RICARD EN BREVE

Al parecer, el problema era causa del mal funcionamiento del regulador electrónico de la inyección.

● Renault Sport ha estrenado un nuevo motor llamado EF 15C. Bernard Dudot ha explicado que la potencia y el peso siguen siendo los mismos. Únicamente han cambiado los conductos de admisión y escape, así como la cámara de combustión y la forma del pistón. El retorno de las válvulas es de sistema neumático como en el EF 15 bis. La mayor ventaja de este propulsor es el reducido consumo de carburante.

● Sobre la modificación del trazado, donde se ha acortado la longitud en más de un kilómetro, uniendo la recta de tribunas con la Mistral, Nigel Mansell ha opinado: «Me gusta mucho la modificación. Para mí, el circuito ha mejorado en cuanto a seguridad». A su vez, Alain Prost ha dicho: «Este cambio en el trazado no es interesante. Resulta muy difícil adelantar si el otro coche no mantiene la trayectoria marcada, con lo cual es peligroso. A pesar de esto, la recta Mistral sigue siendo igualmente rápida.»

● Los Ferrari han estrenado nuevas suspensiones que aumentan la distancia

entre ejes de 5,5 centímetros. A pesar de esto, las cosas no marchan en el equipo italiano. Michele Alboreto ha dicho que el coche es prácticamente in-conducible, pero que, sin embargo, el motor es excelente. En el coche de Stefan Johansson se rompió el motor durante el Warm-up, obligándole a usar el muletto para la carrera. Durante los entrenamientos de clasificación, Johansson registró el segundo mejor tiempo. Lástima que fue un error de cronometraje.

● En los Ligier JS27 han montado nuevas tomas de aire anatómicas a los frenos, y las válvulas WASTE-GATES son de nuevo diseño. Con esto se ha intentado mejorar la turbulencia en las ruedas y reducir algo el consumo. Los resultados han sido excelentes.

● El alcalde de Jerez de la Frontera, señor Pacheco, estuvo en el Paul Ricard. Al contrario de lo que se rumoreaba, se fue allí para la venta parcial del circuito andaluz a la compañía gestora del Ricard, sino simplemente como espectador. Sin embargo, aclaró que la Junta de Andalucía está estudiando la posibilidad de comprar una gran parte de las acciones del circuito jerezano.



Keke Rosberg rodó en el tercer puesto la mayor parte de la carrera, a siete vueltas del final se dejó adelantar por el brasileño Piquet.

pero por delante de Alain Prost y Keke Rosberg que empezaban el acoso al piloto galo. A su vez, Jacques Laffitte se remontaba desde la octava a la quinta posición, superando a Johnny Dumfries y Riccardo Patrese. Durante algunas vueltas, Patrick Tambay consiguió situarse con el Lola en la sexta posición, alrededor de la cual se mantuvo hasta la vuelta sesenta, en la que se retiró por problemas mecánicos del motor. Al cumplirse el primer tercio de la carrera, Mansell paró a cambiar neumáticos, operación en la que tardaron 5,7 segundos, para volver a la caza de Alain Prost y Keke Rosberg, que rodaban en cabeza por delante de Nelson Piquet y René Arnoux. La recuperación de Nigel Mansell fue tan asombrosa, que su marcha era dos segundos más rápida por vuelta respecto a Alain Prost. Este hizo mil filigranas para mantenerse en cabeza, intentando sacar todo el jugo a su McLaren. A pesar de su esfuerzo, Mansell le adelantó sin el más mínimo problema separándose de él a un ritmo asombroso, llegando a tener diecinueve segundos de ventaja. Esto mismo se volvió a repetir cuando Nigel Mansell se paró por segunda vez a cambiar neumáticos.

Al cumplirse los dos primeros tercios de la carrera, Mansell rodaba en solitario, respaldado por el perfecto funcionamiento del Williams. Igualmente fiable y a punto parecía el coche de Nelson Piquet. Este rodaba desgastado sin entablar lucha con nadie, manteniéndose en



La decepción de la actuación de los Ferrari se ve reflejada en el triste ambiente que reinaba en el box de los de Maranello.

la cuarta posición, precedido por los McLaren y teniendo a sus espaldas a René Arnoux y Jacques Laffite.

La carrera, llegada la vuelta setenta, se había teñido de cierto aburrimiento. Los once coches que quedaban en carrera tenían claramente definidas sus posiciones, y cuando todos optaban por mantenerse así hasta el final, Nelson Piquet emprendió la caza de Keke Rosberg. Sólo necesitó cuatro vueltas para arrebatarse el tercer puesto y alejarse, sin que el finlandés pudiese defenderse. A la vez, Michele Alboreto se situaba octavo adelantando a Derek Warwick que rodaba junto a Riccardo Patrese.

La actuación de los Ferrari no ha podido ser más penosa. Concretamente Michele Alboreto, después del Warm-up, dijo que su coche cuando tenía el depósito de gasolina lleno, era inconducible. Stefan Johansson tuvo continuos problemas mecánicos y al final se tuvo que retirar por avería en el sistema de alimentación.

Para Bernie Ecclestone, el Gran Premio de Francia no ha sido del todo desafortunado. Sus coches han ocupado el noveno y el séptimo puesto, a pesar de los inconvenientes aparecidos en los en-

trenamientos. Ningún Benetton llegó a la meta. Teo Fabi se rozó con Derek Warwick, viéndose obligado a entrar en boxes para sustituir un neumático, posteriormente el propulsor de su coche causó una avería de máxima gravedad.

Para la escudería Minardi, pocas alegrías. Durante los entrenamientos, fueron múltiples los turbos que se incendiaron, luego Alessandro Nannini se retiró por avería en el cambio y Andrea de Cesaris rompió su motor encharcando la pista de aceite y causando, indirectamente, el accidente de Ayrton Senna.

