

JEREZ RESISTENCIA: VICTORIA DE PAREJA-LARRAURI

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

9 de agosto 1986

Núm. 146 • 200 ptas.

EL PEUGEOT QUE VIENE

**PRUEBA DEL
309 SRD**



NOVEDADES DEL 87



AUDI 80

CADILLAC ALLANTE



EL HERMANO DE LA ESTRELLA

GT QUATTRO



MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 5 en línea. Cilindrada: 2.226 c.c. (81 x 86,4 mm.). Cigüeñal: De 6 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección mecánica. Compresión: 10,0 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 70 litros. Potencia máxima: 136 CV a 5.700 rpm. Par máximo: 19,0 mkg. a 3.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: Permanente a las cuatro ruedas. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Bloqueadores de diferencial central y trasero. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 7,8 km/h.; 2.ª, 14,6 km/h.; 3.ª, 20,9 km/h.; 4.ª, 28,7 km/h.; 5.ª, 34,8 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,25. Diámetro de giro: 11 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

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

NEUMATICOS 175/70 HR 14.

PESO En orden de marcha: 1.200 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km.	Costo/km. 15.000 km/ año	Probado en el número
Coupé GT	2.226	136	196	8,3	9,94	—
Coupé GT Quattro	2.226	136	192	11,6	12,66	127

Motor 16

Son tarjetas Como la American Y la Visa que le permiten Y la 4B, la más nueva de dinero en efectivo y operaciones a cualquier hora del día o de la noche. En más de 650 puntos de venta.

(*) Sujetas a la legislación de cambio para las compras en el exterior.



Autorizado por el B. de E. n.º 15.210

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 Benet, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez.

Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lía 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 Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Víctor Piccione (Pruebas); Francisco Podadera (Diseño); José Robledo (Pruebas); Carmen Rico-Godoy; José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: 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 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Plaza Gaià 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 Virumbales. Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e. Suscripciones: Concha R. Alvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03.

Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Cervera, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: SGIEL Polígono Industrial. Avda. Valdeparra, s/n. 28000 ALCOBENDAS (Madrid).

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 TIPP. COPYRIGHT 1986. Depósito Legal: M. 30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA



6 LO ULTIMO	Cadillac Allanté
12	Nuevo Audi 80
12	Gama Volkswagen 87
14 ACTUALIDAD	La vista es la vida
16	Robo de autorradios
19 MERCADO	Ecos de la semana
20	Precios de coches nuevos
24	Precios de coches usados
26	Precios motos
28 A FONDO	Peugeot 309 SRD



36 FRENTE A FRENTE	Mercedes 250 D/Audi 100TD
44 COMPRAR Y VENDER	
48 CUENTENOS SU CASO	
51 OCIO	Duero 86
54 DEPORTE	Motos: GP de Inglaterra
58	Rallye de Madeira
60	A todo gas
61	Ayrton Senna



62	Mundial de Resistencia
74 JUAN BALLESTA	

Gasolina a la baja

HACE ahora exactamente ocho meses que el Gobierno socialista sorprendía al conjunto del país con una rebaja sustancial del precio de los combustibles de automoción, la primera de nuestra historia. Los argumentos manejados entonces apuntaban —además de plasmar en la práctica las caídas en su cotización del crudo de petróleo y del dólar— un intento de reducir las tensiones inflacionistas de final de año.

Pocas fechas después, ya en marzo de este año, se producía el segundo reajuste a la baja. El argumento de base se centró también en las variaciones que estaban sufriendo los dos factores que más influyen en el monto final de la factura petrolera, pero tampoco se dejaba de lado la tirantez que en los precios al consumo había originado la implantación del entonces polémico IVA.

Legamos así a este verano y el panorama del mercado petrolero sigue empeorando... a nues-



tro favor. El dólar anda ya por las 135 pesetas y la OPEP sigue sin encontrar una salida a la superoferta que inunda el mercado del consumo. Esto lo ha sabido apreciar el nuevo Gobierno salido de las urnas el 22-J y la pasada semana aprobaba una rebaja del 25 por 100 en el precio de los combustibles industriales. Con esta medida se pretende, por un lado, abaratar los costos de nuestra industria, muy castigados respecto a sus homólogos europeos, y, por otro, atajar los rebotes inflacionistas aparecidos en junio, que se podrían agudizar en los meses veraniegos, consumistas al ciento por ciento. Si esta decisión va a suponer un ahorro para la industria española de 23.500 millones de pesetas en lo que queda de año y si el índice de precios puede hacer peligrar los conatos de reactivación económica que se atisban, no quedaría de menos retocar los precios que los automovilistas —y, ojo, el transporte— abonan a pie de surtidor, y más cuando se habla ya de un ahorro de cerca del medio billón de pesetas en la factura petrolera del ejercicio actual.

ESTAS SON LAS TARJETAS DEL BANCO POPULAR. CUENTE VD. CON ELLAS.

Son tarjetas que se tienen en cuenta. En España y en todo el mundo. Como la American Express, con la que Vd. puede hacer compras sin límite de dinero. Y la Visa que le permite, si lo desea, comprar a crédito. O la Master Card si así lo prefiere. Y la 4B, la más nueva del Banco Popular, con la que Vd. puede disponer de dinero en efectivo y hacer otras operaciones a cualquier hora del día o de la noche. En más de 650 puntos de España.

BANCO POPULAR ESPAÑOL

(*) Sujetas a la legislación de cambios para las compras en el exterior.



Autorizado por el B. de E. n.º 15.210



AUDI COUPE

SU lanzamiento se produjo en noviembre de 1980 para cubrir el escalón de los deportivos medios de la marca. Está construido sobre la base del modelo 80, con lo que su habitáculo dispone de un amplio espacio. En España sólo se comercializa la versión GT con tracción delantera o cuatro ruedas motrices, desestimándose la posibilidad de importar

otras variantes con motores más pequeños que se fabrican en Alemania. Una estabilidad a toda prueba y unos desarrollos de cambio muy adecuados le acreditan como un digno hermano pequeño de modelo de competición. Esto penaliza, en parte, los consumos, pero lo que realmente se echa de menos es la falta de un sistema ABS en los frenos.



Motor 16

Solina baja

ahora exactamente ocho meses el Gobierno socialista sorprendía al conjunto del país con una rebaja tan drástica del precio de los combustibles, la primera de nuestra historia. Además de plasmar en la práctica en su cotización del crudo de petróleo— un intento de reducir las especulaciones de final de año. Después, ya en marzo de este año, se anunció el segundo reajuste a la baja. Este de base se centró también en las tarifas que estaban sufriendo los dos factibles influyen en el monto final de la factura, pero tampoco se dejaba de tener en cuenta los precios al consumo. Así a este verano y el panorama del rolero sigue empeorando... a nues-

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 54-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 María Monilla. 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: SCEL Polígono Industrial. Avda. Valdeparra, s/n. 28000 ALCOBENDAS (Madrid).

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 FIFE.
 COPYRIGHT 1986. Depósito Legal: M. 30.247. 1983.
 Difusión controlada por OJD.



36 FRENTE A FRENTE Mercedes 250 D/Audi 100TD

44 COMPRAR Y VENDER

48 CUENTENOS SU CASO

51 OCIO Duero 86

54 DEPORTE Motos: GP de Inglaterra

58 Rallye de Madeira

60 A todo gas

61 Ayrton Senna



62 Mundial de Resistencia

74 JUAN BALLESTA



tro favor. El dólar anda ya por las 135 pesetas y la OPEP sigue sin encontrar una salida a la superoferta que inunda el mercado del consumo. Esto lo ha sabido apreciar el nuevo Gobierno salido de las urnas el 22-J y la pasada semana aprobaba una rebaja del 25 por 100 en el precio de los combustibles industriales. Con esta medida se pretende, por un lado, abaratar los costos de nuestra industria, muy castigados respecto a sus homólogos europeos, y, por otro, atajar los rebrotes inflacionistas aparecidos en junio, que se podrían agudizar en los meses veraniegos, consumistas al ciento por ciento. Si esta decisión va a suponer un ahorro para la industria española de 23.500 millones de pesetas en lo que queda de año y si el índice de precios puede hacer peligrar los conatos de reactivación económica que se atisban, no quedaría de menos retocar los precios que los automovilistas —y, ojo, el transporte— abonan a pie de surtidor, y más cuando se habla ya de un ahorro de cerca del medio billón de pesetas en la factura petrolera del ejercicio actual.



La grua de papel

Le ha tocado esta semana a la filial de Citroën en la calle Doctor Esquerdo, de Madrid. Resulta que sus responsables tienen la mala costumbre de cobrar por la preparación y entrega de un vehículo nuevo nada menos que 5.975 pesetas. Por si esto no le pareciera poco, tienen, además, la costumbre de cobrar el 33 por 100 de IVA.

Como el antifaz de piratas les sienta sólo medio bien, rematan la operación cobrando de nuevo el 33 por 100 de IVA en el transporte, cuando lo reglamentado es cobrar el 12. Uno ya no sabe si pensar que no se enteran o, por el contrario, van por la vida de listos. Y como estamos seguros que más de uno va a recibir una buena reprimenda, esperamos con mucho gusto conocer el nombre del personaje que ha ideado estas maldades para hacerlo público o así. De nada.