Después de la victoria de Mansell en el Paul Ricard, el equipo Williams se perfila como el más temible. En las próximas carreras, Lotus deberá luchar duro para devolver a Senna la posibilidad de encabezar la clasificación del campeonato. Por otra parte, Alain Prost está empleando la estrategia de sumar puntos en todas las carreras y estar al acecho. Sus dotes de puesta a punto, compensan en parte la inferioridad del McLaren frente al Williams. Al margen de esto, si la mala suerte no se ceba con Ayrton Senna, puede que sea éste su año.

Texto y fotos: Gigi Corbetta

PARRILLA DE SALIDA

12 A. Senna Lotus-Renault 1-06-526	5 N. Mansell Williams-Honda 1-06-755
6 N. Piquet Williams-Honda 1-06-797	25 R. Arnoux Ligier-Renault 1-07-075
1 A. Prost McLaren-TAG 1-07-266	27 M. Alboreto Ferrari 1-07-365
2 K. Rosberg McLaren-TAG 1-07-545	20 G. Berger Benetton-BMW 1-07-554
19 T. Fabi Benetton-BMW 1-07-818	28 S. Johansson Ferrari 1-07-874
26 J. Laffite Ligier-Renault 1-07-913	11 J. Dumfries Lotus-Renault 1-08-544
16 P. Tambay Lola-Ford 1-08-616	8 D. Warwick Brabham-BMW 1-08-905
3 M. Brundle Tyrrell-Renault 1-09-044	7 R. Patrese Brabham-BMW 1-09-436
4 P. Streif Tyrrell-Renault 1-09-700	17 C. Danner Arrows-BMW 1-09-737
24 A. Nannini Minardi-MM 1-09-792	15 A. Jones Lola-Ford 1-09-929
18 T. Boutsen Arrows-BMW 1-09-987	14 J. Palmer Zakspeed 1-10-305
23 A. de Cesaris Minardi-MM 1-11-483	29 H. Rothengatter Zakspeed 1-12-163
21 P. Ghinzani Osella 1-12-443	22 A. Berg Osella 1-14-264

CLASIFICACION

1, Nigel Mansell (Williams-Honda), 1-3719/272; 2, Alain Prost (McLaren-TAG), a 17/128; 3, Nelson Piquet (Williams-Honda), a 37/545; 4, Keke Rosberg (McLaren-TAG), a 48/703; 5, René Arnoux (Ligier-Renault), a una vuelta; 6, Jacques Laffite (Ligier-Renault), a una vuelta; 7, Riccardo Patrese (Brabham-BMW), a dos vueltas; 8, Michele Alboreto (Ferrari), a dos vueltas; 9, Derek Warwick (Brabham-BMW), a tres vueltas; 10, Martin Brundle (Tyrrell-Renault), a tres vueltas; 11, Christian Danner (Arrows-BMW), a cuatro vueltas.

ASI VA EL MUNDIAL

Pilotos

1, Alain Prost, 39 puntos; 2, Nigel Mansell, 38; 3, Ayrton Senna, 36; 4, Nelson Piquet, 23; 5, Keke Rosberg, 17; 6, Jacques Laffite, 14; 7, Stefan Johansson y René Arnoux, 7 puntos

Marcas

1, Williams, 61 puntos; 2, McLaren, 56; 3, Lotus, 36; 4, Ligier, 22; 5, Ferrari, 13; 6, Toleman, 8; 7, Tyrrell y Brabham, 2



Una carrera sin errores

ER un Gran Premio por televisión es mucho más divertido que disputarlo dentro del pequeño espacio habitable de un Fórmula 1. Pese a esta realidad, hay muchos jóvenes que aspiran a ser pilotos. Lo entiendo muy bien: Yo también pensaba como ellos hace tiempo..., pero el que quiere hacer deporte a nivel profesional debe considerar también otras disciplinas como, por ejemplo, el tenis, deportes que son muy personales, menos peligrosos e igualmente gratificantes. El que juega al tenis debe contar sólo consigo mismo. El que corre en Fórmula 1 debe vérselas con muchos factores, y el coche es

basta con andar muy deprisa. Para ser un piloto profesional hay que encontrar una estabilidad emotiva, saber escoger el equipo adecuado y cuidar perfectamente las relaciones públicas.

Segundo: Comprender bien este oficio puede ser fácil y divertido en los primeros momentos, pero después hay que dedicarse al ciento por ciento si se quiere progresar. No todos están dispuestos a dedicar a las carreras días y días de sol a sol renunciando a la compañía de los amigos, a las veladas en los bares o discotecas.

Tercero: Correr en la categoría adecuada y en el país adecuado. En 1981 emigré a Inglaterra para correr en Fórmula Ford. Para mí era una elección obligada, pero los que viven en Italia o Francia, por poner un ejemplo, pueden contar en su propio país con campeona-



el primero de todos ellos. En cualquier caso, hay que decir que correr en automóvil da grandes satisfacciones.

No es fácil dar consejos a los que quieren ser pilotos profesionales. Haría falta examinar caso por caso, pero hay algunas sugerencias que, a mi parecer, pueden ser válidas para todos.

Primero: Empezar con el karting, es el mejor sistema para acercarse a las carreras tanto desde el punto de vista técnico como desde el punto de vista económico. No creo que sea necesario recalcar la importancia de los conocimientos que se pueden adquirir corriendo con un kart: se ha dicho centenares de veces. Quien va deprisa tiene las cualidades necesarias para andar fuerte en un monoplaza; esto es cierto, pero hay que añadir algo más que normalmente no se dice: para llegar a ser un piloto profesional no

tos de promoción que son muy válidos. De todas formas, si se aspira a correr en Fórmula 1 es casi obligado correr en Inglaterra. En este país se encuentran casi todos los equipos de Fórmula 1 y para destacar en los campeonatos de promoción hay que tener una mentalidad muy especial, y no me refiero ya a la parte técnica, sino a todo lo demás. El que va a correr a Inglaterra debe aprender a expresarse en inglés y a vivir con los ingleses. Debe acostumbrarse a ser un extranjero en medio de un público muy aficionado que apoya a sus pilotos locales. Debe hacer también un cambio psicológico: abandonar amistades y costumbres para sólo pensar en las carreras. Y este último punto es fundamental, por lo que aconsejo hacer las maletas y salir andando para allí.