BMW K-100

TRAGANDO MILLAS

LOS concesionarios oficiales de BMW ofrecen, desde finales del pasado mes de julio, un número limitado de unidades del modelo K-100, RS y RT, denominadas «super touring», especialmente preparadas para el motorismo de altura y las grandes rutas.

El equipamiento es muy completo y va desde parabrisas alto, maletas «touring» y bolsa sobre depósito multivario de la K-100 normal a las bolsas interiores en las maletas del modelo RT.

Los precios de esta limitada serie son los siguientes (IVA incluido): K-100, 1.353.170 pesetas; K-100 RS, 1.597.470, y K-100 RT, 1.630.720 pesetas.

Con estos modelos de carácter rutero, BMW España pretende dar respuesta a una creciente demanda de motocicletas de alto «standing» capaces de hacer más comfortable los viajes con gran kilometraje.

PUBLICIDAD

TVE, MENOS RENTABLE

MCCANN Erickson España ha presentado un estudio titulado «Incidencia publicitaria de la televisión en el consumidor español», del que se desprende que la presión publicitaria de TVE 1 y TVE 2 ha descendido a lo largo de los cuatro últimos años, debido a la desproporción entre el crecimiento de la inversión y la pérdida de rentabilidad, síntoma claro de la incidencia que ha supuesto el aumento de las tarifas publicitarias de Televisión Española.

De los datos de esta investigación se desprende también que los hombres son los que soportan menor presión publicitaria. Mientras que, en 1982, las mujeres tenían un 6 por 100 más de contacto con la publicidad que los hombres, en 1985 aumentó a un 15 por 100.



EE UU

HYUNDAI ATACA FUERTE

UN coche atractivo por un más atractivo precio.» Este es el lema publicitario que está difundiendo en Estados Unidos el fabricante sudcoreano de automóviles Hyundai, desconocido hasta hace poco en aquel mercado, pero que gracias al lanzamiento de su modelo Excel —equivalente al Pony del mercado europeo— está consiguiendo vender en torno a diez mil unidades al mes en aquel país. Estas ventas son pequeñas si se comparan con los 70.000 coches mensuales que coloca en USA Toyota. Pero para un país recientemente industrializado, cuyas exportaciones de automóviles eran de solo 15.000 unidades hace cinco años, el éxito parece asegurado. Hyundai tiene previsto, por otra parte,

montar una fábrica en Canadá para 1988.

NOVEDAD

KADETT GSi, MAS POTENTE

GENERAL Motors ya está fabricando las primeras unidades de su Kadett GSi dos litros que sobre el papel se perfila como el coche más rápido de su categoría.

El nuevo GSi monta el motor dos litros del Omega con árbol de levas en cabeza, pero con una potencia de 130 caballos y 215 kilómetros por hora de velocidad punta.

En los planes de la multinacional americana está prevista la homologación de su nuevo modelo en Grupo A para que participe en el Mundial de Rallyes, donde puede dar muy buenos resultados a la multinacional americana.



GASOLINA

BAJA EN CANARIAS

EL precio de la gasolina va a bajar de nuevo en Canarias. Según la propuesta realizada por la Junta de

aquella Comunidad Autónoma al Gobierno central, la super vería reducido su precio en siete pesetas para quedar situada en 47 pesetas el litro. La normal sufriría una rebaja similar, quedando en 42 pesetas.

Todo ello gracias al continuado abaratamiento del costo del petróleo que se ha visto ahora reflejado en el descenso de los precios de los combustibles industriales. Mientras, sigue sin saberse nada de las gasolinas y el gasóleo-auto para la Península.



BARCELONA

VERANO SIN VACACIONES

DURANTE los meses de verano, el consistorio barcelonés está realizando reformas para mejorar el tráfico a partir de otoño. Además de obras de mejora de la viabilidad e instalación de semáforos, se está ampliando la sala de control desde la cual se regula el tráfico en toda la ciudad. Desde esta sala se podrán controlar 560 cruces con semáforos, todos ellos ligados a un computador central. Además de los sensores de tráfico, se contará con veinte cámaras de televisión que enviarán sus imágenes al centro de control. Incluso en el despacho del alcalde se dispone de una pantalla de televisión para seguir las incidencias del tráfico.



DUCHATELET

MERCEDES DE SUPERLUJO

AUNQUE parezca mentira, hay quien no se conforma con un Mercedes normal. Y si se es caprichoso y se tiene con qué darse uno el capricho, los Mercedes que han pasado por las manos del carroceros belga Duchatelet tienen que estar en el punto de mira.

El refinamiento, el confort y la sofisticación son los toques que este carroceros transmite a los últimos modelos de la vieja marca de la estrella, equipados para no



echar de menos ninguna comodidad. Estos vehículos también llegan a España de

la mano de la empresa Tecnitrade RV, radicada en Madrid.



Verde y Rojo

● A los conductores responsables que, cuando les entra el sueño, se echan a la cuneta sin pensárselo dos veces. Es una buena fórmula para evitar riesgos mayores.

● A los conductores perezosos y tardones que no encienden las luces de su coche al ponerse el sol, creando graves problemas al resto de los automovilistas.

● A los servicios de socorro de la autopista A-2 (Zaragoza-Barcelona). La solicitud de auxilio, por cada una de las muchas columnas señalizadas con un teléfono, que hay a lo largo de la autopista, funcionan impecablemente. Un servicio rápido y aceptable en lo económico.

● A los agentes de Tráfico que, como en el pelicularo Oeste, primero «paran» y después preguntan. En cuanto ven a un coche que no sigue el perezoso ritmo normal de los atascos veraniegos, lo detienen y tras comprobar una y mil veces los papeles y el respeto al Código, le dejan continuar la marcha sin hacer ninguna denuncia.

CADILLAC ALLANTE PIZZA AMERICANA

CON su gama 1987 Cadillac va a presentar su modelo Allanté, una importante realización en colaboración con Sergio Pininfarina.

Hace cuatro años, Sergio Pininfarina recibió el encargo de John Grettenberger, presidente de Cadillac, de diseñar un coche semideportivo. El carrocerero italiano trabajó rápidamente y en poco tiempo consiguió tener

motor americano. Una vez aprobado el proyecto, en marzo de 1983 fue anunciada oficialmente esta cooperación italonorteamericana. Una colaboración que iba más allá del diseño del coche, pues bajo la responsabilidad de Pininfarina entra también el ensamblaje y acabado de toda la carrocería. Lo cierto es que el proceso de producción de este coche es una peripecia a la que los americanos han da-

vez estampada, las piezas que deben formar la carrocería de cada coche son embaladas en cajas de cartón y cargadas en un Jumbo de American Airlines especialmente preparado para ello y enviadas a Turin, a las factorías de Pininfarina, en donde son ensambladas en las líneas robotizadas de que ahora dispone este carrocerero, pintadas y terminadas a falta únicamente de la mecánica. Entonces son mon-

tadas de nuevo en tres Jumbos —dos de Lufthansa y uno de Alitalia—, que también se han preparado para acoger en su interior 56 carrocerías, y son reexpedidas a Detroit, en donde se monta el motor y la transmisión, se termina, se prueba durante un recorrido de 25 millas y se expiden directamente al concesionario que los va a entregar, sin pasar por ningún centro de distribución para evitar deterioros.

La previsión de producción es de unos siete mil ochocientos Allanté por año, que deberían venderse casi todos en los Estados Unidos, aunque los dirigentes de Cadillac esperan que pueda resultar atractivo en otros mercados. El precio previsto es de unos cuarenta y cinco mil dólares, que al cambio suponen unos seis millones y cuarto de pesetas.

Lo cierto es que el coche sí puede resultar atractivo para un público europeo, pues se nota la mano de un italiano en su realización. Pese a que las suspensiones

do por llamar la línea de producción más larga del mundo.

Se realiza de la siguiente manera: la chapa se estampa en Estados Unidos. Una

a punto un proyecto que fue inmediatamente aprobado por los dirigentes de la marca americana. Se trataba de un convertible de tracción delantera que utilizará un

Lástima que para este Cadillac no puede disponer de un motor más moderno y agresivo, necesario si lo que se desea es venderlo fuera de Estados Unidos. Sin embargo, su línea es muy atractiva, es una muestra más del buen hacer de Pininfarina.



El Cadillac Allanté es un digno hijo de Pininfarina. Se tiene muy bien, aunque su potencia y prestaciones son modestas.



son blandas, no lo son tanto como en otros modelos estadounidenses, y lo cierto es que el coche se tiene muy bien.

Si en las fotos resulta ya bastante atractivo, en la realidad lo es más. Pininfarina ha conseguido satisfacer el gusto de los norteamericanos sin romper con los cánones estéticos europeos. Tan sólo los grupos ópticos traseros son demasiado aparatosos, en el más rancio estilo de América del Norte. Los interiores resultan aparatosos, pero sin llegar a la horrerada. Pininfarina ha diseñado un cuadro digital, que resulta fácilmente legi-

ble, quizá porque ha elegido la solución de relojes y marcador redondos muy similares en la forma de leerlos a un clásico de aguja.

Los asientos, tapizados en piel, como todo el resto del habitáculo, son muy confortables y tienen todo tipo de regulación por medio de motores eléctricos. El volante, que es quizá la parte que tiene el diseño menos afortunado, es también regulable en altura. Pero como la columna de dirección va muy alta nunca llega a encontrarse una posición en que resulte cómodo empuñarlo.

El coche se ofrece con ca-

potía dura, que es fácilmente retirable para convertirse en un cabrio con capota. La lona se instala también en forma fácil. Recogida, queda guardada bajo una tapa de material plástico preformado que la protege. Pininfarina ha tenido un especial cuidado en diseñar la capota de tela para que se pueda viajar con ella a altas velocidades sin ruidos aerodinámicos ni abombamientos que restan demasiada velocidad al coche. También se ha cuidado que sin capota, pero con los cristales subidos, los pasajeros queden bien protegidos del aire. De todas formas, sin la capota



Sólo en los grupos ópticos traseros ha hecho concesiones Pininfarina al gusto americano.





CADILLAC-PININFARINA:

VEJOS AMIGOS

EN el año 1982, Sergio Pininfarina, el conocido carrocer turinés recibió la visita de los responsables de Cadillac. Era el reencuentro después de años de unos contactos limitados a tan sólo la construcción de algunos prototipos para pruebas que la marca americana encargó a un especialista, como el caso es que las relaciones entre Cadillac y Pininfarina vienen de largo. En 1931, Pininfarina padre había diseñado uno de los coches más espectaculares de la época. Posteriormente, ya en los años 50, Sergio había tomado el testigo, dibujando las líneas de un Fleetwood. Posteriormente, varios prototipos llevados por Pininfarina a diferentes salones tuvieron base Cadillac. Fue famoso

el denominado Jacqueline, dedicado a la entonces primera dama de los Estados Unidos, Jacqueline Kennedy.

La crisis del petróleo interrumpió la colaboración, que ahora se ha reanudado con superior intensidad.

Para Pininfarina, el proyecto Allanté ha supuesto la posibilidad de poder dar un paso al frente mejorando sus posibilidades de producción —ha construido una planta nueva—, de las que se benefició no sólo en el Allanté sino los modelos Lancia, Peugeot y Alfa Romeo que también fabrica por encargo de estas firmas.

En la foto, aparecen juntos John Grettenberger, presidente de la división Cadillac, y Pininfarina.

dición y la culata en aluminio, pero los hombres de GM comentaban que de las culatas de aluminio habían quedado escarmentados después de los problemas que habían tenido con el motor del Chevrolet Vega. Este motor, de árbol de levas central —una técnica obsoleta para Europa—, desarrolla tan sólo 170 caballos, que representa un aumento de 30 caballos sobre la que ofrecen otros motores de semejanza cilindrada de la marca. Lo que sí tiene

es unos sistemas de control del motor —encendido, inyección, etcétera— electrónicos al nivel de los que pueden tener BMW, Mercedes, etcétera.

La transmisión es automática. Para este coche se ha diseñado un cambio de cuatro marchas, de desarrollos más bien largos.

Este conjunto mecánico permite alcanzar al coche una velocidad máxima de 200 km/h., y su aceleración de 0 a 100 debería ser, si hacemos caso del fabricante,



GAMA 87: PARA TODOS LOS GUSTOS USA

A PROVECHANDO la presentación del Cadillac Allanté se produjo también la de la nueva gama 87, en la que todos los modelos han recibido mejoras. El modelo más bajo de la gama es el Cimarrón, que recibe el habitáculo del Opel Ascona europeo, bien con el motor cuatro cilindros de dos litros, con 90 caballos, bien con el

obtener en coupé y berlina. Todos estos coches son tracción delantera, como el Cimarrón. El motor para todo ello es el V-8 de 4,1 litros, que desarrolla una potencia de 140 caballos. Este motor va montado transversalmente. Finalmente, que el Brougham, el único tracción trasera que queda en la gama Cadillac, que es la gran ber-



Interiores del Cimarrón. Nadie reconocería a un Opel Ascona

V-6 2,8 litros, de 125 caballos. Todo esto adobado con una presentación aporatosamente de lujo.

El segundo modelo tiene dos versiones: Eldorado, un coupé dos puertas, y el Sville, berlina cuatro puertas. El tercer modelo tiene dos variantes, el Fleetwood, berlina cuatro puertas o limousine alargada, y el De Ville, la más lujosa de las tres, que se puede

lina típica, que dudaban en haber continuado con su producción —el Fleetwood Sixty Special puede reemplazarla—, pero que al final han decidido continuar con ella en vista de que sus ventas el año pasado experimentaron un alza importante.

Los nuevos coches presentan un equipamiento completísimo como equipo de serie. Las opciones

de diez segundos, cifras que no son nada espectaculares. Una lástima, porque el coche se tiene muy bien al li-

mite en curva cerrada manifiesta su condición de tracción delantera, que es fácil de paliar, puesto que acepta

Sin capota, pero con cristales elevados, los pasajeros acusan el aire de la marcha



Exterior equilibrado del Cadillac Cimarrón. Es el modelo más bajo de la gama Cadillac



El Fleetwood Special Sixty, dispuesto a reemplazar al Brougham Eldorado, un coupé Cadillac sobre la plataforma del Seville



son mínimas, pues en Cadillac se piensa que en coches de la categoría que tienen los suyos en el mercado americano el equipo

debe ser lo más completo posible de serie.

De estos coches se exportará una pequeña cantidad a Europa.

que se juegue con él y que se haga derrapar el tren trasero. Los frenos, con ABS son muy buenos. La direc-

ción resulta demasiado asistida.

Sergio Piccione (Enviado especial)

FICHA TECNICA



CADILLAC ALLANTE

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 8 en V. Cilindrada: 4.087 c.c. (88,0 x 84,0 mm.). Cigüeñal: De 3 apoyos. Distribución: Arbol de levas central, accionado por cadena. Alimentación: Inyección. Compresión: 8,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina super. Capacidad del depósito: 59 litros. Potencia máxima: 170 CV a 4.400 rpm. Par máximo: 32 mkg a 3.200 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambios: Automática de cuatro marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 14 km/h.; 2.ª, 25 km/h.; 3.ª, 40 km/h.; 4.ª, 57 km/h.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,2. Diámetro de giro: 11,58 metros.

FRENOS Sistema: Discos ventilados delante y discos detrás.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aluminio, de 7x15 pulgadas. Neumáticos: P225/60 VR-15.

PESO: 1.585 kg en orden de marcha.

LA FUERZA DE LA SER.

La fuerza de la radio es la fuerza de la SER.
El mayor medio informativo después de televisión.
La primera cadena de emisoras con alcance nacional completo. Y, sobre todo, la radio de los grandes programas que a usted le gusta oír: Hora 25, Los 40 Principales, Matinal SER, Carrusel Deportivo, Onda Media. Aquí la SER, El Loco de la Colina, Pido la Palabra...

Esta es nuestra fuerza, la que usted nos da con su preferencia.

¡Que la fuerza le acompañe!



R2A

Rowen 86©

NUEVO 80

EL PEQUEÑO AUDI

A primeros del próximo mes de septiembre aparecerá un nuevo Audi 80 con cambios muy importantes, sobre todo en lo referente a diseño. Utilizará la misma plataforma que la serie 100/200, con lo cual las dimensiones del habitáculo se incrementarán considerablemente respecto al actual hermano pequeño de los 100/200.

Exteriormente, el parecido con estos también es grande, aunque la longitud se haya reducido, al ser más cortos tanto el maletero como el capot.

Los resultados, desde el punto de vista aerodinámico, son sorprendentes; el fabricante anuncia un coeficiente Cx de 0,29, una cifra de la que pocos familiares pueden presumir.

El modelo, con tracción delantera, dispondrá de dos

motores: uno de 1.600 c.c. y 75 caballos de potencia y otro de 1,9 litros y 113 caballos. El cuatro ruedas motrices llevará también esta última mecánica, la más potente por el momento, y otra intermedia de 90 caballos. Más adelante está previsto comercializar una versión diesel y una de gasolina con 170 caballos de potencia, gracias a una culata de cuatro válvulas por cilindro.

Los Audi 80 son vehículos de la categoría media superior que salieron al mercado hace poco más de catorce años.

En 1979 apareció la actual carrocería, que

en el 84 sufrió una serie de retoques. Unos meses más tarde apareció el modelo 90, con ligerísimos cambios ex-



La carrocería del nuevo 80 deriva de los Audi 100/200. Las dimensiones del habitáculo son idénticas, pero exteriormente es más corto

teriores respecto al anterior y con un nuevo motor de cinco cilindros. Posteriormente llegaron las versiones otoño del pasado año, cuando se incorporó el cataliza-

dor para determinados países.