Cuarto: No equivocarse. Si se quiere correr en Fó-



LA COLUMNA DE AYRTON SENNA

mula 1 hay que recorrer un camino rápido y bien definido: Fórmula Ford 1.600, Fórmula Ford 2.000 y Fórmula 3. El piloto que recorre bien este camino en tres años, y recorrerlo bien significa avanzar ganando carreras, tiene una posibilidad muy clara de llegar a la Fórmula 1 en el cuarto año. Si en el transcurso de esta progresión se hace una temporada mal todo se viene abajo. Hacer una temporada buena, una regular y otra buena es bastante normal, pero para destacar es imposible equivocarse, hay que demostrar siempre una progresión imparable. En caso contrario, todo será mucho más difícil. No hay que olvidar nunca la dureza del mundo de las carreras, un mundo en el que cuesta sudores el lograr el prestigio, que puede venirse abajo en menos de un minuto. En tres años de carreras en Inglaterra disputé cinco campeonatos. Los gané todos y cuando llegué a la Fórmula 3 gané las diez primeras carreras de un tirón. Tras estos resultados fueron los equipos de Fórmula 1 los que se interesaron por mí. Si me hubiese equivocado en la última temporada, en la que corrí en Fórmula 3, todo se habría venido abajo.

Quinto: Tener los medios para ganar. Y cuando digo medios lo que quiero decir es dinero. Cuando se está empezando y el piloto es un don nadie es casi imposible encontrar un patrocinador.

Si aún estáis convencidos de vuestra afición y queréis ser profesionales, probad, pero no olvidéis: delante del televisor hay más diversión.



Ayrton Senna

Un toque de distinción fuera de serie



DSD ahora tiene por fin, el "Super Kit" para transformar su Suzuki en una verdadera joya.

No dejes de venir a verlo en los puntos de venta autorizados o solicita folleto explicativo a:

D.S.D. Dieter Soucek Design
c/ Pechuan, 14 - Tel. 416 79 86
28002 MADRID

TORIA • AUTO-SPORT
Alda. Recalde, 62 (esq. c/ Egaña)
Tel. 444 03 41 - Telex 32637 TORIA-E - 48010 Bilbao

TURINI
c/ Calvet, 73-75 - Tel. 209 67 33
08021 Barcelona

RALLYE CORTE INGLES

TURBOSAINZ



Carlos Sainz ha logrado en Las Palmas su tercer resultado de la temporada y su primer triunfo importante, tras las últimas desafortunadas actuaciones.

Si alguien tenía alguna duda, el desarrollo del Rallye Corte Inglés en tierras canarias ha sido concluyente: a Carlos Sainz, sobre el Maxiturno, es difícil ganarle si todo sale según lo esperado. Lamentablemente para el joven piloto madrileño, esta temporada ha tenido más desventuras que satisfacciones; pero una de ellas, la última, ha sido la de lograr vencer en esta prueba, puntuable para el europeo, y batir a pilotos tan destacados como Jimmy McRae, Franco Cunico o Antonio Zanini, con una montura ya verdaderamente competitiva.

La inscripción ha sido notable, con todos los protagonistas españoles, a los que se sumaban los dos extranjeros mencionados. El británico, campeón

del Reino Unido, sobre un MG Metro 6R4 oficial; el italiano, poco conocido en España, pero de la generación de rápidos pilotos de su país, sobre un Lancia 037 de la escudería Tamauto.

En lo que a los grupos B se refiere, los cinco pilotos favoritos se veían reforzados con la presencia de Carlos Lamberti, con un Manta ex oficial; Santiago Alvarez, con el Renault Tour de Corse, que había sido de Fasa, y Manuel Rodríguez, con un Lancia 037 de la primera evolución.

En grupo A los dos Peugeot de Moratal y Pradera tenían que vérselas con

Antonio Zanini, nunca pudo con Sainz. Sin embargo, el de Viladrau mostró las posibilidades suyas y del coche.



el impresionante BMW 635 CSI, que ya había demostrado su superioridad en Tenerife, espectacularmente conducido por José María Ponce. Barreras y Lora eran también pretendientes a la victoria final.

Con un empate entre Sainz y Serviá en el primer tramo, se puso de manifiesto lo que iba a ser la carrera. Cunico quedaba a dos segundos; Zanini era cuarto, en un prudente comienzo, y los Opel de Beny y Lamberti se colocaban por delante de McRae, que tienen también un inicio muy conservador. Lamentablemente, Serviá tiene muy pron-

Una vez más Benigno Fernández se encontraba en la llegada. En El Corte Inglés tuvo que emplearse a tope.

to el único incidente por error que le recordamos desde que corre con Lancia: a causa de un bloqueo de acelerador, se sale en el tercer tramo, dañando seriamente su Lancia con los colores de Lucky Strike. Hubo quien pensó que algo de mal fario había en la operación, recordando el aparatoso accidente de Medardo Pérez en Tenerife, con otro Lancia con los mismos colores.

Era pues Cunico el único que mantenía parcialmente el ritmo de Sainz, aunque ni Zanini ni McRae dejaban escapar mucho al piloto de Renault. Así, al término de los dos primeros bucles de la primera etapa, la diferencia entre los dos primeros es de diez segundos, con Zanini y McRae empatados a 23 segundos. Beny tiene que pelear contra un incisivo Lamberti, y los dos no

G.P. DE BELGICA

SITO PONS CASI LIDER

La típica lluvia de las Ardenas ha dado al Gran Premio de Bélgica una especial emoción. Bajo la cortina de agua la jerarquía de los entrenamientos sirve de poco. En esas condiciones son los más audaces quienes triunfan, y en esta ocasión los más audaces han sido Domenico Brigaglia, Sito Pons y Randy Mamola. Los tres han hecho de la lluvia su aliada. Para Brigaglia y Mamola este triunfo de la temporada, para el italiano el primero de toda su carrera, pero para nuestro Sito Pons es el segundo del año tras el que ya obtuviese en Yugoslavia. Entonces se le podía objetar que había ganado porque no todos sus rivales estaban en pista. Esta vez, no. Esta vez Sito Pons arrancó bien y en el primer giro se colocaba en cabeza y no dejaría nunca esa posición de privilegio hasta la bandera ajedrezada. Y eso en unas condiciones difícilísimas de la pista. Ha sido una gran victoria personal que le lleva a ser segundo del mundial a diez puntos de Lavado y además refuerza esa fama suya de ser muy buen piloto bajo la lluvia. En el circuito de Spa-Francorchamps lo ha demostrado.

En el octavo litro esta vez el duelo fratricida que enfrenta a Gresini y Caglar no ha podido tener lugar. Sólo en parte en los entrenos, en los cuales el aspirante Caglar era el más veloz por el escaso margen de tres centésimas sobre Auvinger y tres décimas sobre



Lamberti (arriba) se alzó con la victoria entre los canarios. Moratal volvió a vencer en grupo A. Jimmy McRae (derecha) quedó sorprendido del nivel de los pilotos españoles.



se distancian demasiado de Santiago Alvarez y Manuel Rodríguez, en una lucha particular por el liderato.

Pero no iban a faltar otras emociones antes del fin de la primera etapa, porque un pinchazo retrasó a Sainz en 30 segundos y dejó la clasificación al término de la primera jornada en manos de Cunico, con 16 segundos sobre Sainz y Zanini y 17 sobre el británico. Beny y los tres canarios seguían en la clasificación, por delante de Arqué, retrasado a causa de una suspensión delantera desreglada y unos frenos imposibles de purgar. Tras el segundo Opel oficial, Moratal encabeza la clasificación en el grupo A, tras el accidente de Ponce a causa de una rueda que se salió. El segundo Peugeot marchaba algo más retrasado, detrás de Capdevila, líder entre los coches de serie. Entre los abandonos, uno más de Guillermo

Barreras, con la caja de cambios rota.

La segunda etapa iba a estar marcada por la recuperación de Sainz, dispuesto a llevarse la carrera a cualquier precio. El piloto del Renault llevó a cabo una impresionante demostración que le llevó primero a recuperar el liderato y después a dominar la carrera y permitirse el lujo de bajar el tren de forma más que ostensible. Sólo entonces sus rivales le desalojaron de los mejores tiempos, ya con la presión del turbo más rebajada.

En un principio Cunico quiso disputarle la cabeza, hasta que el italiano se salió de la carretera al asumir un riesgo mayor del que podía. Luego, un bloqueo de acelerador de Zanini (que tuvo que parar el motor en dos ocasiones hasta que se solucionó el problema) y un ligero «toque» y trompo de McRae dejaron las cosas sentenciadas.

Beny Fernández tuvo que emplearse a fondo para contrarrestar los ataques de Lamberti y de Santi Alvarez, que a punto estuvo de vencer entre los locales, pero se salió en el último tramo, intentando recuperar los seis segundos que le separaban de Lamberti. Rodríguez se mantuvo a la expectativa y Capdevila dio cuenta de Moratal, más preocupado de ganar el grupo A que en contrarrestar los ataques del piloto de BMW.

Impresionante pues la demostración de Sainz, que hoy por hoy es más rápido que Zanini, incluso éste en las mejores condiciones mecánicas. El fallo de Serviá fue muy bien aprovechado por el siempre eficaz Beny, que se afianza en el Campeonato de España, a la espera de lo que pueda ocurrir en su intenso mes de agosto.

José M. Cernuda

TRAMO A TRAMO

● El Maxiturbó que venció en Las Palmas es el mismo utilizado en el RACE y en el Garrigues, con el que nunca se había ganado una carrera. No tuvo más que un ligero problema de inyección de agua, pero la noche anterior a la carrera hubo que cambiar el motor porque se repetía la misma avería que rompió el turbo en Tenerife.

● El accidente de Medardo en Tenerife posibilitó que el presupuesto de Lucky Strike se trasladase al equipo del RACC. Este desahogo momentáneo no significa necesariamente que Serviá amplíe su calendario, ya muy

comprometido, pero si lo hace sería asistiendo al Rallye de Madeira.

● Quien definitivamente no irá a la isla es Guillermo Barreras, que ha decidido abandonar su participación en el Campeonato de España. Su próxima salida la hará en el Rías Bajas, intentando que el coche aguante una carrera más corta.

● Alfonso Loza, sobre el Kadett GSi, no tuvo su día. Falto de entrenamiento y sin poderse comunicar con el copiloto por fallos en los auriculares, se perdió en las profundidades de la clasificación. Una ligera salida y una penalización posterior le retrasaron considerablemente.