Las ventas en España del Audi 80/90 durante 1985 se han acercado a las 1.000 unidades (918, concretamente).

El rival más directo del modelo germano será sin duda el Alfa Romeo 90, con unas dimensiones y características muy similares, pero habrá otro buen número de turismos que entrarán en competencia como son la Serie 3 de BMW o el Mercedes 190.

GAMA 87 VW RETOCA

HACE escasos días se ha puesto a la venta en Alemania la Gama 87 de Volkswagen, en la que se encuentran algunas novedades importantes y otras más pequeñas que afectan únicamente al equipamiento. El precio de los nuevos modelos se ha visto incrementado de forma global en un 1,7 por 100 una subida que justifican por el encarecimiento sufrido con las innovaciones que se introducen. En lo que respecta a nuestro país, todavía se retrasará unos

meses la llegada de estos coches, que en algún caso concreto, como el del Polo GT, puede ser de más de un año.

La denominación C que distinguía a las versiones básicas del Polo, Golf, Jetta y Passat desaparece, de tal manera que el equipamiento pasa a ser superior en cualquier unidad. Los dos vehículos que configuran la mayor parte de las ventas de toda la gama, el Golf y su variante de tres volúmenes, el Jetta, son también los que reciben el número más ele-

vado de novedades. Las versiones CL y GL sólo introducen cambio en el equipo, mientras que las deportivas, llamadas GT, montan ahora una caja de cambios de cinco velocidades con unas relaciones mucho más cortas y cerradas entre una y otra marcha, que sustituye a la de 4-E con un carácter claramente económico. Con ello las prestaciones aumentan, sobre todo a la hora de recuperarse el motor en marchas largas, y el Golf acelera de 0 a 100 km/h en 10,6 segundos y consigue una velocidad máxima de 178 km/h. Esta misma caja de cambios la llevan también el Golf y el Scirocco Cabrio.

Otra novedad de los GT es la adopción de los frenos delanteros de discos ventilados que ya utilizaba el GTi.

En el Volkswagen Jetta aparece una versión con motor diesel turbo-alimentado

de 1.600 c.c. y 70 caballos, que ya utilizaban otros modelos de la marca. El interior de este GTD es idéntico al del GT, a diferencia del

ordenador de a bordo, que no lo tiene el diesel. El Golf de cuatro ruedas motrices, el Syncro, lleva en opción un sistema de frenos anti-

bloqueo electrónico y se puede conseguir en carrocería de tres puertas. Estas dos posibilidades también estarán disponibles para la ver-

sión CL del coche alemán.

En los Polo las diferencias respecto a las versiones antiguas no son grandes. Lo más significativo es el nuevo volante, de menor diámetro y más grosor, con sólo dos radios. Con él aumenta el espacio para las piernas y se ve mejor el tablero de instrumentos. En la carrocería Coupé con motor de 75 caballos, que como hemos dicho todavía tardará en llegar a España, la caja de cambios de cinco marchas es de carácter más deportivo, al igual que en sus hermanos mayores, el Golf y el Jetta.

Los Volkswagen Passat incorporan dos nuevas motorizaciones de 75 y 90 CV.

El Jetta ampliará su oferta con una versión turbodiesel.

Los Golf GT llevan ahora una caja de cambio de cinco marchas con desarrollos más cortos



CONDUCTORES CON LENTES DE CONTACTO

LA VISTA ES LA VIDA

En varias ocasiones, tras los análisis efectuados con posterioridad a un accidente de carretera, se plantea la hipótesis de que la causa haya podido ser un deslumbramiento súbito o una fatiga ocular, debida al empleo de lentes de contacto por parte del conductor. Por supuesto que estos meticulosos análisis no proceden de los expertos españoles, incapaces de determinar aspectos mucho más evidentes.

En nuestro país son cada día más frecuentes los conductores que utilizan lentes de contacto y es posible que en más de una ocasión se hayan presentado los problemas que han comenzado ya a preocupar a los expertos europeos.

No sólo se utilizan las lentillas por estar de moda, sino que presentan numerosas ventajas, como explicó a MOTOR16, el doctor *Hans-Walter Roth*, del Instituto para la Investigación Óptica de Lentes de Contacto: «Las ventajas radican en las desventajas que presentan las gafas, que se manifiestan fundamentalmente en los bordes de los cristales de alta graduación; en los cristales gruesos puede darse una deformación de la visión y además la gafa reduce sensiblemente el campo de visibilidad, lo que puede llevar a equívocos a la hora de calcular las distancias. Igualmente, hay que destacar los peligros que se derivan de la rotura y de la suciedad de las gafas».

Con independencia de los casos en que no toleran las lentillas, los problemas comienzan siempre en que se sobrepasa el tiempo de llevarlas incorporadas. Las lentillas normales deben quitarse como muy tarde después de llevarlas catorce o dieciséis horas, porque en caso contrario puede verse perjudicada la córnea provocando la pérdida de visión y al mismo tiempo aumentan también los efectos del deslumbramiento», aclara el doctor *Roth*. Este problema puede convertirse en peligroso con



Un largo tiempo de uso de lentes de contacto suele conducir a la disminución de la visión, como se muestra en la fotografía.



La primera manifestación de fatiga ocular es el enrojecimiento de la córnea. En la fotografía se muestra una situación límite.

el crepúsculo y la noche. Cada vez hay más accidentes provocados por las lesiones que producen las lentillas, que van desde un ligero deslizamiento hasta el golpe mortal. Otro problema para el conductor que porta lentillas es el ambiente seco en el coche. «Las lentillas flotan sobre la película formada por el lagrimal. Con la calefacción funcionando, baja el nivel de humedad del coche, el ojo tiende a secarse y la humedad de la córnea se reduce rápidamente, es decir, antes del tiempo previsto. Este efecto se ve agravado en los Cabrios y en las motos por las corrientes de aire.»

Para evitar estos accidentes, el Instituto recomienda que se lleven siempre unas gafas de repuesto para poderse quitar las lentillas a tiempo. «El conductor debe tener en cuenta que al cambiar las lentillas por las gafas, tiene que esperar un rato para que su ojo se adapte a las gafas. Por ello se recomienda esperar un rato antes de volver a coger el volante.»

Cuando nota que la visibilidad se va reduciendo y se es más sensible al deslumbramiento, el recurrir a las gafas



La utilización de gafas o lentillas permite corregir cualquier defecto de visión. No ha sido inconveniente, por ejemplo, para que Salvador Serviá se proclame campeón de España de rallyes.

RECOMENDACIONES PARA EL CONDUCTOR

- Extremar siempre la higiene y la limpieza de las lentillas.
- Antes de un viaje, deje descansar los ojos durante algunas horas, sin usar lentillas. Pero no considere las horas de sueño como horas de descanso de la córnea.
- Utilice unas gafas de sol de buena calidad.
- La calefacción reseca el ambiente; utilice un colirio humectante (una gota cada dos horas).
- Lleve siempre gafas de repuesto y la dirección de su óptico, así como la receta del oculista o cualquier referencia de sus lentillas y gafas.

no significa una ayuda óptica. «Quitarse las lentillas no resuelve el riesgo de la córnea que sigue obstruida, y además, que la visión completa no se recobra hasta unas horas más tarde»,

alerta el doctor *Roth*. El conductor que no ve con claridad las señales de tráfico y no puede delimitar perfectamente las fuentes de luz deberá dejar el volante, si no se convertirá en un peligro para sí y para los restantes conductores.» Se ruega se tenga especial cuidado con las lentillas de color. Ya que debido al color que contiene dificultan el paso de oxígeno a la córnea y el procesamiento de secamiento se produce rápidamente. Ante los próximos viajes de vacaciones, los usuarios de lentillas deberían someterse a un chequeo, opina el Instituto. Así se evitarían numerosos accidentes. La industria es consciente de los peligros que provocan las lentes de contacto en relación con la circulación rodada y mientras parecen haber encontrado el camino adecuado en su investigación. Las nuevas lentes de uso intensivo pueden llevarse durante tres meses sin interrupción alguna, es decir, día y noche. El único problema: el método de fabricación permite que miles de portadores de lentillas disfruten de esta nueva ayuda visual.

Tücherer/Cernuda

¿GAFAS O LENTILLAS?

VENTAJAS DE LAS GAFAS

- No producen fatiga ocular.
- Duración ilimitada.
- Casi perfecta estabilidad óptica.
- Corrigen todos los defectos ópticos.
- Muy fácil limpieza y conservación.

VENTAJAS DE LAS LENTES DE CONTACTO

- Mejor visión.
- Elimina la diplopia (imagen empujueñecida en miopes).
- No pesan.
- Mejora el cálculo de distancias (ideal para conductores).

INCONVENIENTES DE LAS GAFAS

- Peso sobre nariz y orejas.
- Visión mejorable.

INCONVENIENTES DE LAS LENTES DE CONTACTO

- Difícil adaptación en algunos casos.
- Fatiga ocular.
- No recomendable en ambientes polvorientos y contaminados.
- Poco recomendable en práctica deportiva.