CLASIFICACIONES

1. Sainz-Boto (Renault 5 Maxiturbó), 2-51-31. 2. Zanini-Autet (Ford RS 200), a 1-24. 3. McRae-Gringdod (MG Metro 6R4), a 1-40. 4. Beny Fernández-Orozco (Opel Manta 400), a 4-15. 5. Lamberti-Sarmiento (Opel Manta 400), a 4-43. 6. Rodríguez-Padrón (Lancia 037), a 7-36. 7. Arqué-Muntanyola (Opel Manta 400), a 9-21. 8. Capdevila-Cortecero (BMW 325i, vencedor en grupo N), a 20-06. 9. Moratal-Rodríguez (Peugeot 205 GTi, vencedor en grupo A), a 20-47. 10. Pradera-Zubizarreta (Peugeot 205 GTi), a 21-32.

CAMPEONATO DE ESPAÑA

1. B. Fernández (1.136 puntos). 2. S. Serviá (908). 3. B. Moratal (739). 4. C. Sainz (671). 5. A. Zanini (699).



Una carrera inteligente y llena de audacia la de Sito Pons en el mojado circuito belga de Spa.



La caída de Carlos Lavado, en la misma curva de la foto superior, acerca a Sito Pons al liderato. Una carrera sin errores y en primera posición desde el banderazo dio el triunfo a Randy Mamola.

Gresini. Nieto, con los sempiternos problemas mecánicos de su MBA, era nada menos que decimoséptimo, mientras que Sánchez-Marín era vigésimo primero. En la carrera el primer líder era Bianchi, que se desenvolvía muy bien sobre el piso empapado, condición ésta que naturalmente favorecía las caídas y problemas mecánicos. El primero en padecerlos fue Nieto, víctima de la entrada de agua en el carburador, lo que le impedía incluso terminar el primer giro. Cadallora también visitaba pronto los boxes con problemas en el depósito..., así la carrera iba a significar en principio un excitante mano a mano entre Bianchi, Gresini, Pietroniro y el argentino Pérez. Esto era sin contar con Brigaglia, el escudero de Nieto. Primero iba tras este grupo, luego los estudiaba y a partir de media carrera los «digería» uno a uno hasta ponerse en cabeza, escaparse y vencer



Brigaglia, el escudero de Nieto. Venció sin dar opción a los favoritos.

sin mayor problema. Gianola, que remontaba desde una mala posición de salida hasta llegar a contactar con los de cabeza, acababa por los suelos y así la única emoción estaba en ver quién sería segundo. Bianchi, con problemas, se retrasaba, y Pietroniro se imponía al sorprendete Willy Pérez mientras que un excesivamente conservador Gresini era cuarto, lo justo para colocarse líder del mundial.

Carlos Lavado obtenía su enésima pole-position en 250 c.c., ello con un margen de más de un segundo sobre Wimmer, ambos con Yamaha. Tercero era el cada vez más veloz McLeod con su Armstrong de motor Rotax, precediendo a Mang, Taira, Sarron y Sito Pons, éste con problemas en su suspensión delantera que no rendía como se esperaba. Carlos Cardús, en cambio, no tenía problemas de suspensión ya que le habían montado a su moto una



Durante los entrenamientos Christian Sarron perdió el control de su moto, en una caída muy espectacular pero sin consecuencias.

horquilla invertida, cosa que Honda HRC no permitió hacer con la de Sito. Sin embargo, Carlos sufría en este velocísimo trazado las consecuencias de ir con menos motor y obtenía el vigésimo quinto tiempo.

Ya hemos dicho cuál fue la carrera de Sito. Primero de punta a cabo en unas muy difíciles condiciones en las que no cometió ningún error siendo además constantemente el más veloz en la pista, siendo tan sólo batido su tiempo por Sarron en el último giro, cuando luchaba por una plaza en el podio. Esto deja bien clara la demostración del piloto barcelonés. Este, tras la carrera, evidentemente se mostraba muy satisfecho y al preguntarle MO-

TOR16 si realmente pensaba dominar del modo en que lo había hecho nos contestó: «En verdad, no, pero me he encontrado muy a gusto y la moto pesa a no haberla podido poner bien a punto para mojado me ha ido muy bien. El desarrollo me ha quedado un poco corto pero esto me ha ayudado en las horquillas y curvas lentas.»

Del resto de pilotos eran Carter y McLeod quienes primero seguían a Pons, mientras que justo al cumplirse el primer giro Carlos Lavado se iba espectacularmente por los suelos. Los Wimmer, Taira, Mang, etcétera, y otros gallitos de la categoría no se adaptaron a las condiciones del piso e hicieron modestas carreras. Esta circunstancia la

aprovechó magistralmente otro compatriota, Carlos Cardús. Este había arrancado en medio del pelotón y fue escalando posiciones sin cesar hasta terminar en una excelente sexta posición, lo que sí es una buena operación para él aún lo es mejor para el equipo, ya que le resta puntos a los rivales de Sito.

La lucha por la segunda plaza parecía que iba a adjudicársela el piloto de la JJ-Cobas, Alan Carter, pero éste debía ceder cuando comenzaba a tener problemas con el cambio. Así McLeod era segundo y Cornu, autor de una fulgurante remontada completaba el podio. Sarron era cuarto; Carter, quinto, y Cardús, sexto.

REPONGA HOY SUS NEUMATICOS (25% Ahorro)

MONTE 4 NEUMATICOS Y PAGUE SOLO 3 SOLO HASTA EL 15 DE JULIO

Firestone  **EURO AUTO S.A.**  Firestone

Segovia, 59 ☎ 2658715 • Avda. Brasil, 1 (Esq. a Orense, 30) ☎ 4556617 • Puerto Alcolea, 9 (Vallecas) ☎ 4785383 • Ezequiel Solana, 15 ☎ 4088520



También en el medio litro el agua hizo estragos. El líder, Lawson, se limitó a puntuar y mantener su posición en la clasificación general.

SPA EN BREVE

● Esta carrera no fue retransmitida por Televisión porque los organizadores belgas no se pusieron de acuerdo con la Televisión Belga sobre el eterno problema de derechos. Sólo se han servido veinte minutos a Eurovisión.