TIPOS DE LENTILLAS

RIGIDAS. Buena estabilidad óptica. Corrigen el astigmatismo (hasta tres dioptrías). Difícil adaptabilidad. Duración, cinco años. Tiempo máximo de uso: ocho horas.

SEMIRIGIDAS. Permiten una mayor oxigenación de la córnea, con buena estabilidad óptica. Corrigen astigmatismo moderado. Duración de cinco años. Tiempo máximo de uso: diez horas.

GAS PERMEABLES. Mucha mayor oxigenación de la córnea, lo que permite su uso más prolongado (hasta doce horas). Es delicada de manipular en las operaciones de limpieza. Duración: tres años.

USO DIARIO. Categoría «blanda». Fácil adaptación y gran comodidad. Buena oxigenación. Entre doce y catorce horas de uso. Duración: dos años. Son sensibles en ambientes contaminados.

USO PROLONGADO. Gran comodidad y facilidad de adaptación. Pueden usarse durante dos o tres días. Un año de duración. Precio elevado. Muy delicadas de manipular y fáciles de romper.

TÓRICAS BLANDAS. Igual a las anteriores, pero específicas para corrección del astigmatismo. Tienen una duración media de dos años. Son muy caras y de adaptación muy profesionalizada.

COSMÉTICAS. Específicas para la corrección de problemas patológicos o estéticos. Son muy caras y con poca permeabilidad. La duración media es de dos años.

ROBO DE AUTORRADIOS

LOS ASEGURADORES ALEMANES, HARTOS

La plaga de robo de autorradios no es privativa de España, Alemania también la padece y a un nivel tan alto que las compañías aseguradoras comienzan a pensar no sustituir los aparatos robados. En la República Federal Alemana fueron robadas el pasado año 260.000 radios, un 30 por 100 más que el año anterior.

Según una información recogida del semanario alemán «Bunte», por cada aparato robado, la compañía aseguradora debe pagar, por término medio, 1.000 marcos, lo que supuso un desembolso en 1985 de 270 millones de marcos más que el año anterior.

Alois Schnitzer, de la Asociación de Aseguradores de coches: «Si los robos aumentan tan rápidamente, debere-



Miles de autorradios robados. Son vulnerables sin tomar medidas especiales

mos analizar las posibilidades futuras de asegurar radios. Los daños son muy altos.» El comisario jefe de la Policía criminal de Essen, quien ha formado un grupo especial de «Radios de coche», aconseja a todos los conductores: «Rayen en la parte trasera de su radio la señal «Kfz», de identificación, eso permite localizar más fácilmente a los propietarios de radios robadas.»

Pero no todos los casos denunciados al seguro son realmente robos: algunas veces es «sólo» un fraude al seguro, o las dos cosas a la vez. Uno de cada cinco perjudicados, así calculan los aseguradores de coches, miente al denunciar los hechos.

Una radio barata la convierten fá-



En el último año se robaron un 30 por 100 más de autorradios. Aseguradores, Policía y vendedores en Alemania están muy preocupados

cilmente en un modelo lujoso.

Este masivo delito de robo de radios de coche no ha sido, hasta ahora, tenido muy en cuenta por los fabricantes. El número de serie lo suelen pegar en lugar de grabarlo sobre la caja. Mientras van aumentando las dificultades para los ladrones. Los modelos punta están equipados con números de código. Si se saca la radio, es necesario introducir de nuevo el código para que ésta funcione. Pero no ofrecen una garantía del ciento por ciento las radios codificadas ni las que se bloquean. Achim Keim, de la Policía Criminal: «Los ladrones destrozan de rabia las radios.»

El que quiera ir sobre seguro debería montar su radio en una cassette de las llamadas «Quick-Out», que son ofrecidas por varias marcas. Así se puede quitar la radio cada vez que se sale del coche. Y tarda sólo de quince a veinte segundos.

DESDE "PRIMERA HORA" LE PONEMOS AL DÍA

A partir de las siete en punto de la mañana, Manuel Antonio Rico le pone al día para todo el día, en "Primera Hora". Un desayuno informativo, con



Manuel Antonio Rico

las noticias aún calientes. Como el primer pan de la mañana. Noticias que Manuel Antonio Rico le sirve intactas,

con imparcialidad e independencia. Desde "Primera Hora" la COPE le pone al día.

LA COPE A TOPE



RADIO POPULAR

DE 7 A 9 H.

EN BARCELONA RADIO MIRAMAR.

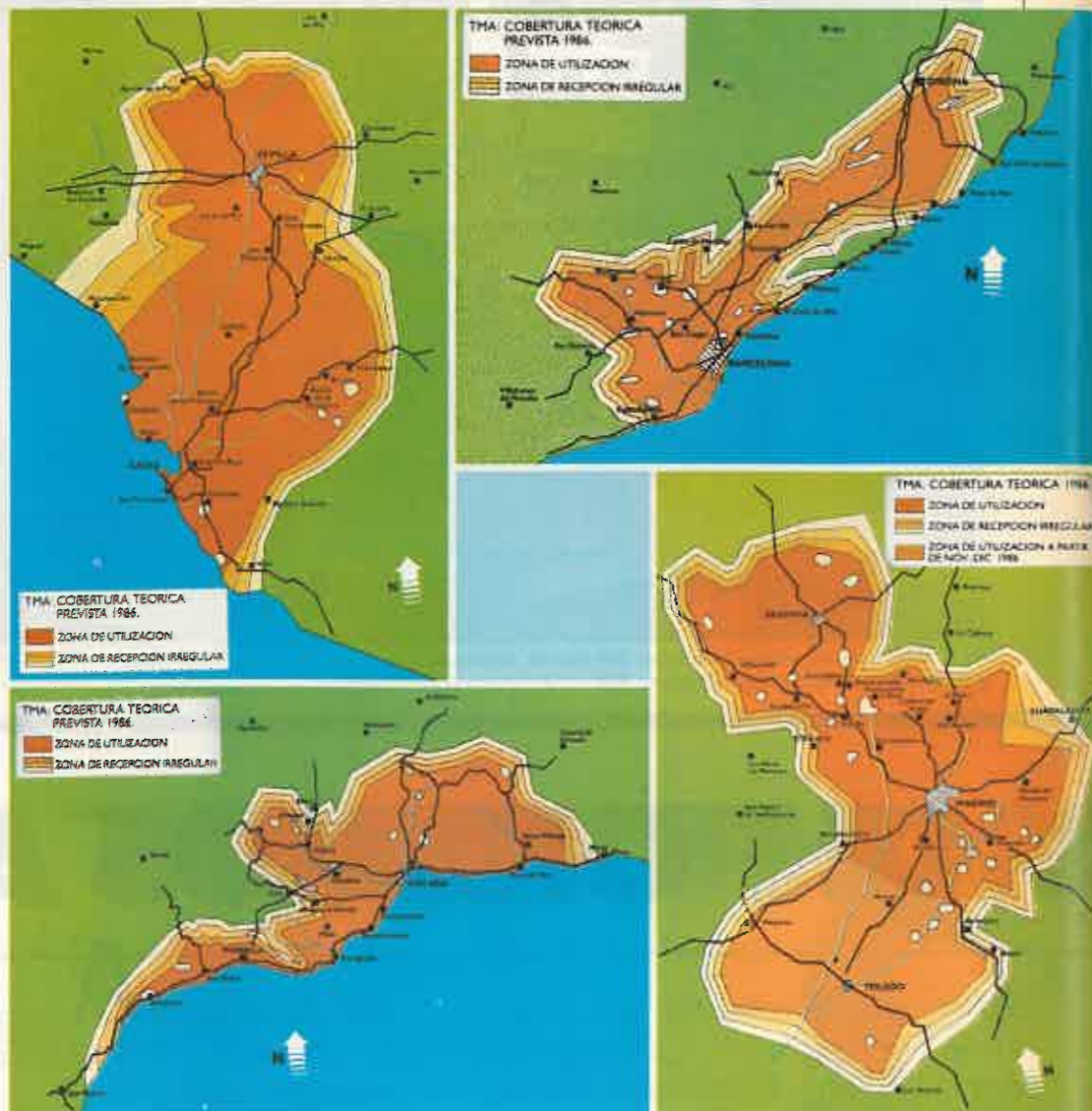
TELEFONO DE COCHES MAS Y MEJORES

DESDE el pasado mes de junio hablar por teléfono desde un automóvil es más sencillo, la comunicación más rápida y, sobre todo, más segura con el nuevo servicio Móvil Automática, que ha puesto en funcionamiento la Compañía Telefónica. Este servicio funciona como si se tratara de una provincia más de España, al que se ha asignado el prefijo 90. De este modo, todos los abonados a la telefonía móvil tendrán que marcar el prefijo de la provincia a la que llaman, aunque se encuentren dentro de ella, y cualquier abonado que llame a un teléfono móvil deberá marcar el prefijo 90.

Para la puesta en funcionamiento de este nuevo servicio Telefónica ha realizado una inversión de 6.100 millones de pesetas, en un plan que abarca hasta 1989.