● Freddie Spencer no reaparecerá hasta el Gran Premio de Inglaterra en lugar de hacerlo en el de Francia como se anunció en un principio. El máximo beneficiario de ello es Roche que hereda la moto del americano. Bélgica como entrenamiento, y a dar la campanada en Francia. La campanada ha estado a punto de darla ya en Bélgica en cuanto que al caerse, la moto siguió sola y entró en boxes arrollando, por fortuna, sin daños, a la mujer de Hubert Rigal.

● En esta carrera participaba por vez primera una 125 monocilíndrica preparándose para la nueva reglamentación. Se trata de la EMC con motor Rotax que pilotaba Noel. No se clasificó para la carrera.

● Los problemas de motor de Nieto en Assen eran debidos a un problema

de un poro en un cárter. Para los entrenos del sábado en Spa sus mecánicos tuvieron que hacer un motor de otros dos.

● En 250 había dos pilotos españoles, o medio, porque uno de ellos es andorrano. Se trata de Echaide y Cardelús. El primero reaparecía tras su caída en el Jarama, pero no lograba clasificarse. No cuestionaba la eficacia de la moto sino el poco tiempo que tuvo para adaptarse a un circuito tan difícil como Spa. Cardelús, con muy poca potencia en su motor, tampoco lograba la calificación para la carrera.

● Esta vez no hicieron el desplazamiento ni Toni García ni González de Nicolás.

● Sánchez-Marín se caía en carrera cuando navegaba en medio del pelotón y Hernández no lograba clasificarse. Como siempre la moto le dio un sínfin de quebraderos de cabeza.

● Los progresos de las Armstrong se deben a que sus motores Rotax llevan unos cigüeñales especiales realizados por el austriaco Michael Shaepleitner.

Como en el caso de Lavado, Lawson obtenía también otra enésima pole-position, medio segundo mejor que Sarron, muy eficaz en el trazado belga. Mamola y Baldwin completaban el dominio de Yamaha sobre la Honda, ya que la mejor de estas últimas era la de Gardner, quinto, precediendo a De Radigues, McElnea y Roche, éste por fin con una Honda cuatro cilindros, la de Spencer. Garriga tuvo bastantes problemas en los entrenamientos y era decimotercero.

Randy Mamola debió ver la carrera de Sito Pons puesto que el espectacular americano le imitaba en todo: Primero, desde que el semáforo de salida se ponía en verde hasta que el director bajaba la bandera a cuadros. Segundo, sin inquietarle, era Lawson, corriendo intentando no cometer errores y puntuar. Baldwin, conquistó la tercera plaza pero perdía su beneficio a causa de una caída, lo cual aprovechó Sarron que remontaba tras haber arrancado mal. Las caídas estuvieron a la orden del día y así Haslam, Roche, Schwanz, Lewis y el citado Baldwin eran algunos de los tenores que probaban la dureza del asfalto ardenés. Garriga debía entrar en boxes en la vuelta séptima tras un ligero gripaje, causado muy posiblemente por la entrada de agua por un carburador. En el campeonato Lawson refuerza su liderato aventajando en diez puntos a Mamola y en doce a Gardner que aquí terminó cuarto.

Texto y fotos: J. L. Aznar

CLASIFICACIONES

125 c.c.

1. D. Brigaglia (Ducados), 43-21-59. 2. L. Pietroniro (MBA), 43-39-79. 3. W. Pérez (Zenella), 43-47-94. 4. F. Gresini (Garelli), 43-48-88. 5. O. Liegeois (Assmex-ASX), 43-52-42. Vuelta rápida: Brigaglia (Ducados), 3-02-05, a 137,237 kilómetros.

250 c.c.

1. A. «Sito» Pons (Honda), 47-43-42. 2. D. McLeod (Armstrong), 47-54-39. 3. J. Cornu (Honda), 48-19-39. 4. D. Sarron (Honda), 48-19-71. 5. A. Carter (J.J. Cobas), 48-20-88. 6. C. Cardús (Honda), 48-34-21. Vuelta rápida: Sarron (Honda), 2-55-97, a 141,979 kilómetros.

500 c.c.

1. R. Mamola (Yamaha), 57-25-02. 2. E. Lawson (Yamaha), 57-42-45. 3. Ch. Sarron (Yamaha), 58-27-84. 4. W. Gardner (Honda), 58-33-30. 5. R. McElnea (Yamaha), 58-38-65. Vuelta rápida: R. Mamola (Yamaha), 2-48-99, a 147,843.

ASI VA EL MUNDIAL

125 c.c.

1. F. Gresini, 62 puntos. 2. L. Cadalora, 61. 3. E. Gianola, 47. 4. D. Brigaglia, 41. 5. B. Kneubühler, 24.

250 c.c.

1. C. Lavado, 72 puntos. 2. A. Pons, 62. 3. A. Mang, 51. 4. J. F. Baldé, 45. 5. M. Wimmer, 44.

500 c.c.

1. E. Lawson, 84 puntos. 2. R. Mamola, 74. 3. W. Gardner, 72. 4. M. Baldwin, 52. 5. Ch. Sarron, 43.

FORMULA 3

VINUESA, SIN SUERTE

ALFONSO García de Vinuesa ha vuelto a tener la suerte de espaldas en el Campeonato alemán de Fórmula 3. El piloto español del equipo Epoca-Rep-sol no pudo participar en la prueba de Erding porque su coche tuvo una rotura de chasis antes de la carrera y a la vista del desperfecto creyeron más interesante re-

tirarse de la prueba. Vinuesa hizo unos entrenamientos magníficos que le dieron la cuarta plaza en la parrilla de salida.