Para 1989 Telefónica tiene previsto dar servicio de telefonía móvil a cuarenta provincias, que supondrá el 70 por 100 del parque de automóviles y el 67 por 100 de la población.

Una novedad importante del nuevo servicio es la liberalización de compra de los terminales o más comúnmente llamado radioteléfono. Telefónica sólo hace el contrato de abono, cuya al-



Para 1989 cuarenta provincias tendrán servicio de telefonía móvil y habrá más de 32.000 terminales.

ta cuesta 21.400 pesetas, a la que hay que añadir una cuota mensual de 4.350. Telefónica ha homologado tres fabricantes de terminales, que serán los únicos que se podrán instalar y que corresponden a Standard, Ericson

y Philips, que tienen todos un precio aproximado al medio millón de pesetas. Algunos modelos de estos terminales telefónicos son portátiles, lo que quiere decir que lo mismo se pueden tener en la casa de campo, el coche o el barco, y hay que señalar que en las zonas de costa de las áreas de cobertura existe un alcance de hasta 20 millas náuticas.

El sistema técnico corresponde a la norma nórdica, por lo que la utilización sólo se podrá hacer dentro de España; se espera que en unos años se homologuen todos los sistemas europeos.



EGOS DE LA SEMANA

- No hay prácticamente en ningún concesionario Renault modelos del Super 5 GTS; ni de tres ni de cinco puertas. Esta versión apenas se fabrica y en octubre será modificada, con la adopción de más equipamiento (entre otros elementos, el cierre centralizado) y un motor con dos o tres caballos más de potencia al mejorarse el escape y el diagrama de distribución.

- La pasada semana informábamos sobre una oferta de los concesionarios de Seat en Cataluña, consistente en ofrecer un vídeo a los compradores de cualquier modelo Seat Diesel. Pues bien, esta oferta se ha ampliado a todos los concesionarios españoles.

- En las próximas semanas aparecerá en el mercado una versión larga del Patrol de seis cilindros de gasolina, que se viene vendiendo desde hace algún tiempo. Con el motor de 120 caballos de potencia, alcanza los 145 kilómetros por hora e incorpora de serie, entre otros elementos, con aire acondicionado y cuentavueeltas.

- Un nuevo producto antifricción acaba de aparecer en el mercado español, bautizado Slick 50 y distribuido por Safetrate, S. A. Por cierto, que en su publicidad se dice que es el primero en el mundo cuando en realidad existen media docena de productos con las mismas características, con mejores o peores resultados.

- La red de concesionarios Ford continúa ofreciendo para todos sus modelos la Garantía de por Vida en sus reparaciones. Requisito único es haber pagado ya una reparación, esta garantía se realiza mediante contrato.



SEGUNDA MANO

R-5



EL Renault 5 y su posterior versión el Supercinco son dos de los modelos que han gozado de una mayor aceptación entre los usuarios españoles. Esto se ha debido en gran parte a la línea de este coche y al hecho de disponer de una mecánica sumamente fiable.

Desde que se inició la comercialización del Renault 5 en el año 72 hasta la aparición de su sucesor el Supercinco a finales de 1984, se han fabricado un total de 1.091.000 unidades de este modelo.

Como consecuencia de esta producción se puede disponer en el mercado de segunda mano de una oferta bas-

tante amplia de las diferentes versiones de este automóvil.

Las versiones que más abundan de segunda mano son el Renault 5 TL que estaba equipado con un motor de 956 c.c., lo que hacía de este coche el medio idóneo para desplazamientos por ciudad, y el Renault 5 GTL, que disponía de un motor de 1.108 c.c., lo que le permitía unas prestaciones más polivalentes.

El Renault 5 TS era la versión semideportiva de la gama, tenía una cilindrada de 1.289 c.c, debido a este carácter deportivo, la mayoría de las unidades que se pueden encontrar en el mercado de ocasión se encuentran bastante «cascadas».

Los precios en que se pueden encontrar estos automóviles hace que su adquisición sea interesante para los posibles compradores de un automóvil de ocasión; así podemos encontrar:

Renault 5 TL, desde 90.000 pesetas hasta 400.000 pesetas.

Renault 5 GTL, 200.000 pesetas hasta 550.000 pesetas.

Renault 5 TS, 250.000 pesetas hasta 440.000 pesetas.

El Renault 5 TX fue el último modelo de la gama en hacer su aparición y puede ser adquirido de segunda mano en unos precios comprendidos entre las 500.000 pesetas y las 650.000 pesetas.

Los Supercinco, debido a su reciente lanzamiento, todavía no se encuentran con facilidad en el mercado de ocasión, esta carencia es la que hace que los precios de compra de estos automóviles se encuentren todavía bastante altos.



Mercado

Table with columns: MODELO, Cilindros, Potencia CV, V. máx km/h, Consumo 100 km, Precio total. Includes models like Opel Corsa City 1.0 4V 3P.

OPCIONES: Pintura metalizada: Vanette, Patrol: 19.040 pesetas. Diferencial autoblocante: Corto 4 cil., Corto 6 cil., Largo 6 cil.: 49.280 pesetas. Asientos en sentido de marcha: Corto alto 4 cil.: 19.600 pesetas. PRECIOS CON IVA INCLUIDO.

OPEL

Table listing Opel models such as Corsa City 1.0 4V 3P, Corsa LS 1.0 4V 3P, etc., with technical specifications and prices.

Table with columns: MODELO, Cilindros, Potencia CV, V. máx km/h, Consumo 100 km, Precio total. Includes models like Peugeot 205 XL 4V.

rección asistida: Kadett (todas las versiones): 72.303 pesetas; Ascona: 81.647 pesetas; Rekord: 90.409 pesetas. Retrorvisor pasajero eléctrico: Corsa: 17.142 pesetas; Kadett: 11.518 pesetas; Ascona: 19.413 pesetas; Rekord: 20.280 pesetas. ABS: Monza, Senator, Rekord Touring y Exclusiva: 267.112. Elevalunas eléctricos delanteros: Corsa: 23.578 pesetas; Kadett y Ascona: 50.325 pesetas; Rekord: 52.205 pesetas. Techo solar deslizante y transparente: Corsa GT: 40.678 pesetas; Kadett: 58.890 pesetas; Ascona: 68.170 pesetas; Manta: 79.424 pesetas; Rekord: 79.551 pesetas; Monza y Senator: 81.232 pesetas. Llantas de aleación: Corsa: 31.780 pesetas; Kadett: 61.597 pesetas; Ascona: 65.162 pesetas; Rekord: 67.844 pesetas. Autoblocante trasero: Manta: 52.797 pesetas; Rekord: 57.787 pesetas; Monza y Senator: 73.671 pesetas. PRECIO CON IVA INCLUIDO.

PEUGEOT

Table listing Peugeot models like 205 XL 4V, 205 XR, 205 GL 4V, etc., with technical specifications and prices.

OPCIONES: Pintura metalizada: 205, 11.300 pesetas; 605, 29.700 pesetas. Elevalunas eléctricos, cerraduras centralizadas y tapón con llave: 205 XR y 205 SR, 21.400 pesetas. Elevalunas eléctricas y cerraduras centralizadas: 605 (toda la gama), 26.000 pesetas. Llantas de aleación: 205 GTI, 23.750 pesetas; 605 GTI, 62.850 pesetas.

PORSCHE

Table listing Porsche models like 924 S, 944, 944 Turbo, etc., with technical specifications and prices.

RENAULT

Table listing Renault models like R4 TL, RS C, RS TL 3P, etc., with technical specifications and prices.

OPCIONES: Pintura metalizada: Corsa (todas las versiones): 14.438 pesetas; Kadett (todas las versiones), 17.141 pesetas; Ascona (todas las versiones), 39.385 pesetas; Manta GTI: 39.385 pesetas; Manta 200: 47.788 pesetas; Rekord (todas las versiones): 50.896 pesetas; Monza y Senator: 73.358 pesetas. Cerradura centralizada: Corsa: 20.804 pesetas; Kadett: 29.571 pesetas; Ascona: 32.449 pesetas. Di-

Table with columns: MODELO, Cilindros, Potencia CV, V. máx km/h, Consumo 100 km, Precio total. Includes models like Rover 216 SE, 216 Vitesse.

Table listing Rover models like 216 SE, 216 Vitesse, 2600 S, etc., with technical specifications and prices.

ROVER

Table listing Rover models like 216 SE, 216 Vitesse, 2600 S, etc., with technical specifications and prices.

OPCIONES: Pintura metalizada: Rover 216, 18.315 pesetas. Rover, 34.384 pesetas. Techo practicable manual: Rover 2.400 y 2.600, 49.810 pesetas. Llantas de aleación: Rover 2.400 y 2.600, 99.676 pesetas. Tapicería de cuero: Rover 2.400 y 2.600, 74.757 pesetas.

SAAB

Table listing Saab models like 900 1 2P, 900 1 3P, 900 1 4P, etc., with technical specifications and prices.

OPCIONES: Pintura metalizada: Serie 900: 62.350 pesetas; Serie 9000: 74.820 pesetas. Aire acondicionado: 900 Turbo 8 y Turbo 16: 211.990 pesetas; 900 i: 255.000 pesetas. Techo corredizo manual: 900 i: 127.194 pesetas. Techo corredizo eléctrico: Todos los modelos: 187.050 pesetas. Cambio automático: 900 i y 900 Turbo 8: 189.544 pesetas. Tapicería en cuero: 900 Turbo 8 y 900 Turbo 16: 174.580 pesetas; 9000 Turbo 16: 199.520 pesetas. Ordenador de viaje: 9000 Turbo 16: 74.820 pesetas. Cerradura centralizada: 900 i: 37.410 pesetas. PRECIOS CON IVA INCLUIDO.

SEAT

Table listing Seat models like Panda 40 C, Panda Sprint, Panda 40 Decap, etc., with technical specifications and prices.

Mercado

Table with columns: MODELO, Cilindros, Potencia CV, V. máx km/h, Consumo 100 km, Precio total. Includes models like Skoda 120 LS, 130 L.

OPCIONES: Panda 40: Paquete opcional, 9.000 pesetas; Ibiza L 1.2: Paquete opcional, 32.000 pesetas. Ibiza GL 1.5: Paquete opcional, 74.900 pesetas. Ibiza LD 1.7: Paquete opcional, 29.000 pesetas. Ronda L 1.2: Paquete opcional, 26.800 pesetas. Ronda GLX 1.5: Paquete opcional, 41.700 pesetas. Ronda LD 1.7: Paquete opcional, 26.400 pesetas. PRECIOS F.F.

SKODA

Table listing Skoda models like 120 LS, 130 L, 130 Rapid.

SUZUKI

Table listing Suzuki models like Suzuki SJ410 T. Lema, Suzuki Techo Metal L.

TALBOT

Table listing Talbot models like Horizon LS, Horizon GL SV, Horizon BL Auto, etc.

OPCIONES: Pintura metalizada: Semba, 9.450 pesetas; Horizon, 12.850 pesetas; Solara Escorial, 13.750 pesetas. Llantas de aleación: Solara Escorial (toda la gama), 30.100 pesetas.

Mercado

VOLKSWAGEN

Table listing Volkswagen models like Polo 40 Buggy, Polo 40 C, Polo 40 C Outfard, etc.

OPCIONES: Pintura metalizada: Modelos 340 y 360: 37.600; modelos 240 y 240 Ranchera: 51.570; modelos 740 y 745 Estate: 55.050; modelo 760: 55.050. Cristales tintados: 240 y 240 Ranchera: 28.130; 740, 745, 760: 28.970. Cierra centralizado: 240 y 240 Ranchera: 32.820; 740, 745, 760: 33.800. Elevalunas eléctricos delanteros: 240 y 240 Ranchera: 56.260; 740 y 745: 57.950. Preinstalación de aire acondicionado: 240 y 240 Ranchera: 32.820; 740 y 745: 33.800. Llantas de aleación: 740, 745 y 760: 106.230. Retrorvisores eléctricos: 740, 745 y 760: 28.970. Techo corredizo manual: 740 y 745: 80.000. Techo corredizo eléctrico: 760: 120.000. Sistema de climatización automático: 760: 251.020. Sistema ETC: 760: Sólo incorporable en el Horizon: 154.700. PRECIOS F.F.

VOLVO

Table listing Volvo models like 340 DL, 340 GL SP.

Mercado

WARTBURG-TRABANT

Table listing Wartburg-Trabant models like 350 GLT 3P, 350 GLT 5P, 340 GL Diesel 5P, etc.

OPCIONES: Pintura metalizada: Modelos 340 y 360: 37.600; modelos 240 y 240 Ranchera: 51.570; modelos 740 y 745 Estate: 55.050; modelo 760: 55.050. Cristales tintados: 240 y 240 Ranchera: 28.130; 740, 745, 760: 28.970. Cierra centralizado: 240 y 240 Ranchera: 32.820; 740, 745, 760: 33.800. Elevalunas eléctricos delanteros: 240 y 240 Ranchera: 56.260; 740 y 745: 57.950. Preinstalación de aire acondicionado: 240 y 240 Ranchera: 32.820; 740 y 745: 33.800. Llantas de aleación: 740, 745 y 760: 106.230. Retrorvisores eléctricos: 740, 745 y 760: 28.970. Techo corredizo manual: 740 y 745: 80.000. Techo corredizo eléctrico: 760: 120.000. Sistema de climatización automático: 760: 251.020. Sistema ETC: 760: Sólo incorporable en el Horizon: 154.700. PRECIOS F.F.

WARTBURG-TRABANT

Table listing Wartburg-Trabant models like 350 GLT 3P, 350 GLT 5P, 340 GL Diesel 5P, etc.

AUTOMOVILES BROTO: UN TOQUE DE DISTINCION

SITUADA en la madrileña calle de Viriato, número 57, Automóviles Broto es una tienda que se dedica única y exclusivamente a los vehículos de ocasión de alto nivel. Estos automóviles son todo de importación, no pudiéndose encontrar en su exposición ningún modelo de fabricación nacional.

Estos automóviles se encuentran todos ellos en un perfecto estado de conservación, estando totalmente revisados, realizándose la entrega en caso de compra de forma inmediata. Ofrece Automóviles Broto para todos estos vehículos una garantía personal basada en la confianza mutua, de esta manera se establece entre ambos una relación que va más allá de la simple operación comercial. No cuenta con talleres propios, pero esto no supone ningún contratiempo, ya que en caso de avería o de revisión de alguno de estos automóviles se encargan de ello los servicios oficiales de las respectivas marcas.

CRITICA DE TIENDAS

Al ser una tienda especializada en marcas de importación, normalmente dispone de los modelos más solicitados en este mercado de ocasión. La exposición tiene una superficie total de 200 metros cuadrados, en los que se muestran al público cinco automóviles, cuando los visitamos, disponían de varios BMW de la serie 3, un BMW 635 CSI y un Range Rover; trabajan también con otras marcas como son: Mercedes o Porsche. La atención al público corre a cargo

sición han pasado en los últimos meses bastantes modelos de Range Rover, así como un todo terreno único en España, un Ford Bronco, el cual fue rápidamente vendido. Normalmente, el comprador de este tipo de vehículos suele realizar el pago de los mismos al contado, con lo cual la posibilidad de realizar financiaciones queda muy reducida, haciéndose algunas por el sistema leasing. El teléfono de Automóviles Broto es el siguiente: (91) 448 99 88.



Puntuaciones: Exposición, 7,5; vendedores, 8,5; entregas, 8; stock, 8.

Mercado

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
Scopy SH-80*	79,6	8	-	219.900
GS-125	124	12	-	226.485
XL-200 R	196	18	-	389.900
XL-200 Prio-D	196	18	-	409.000
VF-1000 R*	985	130	253	1.752.985

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
MX 125	123,6	35	-	409.500
GS-250 End.	235,6	44	-	454.000
MX 250	235,6	45	-	454.000
GS 250	390	48	-	450.000
Baja 500	500	-	-	522.000
GS 600	558	45	-	615.000

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
Cota 242	242	-	-	219.700
Cota 330	327,8	-	-	277.400
Cota 330 Total	327,8	-	-	289.600
Enduro 80 H7	74,8	-	72	175.300
Enduro 250 H7	246,3	-	119	245.500
Enduro 380 H7	349,6	-	130	367.590
Impala 125	124,9	10	100	229.600
Impala 175	174,7	13	100	271.880

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
Strada	74	9,5	-	183.000
Marathon WR 80	75	14	-	204.500
Marathon Enduro	80	20	-	307.000
Marathon Cross	80	20	-	307.000

HUSQVARNA

125 XC	124	-	-	435.700
250 XC	245	-	-	475.400
600 XC	498	-	-	497.000
125 WR (End.)	124	-	-	447.300
249 WR (End.)	239,4	-	-	495.000
400 WR (End.)	395,6	-	-	527.000
125 CR (Cross)	124	-	-	425.600
250 CR (Cross)	244,7	-	-	478.600
500 CR (Cross)	488	-	-	494.500

LAMBRETTA

125 Electr.	123	8	-	158.600
200 Linea	198	8,7	-	181.950
209 Electr.	198	9,7	-	189.620

MORINI

125 Mono	122,5	12	-	219.000
250 2-C	250,5	25	138	338.000
300 K-2	304,1	33	190	555.000

RIEJU

Strada	74	9,5	-	183.000
Marathon WR 80	75	14	-	204.500
Marathon Enduro	80	20	-	307.000
Marathon Cross	80	20	-	307.000

JAWA

350	343,6	21	-	220.000
-----	-------	----	---	---------

LAVERDA

1000 RGS	887	84	-	1.027.000
----------	-----	----	---	-----------

MZ

ETZ 250*	243	21	130	250.000
----------	-----	----	-----	---------

SUZUKI

GSX 400 E	390	-	-	635.000
GSX 500 ES*	540	50	192	825.000
GSX 750 ES*	747	84	210	1.045.000
GSX 750 R*	740	105	230	1.350.000