Tras la última prueba antes de la carrera, el «warm-up», se descubrió la rotura del chasis y el equipo se retiró por precaución. Foitek fue el vencedor, a los mandos de un Dallara Spiess, seguido de Nissen y Schneider. Alfonso Vinuesa está ahora en el octavo lugar del Campeonato.



RAID

DE PARIS A CHINA

LA sociedad del Tour de France se ha puesto ya en movimiento para preparar la que puede ser una de las pruebas más duras para los amantes de la competición y la aventura el Raid Paris-China. Seis coches y doce hombres, entre los que se encuentran los hermanos Marreau,

han salido de París dispuestos a recorrer Italia, Yugoslavia, Bulgaria, Turquía, Siria, Jordania, Arabia Saudí, los Emiratos Arabes, Omán, Pakistán y China para preparar el recorrido que será de 16.000 kilómetros, a cubrir en veinticinco días, y que probablemente se disputarán en septiembre u octubre del próximo año. El equipo de reconocimiento dispone de dos meses para recorrer el itinerario, preparar el road-book y elegir las ciudades para las finales de etapa.

A TODO GAS



Boxes

EL equipo Frigola-Bou fue el ganador del Rallye de Igualada, una de las pruebas de más prestigio en el calendario catalán. Frigola y Bou ganaron con R-11 Turbo de la Red Renault de Cataluña. La segunda plaza fue para Bardolet, con Citroën Visa GTI, y el tercer puesto para Serra, con Peugeot 205 GTI.

GONZALEZ Campa y Navarrete, en monoplazas, junto con Abia y Domínguez, en turismos, fueron los ganadores de la VI Subida Charra celebrada en Candelario (Salamanca). El duelo entre el R-5 Turbo Gr. 4, de José Abia, y el Alfa Romeo Gr. A de Daniel Domínguez fue impresionante.

CALAFAT

24 HORAS SCOOTER

POCO a poco el circuito de Calafat va recobrando su pulso, y en la última reunión fueron los Scooters los que utilizaron la pista. La reunión contó además con una prueba de regularidad para Clásicos Deportivos, en que se impuso Alfonso de Caralt con un

MGB, y otra para karts de 250, que dio lugar a una lucha emocionante entre Manuel Sánchez (Egar-Kart-Derbi) y Sebastián Llevadot (Swiss-Hutless-Rotax) resuelta a favor del segundo tras KO técnico del primero. En la categoría de Scooters se inscribieron 42 equipos Lambretta, uno Honda y el resto Vespa. Al término de estas 24 horas se impuso la Vespa 200 de Medina-Roda-Rojas, que dio 802 vueltas al circuito; sus máximos rivales Ventura-Orti-Arredondo debieron abandonar a tres horas del final.



NO TE EQUIVOQUES... A 200 Km./h. hay que estar seguro!!



V-65 Lario
4 válvulas
888.976 Ptas.
CON IVA INCLUIDO



933.504 Ptas.

IMPORTADOR
LEZAUTO

C/ Julián Camarillo, 7
Tel. 204 47 40

RED DE
CONCESIONARIOS



1000 SP
1.189.543 Ptas.
CON IVA INCLUIDO

909.205 Ptas.
CON IVA INCLUIDO

ITALIA GANA



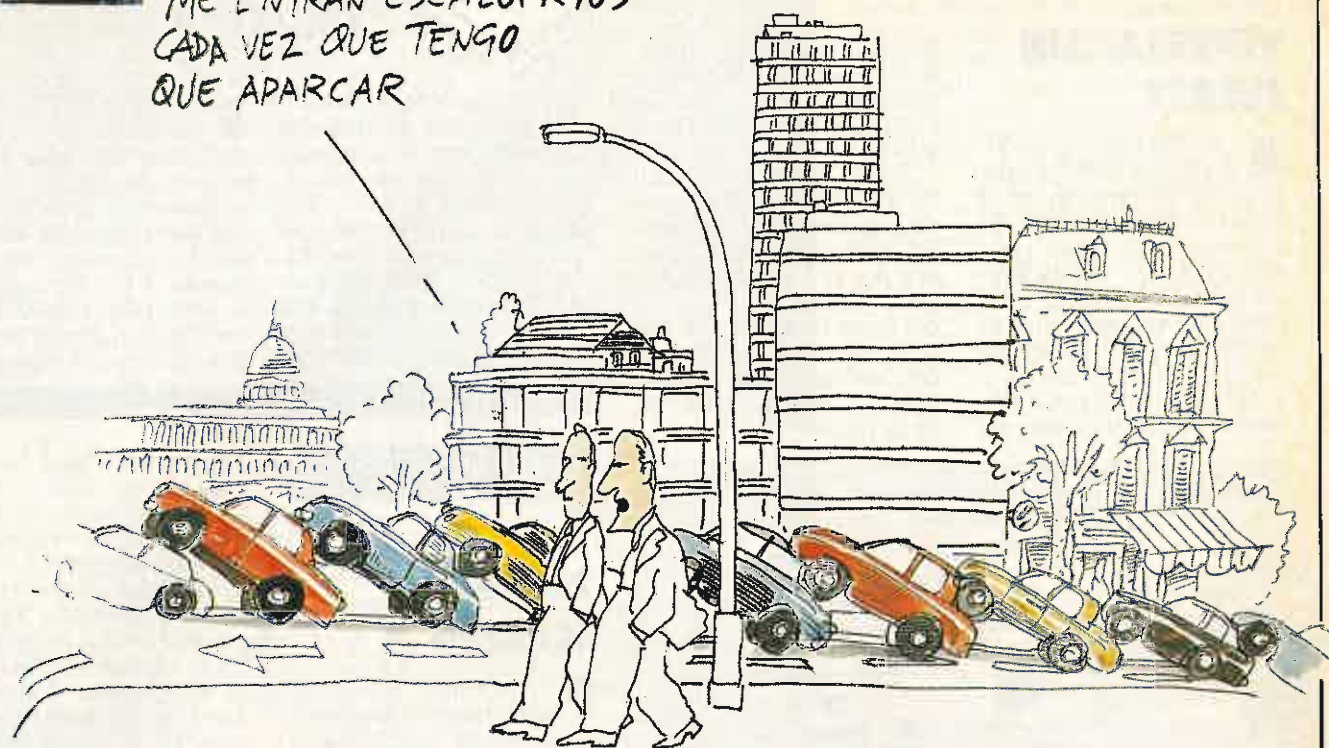
Lemans
1000

Garantía de un año
o 10.000 Km.



BALLESTA

ME ENTRAN ESCALOFRÍOS
CADA VEZ QUE TENGO
QUE APARCAR



Juan Ballesta

FRANCISCO DEL BRIO

EL desgraciado accidente del jugador madridista Miguel Porland, «Chendo», en el que falleció su hijo, justo un día antes de cumplir su primer mes de vida, ha puesto una vez más de manifiesto la vulnerabilidad de los niños en los automóviles. La noticia de la muerte de Miguelito ha trascendido por la popularidad del padre, pero no podemos olvidar que cada dos días pierde la vida en la carretera un niño.

En España la única norma que protege la seguridad de los niños en los coches es la obligatoriedad de que éstos viajen en el asiento trasero si no tienen la altura necesaria para poder llevar abrochado el cinturón de seguridad. Medida evidentemente insuficiente y que, a pesar de su sencillez, se incumple en numerosas ocasiones. Pero la pregunta de todos debe ser: ¿se puede hacer algo más? Evidentemente, sí.

Para empezar, tomar conciencia del problema. Ciento ochenta niños muertos al año en accidentes de circulación son demasiados. A ningún fabricante de automóviles le gusta ver la foto de su coche ilustrando la noticia de un accidente y menos si ha muerto un niño. Por ello son los pri-



Viajar con los niños

meros en estudiar los factores de seguridad y proponer los medios más adecuados para prevenir los daños de sus ocupantes. Luego debe ser la Administración quien se interese por estas investigaciones, para que sus normas de tráfico dejen de ser un puro trámite, como es el caso del Código español. Incluso la Administración deberá incentivar la fabricación y comercialización de accesorios que en otros países venden para que los niños viajen seguros.

Por ejemplo, parece que nadie en

España se ha enterado de que existen unas cunas especiales que, ancladas convenientemente, en caso de accidente se vuelcan sobre el bebé, protegiéndole e impidiendo que salga del vehículo. Que nadie quiere saber que el lugar más seguro para que un niño se siente en su silla es en la parte delantera, situado contra la marcha, que el lugar más peligrosos para un niño es ir sentado en el centro del asiento trasero o que los niños que no tengan la talla de un adulto, cuando usen los cinturones de seguridad, deben hacerlo sentados sobre un cojín sólidamente fijado a la banqueta. Y, en último lugar, que en caso de choque a sólo una velocidad de 60 kilómetros por hora es imposible para una persona normal mantener en los brazos a un bebé de menos de un año.

La realidad de cuanto acabo de decir lo he podido comprobar en diversas filmaciones sobre accidentes simulados, en los que, a pesar de estar realizados con muñecos articulados, he de reconocer que en más de una ocasión, al ver cómo estos muñecos vestidos con ropa de niño salían despedidos por las ventanillas, no pude evitar que se me pusieran los pelos de punta.

SERIE FUTURO

81



BERTONE ZABRUS

ESTE es el último diseño de Bertone, que se presentó en el Salón de Turín de 1986. Sobre la base mecánica de un Citroën BX 4 TC, este genial diseñador ha creado un prototipo en el que ha conjugado el estilo y la funcionalidad. Los asientos delanteros giran hacia fuera para facilitar la entrada y la salida. La altura de los mismos se regula mediante una célula foto-

eléctrica dependiendo de la altura del conductor. La electrónica está presente en todos los aspectos del vehículo. El cuadro de mandos está dividido en tres módulos. El central informa de la velocidad y funcionamiento del motor. Los bloques de los lados dan información mecánica y de navegación. Este tipo de cuadros serán comunes en los próximos años.



Motor 16



GIN RIVES



Déjate de problemas por 887.775 ptas.

Si te estás planteando el problema de elegir coche, déjate de líos. Decídete por un Volkswagen Polo y no te compliques más la vida. Para empezar, el Polo gasta realmente poco. De seguro, las cuentas de gasolina no te van a crear quebraderos de cabeza. Es muy resistente. Y en cuestión de averías, el Polo no sabe ni qué es eso. También descubrirás algo increíble: el Polo resulta más grande por dentro que por fuera. Eso te va a simplificar mucho las cosas a la hora de encontrar aparcamiento. Y aún hay algo más. Un detalle que te va a ahorrar hacer muchos números: su precio.

El Volkswagen Polo puede ser tuyo desde 887.775 pesetas, precio final (IVA incluido). Y si preguntas por la financiación de FISEAT, aún lo tendrás más fácil. No lo dudes. Siéntate al volante de un Volkswagen Polo y comienza a disfrutar. Sin más problemas.

Volkswagen Polo



Más de 1.000 puntos de asistencia técnica

REGALO
MAPA
DEL ESTADO
DE LAS
CARRETERAS

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

12 de julio 1986 • Núm. 142 • 200 ptas.

FERRARI GTO DE CARRERAS

Más de
350 km/h

A FONDO
MASERATI
BITURBO
DESCAPOTABLE



● **F1: GRAN PREMIO
DE FRANCIA**

● **MOTOS: GRAN
PREMIO DE BELGICA**

● **RALLYE DE CANARIAS**