KAWASAKI

KZ 500*	503	52	178	645.800
KZ 550 S	553	55	-	728.900
KLR 600 E	584	45	-	683.700
GPZ 600 R	592	75	-	859.750
GPZ 900 R	905	115	-	1.149.750

MERLIN

DG 7 125	124,8	-	-	297.200
DG 7 212	212	-	-	299.500
DG 3 R	-	-	-	380.000
CRESTA	342,8	-	-	340.000
DG 11 4 Tempco	348,3	-	-	359.000

MZ

ETZ 250*	243	21	130	250.000
----------	-----	----	-----	---------

YAMAHA

DT 80*	72,9	9,7	83	217.550
SR 250*	249	20	117	358.300
SR 250 Special	249	20	115	379.000
RD 350 LC*	347	59	180	598.000
XS 400	399	45,5	175	586.200
XT 600*	555	44	185	631.000
XJ 600*	598	72	202	838.000
FZ 750*	749	106	233	1.400.000
XJ 900*	891	97	219	1.188.000
FJ 1.100*	1.097	125	243	1.537.315

KTM

GS 125 End.	123,6	31,5	-	405.500
-------------	-------	------	---	---------

MZ

ETZ 250*	243	21	130	250.000
----------	-----	----	-----	---------

NOTICIAS DE EMPRESA

CONTINENTAL AVANZA

PARA Continental España, 1985 ha supuesto la consolidación de la estrategia definida en 1983, en la que la comercialización de la gama de neumáticos producidos principalmente en Alemania, el incremento de la fabricación en Madrid de neumáticos macizos para vehícu-



los de manutención y la continuación de las actividades de renovado de cubiertas eran los tres objetivos que se han cumplido con creces.

NOMBRAMIENTO EN VESPA

DENTRO de la política de desarrollo que viene siguiendo Moto Vespa, S. A., Fernando Burgos Zapatero ha sido nombrado director comercial y de marketing. Antes de su incorporación a Moto Vespa, Fernando Burgos trabajaba en Seat ocupando el cargo de subdirector responsable general de la asistencia técnica.

ASTIC RENUEVA

LA Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), celebró su asamblea general en la que Francisco Corell Ayora fue reelegido presidente de la Asociación. Finalizada la asamblea, y con la asistencia de altos cargos de la Dirección General de Transportes y Aduanas, se entregaron los diplomas de honor y las insignias del IRU a los 29 conductores de transporte interna-

cional que se han distinguido por su seguridad, fidelidad y cualidades morales. Asimismo, se entregaron las insignias del IRU de plata y oro a distintos cargos de la Administración.

RISO LLEGO

LAMINAS Antisolares y de Seguridad, S. A., es una nueva empresa que tiene su sede en Madrid y está dedicada a la importación y comercialización de la gama de Riso de láminas antisolares, anti-ultravioletas y de seguridad.

CANADA, MAS CERCA

«CANADA a su alcance» es un nuevo programa de Hertz que estará en vigor hasta el 31 de marzo de 1987. Este programa ofrece tarifas garantizadas, 1.400 kilómetros gratis y descuentos en los hoteles Westin y Holiday Inn. Las reservas deberán realizarse con una se-

mana de antelación y Hertz Canadá tiene más de trescientas oficinas en ochenta ciudades repartidas por todo el país.

SORTEO CORTEFIEL

LOS dos Rover 216 que Cortefiel sorteó entre los socios de su club, en presencia del notario Rafael Ruiz Jarabo, fueron entregados en Madrid y Granada donde residen los afortunados ganadores. La fotografía recoge el momento en que los cupones son introducidos en la urna de la que saldrían los boletos de los afortunados de esta promoción Cortefiel-Austin Rover España.



Hay quien pierde el tiempo con mucha frecuencia...

Cada Minuto cuenta

Para no perder el tiempo dándole al dial con mucha frecuencia... ¡sintonícenos! Tenemos la mejor fórmula para usted. Las noticias al minuto... Tal como surgen en la misma ciudad. Y la mejor música... La que después será «hit». Si le gusta estar informado y oír la música antes... ¡cuente con nosotros! Somos ya 9 emisoras de Radio Minuto. Y seguimos creciendo. Porque nuestra fórmula funciona. Da buenos resultados. Y no hace perder el tiempo. ¡Cada Minuto cuenta!



RADIO MINUTO
la radio al minuto.

Alicante, Barcelona, Gijón, Las Palmas, Madrid, Sta. Cruz de Tenerife, Sevilla, Valencia, Zaragoza.

A FONDO

PEUGEOT 309 SRD MEJORANDO LO PRESENTE

VIRTUDES DEFECTOS

Buenas prestaciones	Mala ventilación
Comportamiento	Presentación interior
Bajo consumo	Asientos delanteros

SIGUIENDO una programación semejante al lanzamiento de las diferentes versiones a la seguida en el 205, Peugeot acaba de presentar la versión Diesel del 309. Aparece justo cuando se cumplen los diez meses de la aparición del modelo en el mercado francés, para el que de momento es también exclusiva esta versión.

Con la aparición del Diesel, las ventas del 309 que hasta ahora se mantenían a buen nivel, han conocido un espectacular aumento.

El coche se ofrece en tres niveles de



El tapón de la gasolina se abre desde el interior del habitáculo por medio de una palanca. Una lección bien aprendida de los coches japoneses que evita una llave más.

acabado, siendo el de la unidad probada el más completo.

Esta prueba debe ser considerada como un adelanto, pues el 309 nuevo no aparecerá en España hasta finales del mes de octubre y esta versión Diesel se hará esperar hasta la primavera que viene.

A diferencia de las versiones de gasolina, que para el mercado español tendrán características diversas de las francesas a fin de adaptarlas mejor a nuestras condiciones de tráfico, la Diesel será idéntica a la que se fabrica en el país vecino.





La buena aerodinámica le permite superar los 160 km/h. sin problemas
Los consumos son particularmente bajos, incluso comparándolos con otros diesel

MECANICA



El motor es el denominado XUD 19 de 1.905 centímetros cúbicos, que montan también el Citroën BX y los Talbot Horizon y Solara. Desarrolla una potencia de 65 caballos y es uno de los motores Diesel de funcionamiento más fino que existe en el mercado. Si en el BX, el Solara y el Horizon se ha adaptado perfectamente, confiando a estos coches unas prestaciones excelentes para un Diesel, en el 309, que es más aerodinámico y ligero, éstas son todavía mejores, superándose la barrera de los 160 kilómetros por hora. Las aceleraciones son también mejores que en casi todos ellos y, sin embargo, los consumos son claramente inferiores gracias de nuevo al aerodinamismo de sus formas.

La caja de cambios es la normal de la marca de cinco marchas, que también se utiliza en los modelos antes mencionados. Es precisa y suave de manejo. Las relaciones de cambio están bien adecuadas a las posibilidades del motor.

La insonorización es francamente buena como se puede apreciar en los datos que les ofrecemos, si se comparan con las del Mercedes y el Audi que se prueban también en este número.

COMPORTAMIENTO



El comportamiento del coche es francamente bueno. Con respecto a las versiones de gasolina, se le han monta-

do las barras estabilizadoras de la versión GT de 105 caballos, con lo que su comportamiento es todavía mejor que el de versiones de gasolina de semejante e incluso superior potencia. Como le ocurre al 205, el coche tiene unos lími-

tes realmente muy altos, con la particularidad de que si hay quien consigue aproximarse a ellos, comienza a avisar, bien tirando de morro en las curvas cerradas —como corresponde a todo tracción delantera— bien con un pro-

FICHA TECNICA



MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.905 c.c. (83 x 88 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza. Alimentación: Bomba de inyección rotativa. Compresión: 23,5 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad del depósito: 55 litros. Potencia máxima: 65 CV. a 4.600 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,3 km/h.; 2.ª, 14,6 km/h.; 3.ª, 21,1 km/h.; 4.ª, 28 km/h.; 5.ª, 35,8 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera, con asistencia. Vueltas de volante entre topes: 2,85. Diámetro de giro: 10,4 metros.

FRENOS Sistema: De disco delante y tambor detrás, con asistencia.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 165/70 SR 13.

PESO En orden de marcha: 950 kg.

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	162
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	20,3
1.000 m. salida parada	37,6
De 0 a 100 km/h.	15,7
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	20,1
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	22,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	37,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	40,4
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	13,5
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	16,1

CONSUMO



	l/100 km.
CIUDAD	
A 29,2 km/h. de promedio	7,3
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	4,7
En conducción rápida	6,9
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	6,3
A 140 km/h. de cruceo	7,5
CONSUMO MEDIO PONDERADO	
Litros/100 km	6,4
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	800



El salpicadero y el cuadro de instrumentos tienen un diseño simple
El plástico es demasiado evidente y resulta poco llamativo, no está en consonancia con el resto

gresivo deslizamiento del eje trasero en las más amplias. De todas formas, es un coche abierto a todo, acepta que se le balancee a la entrada de las curvas o que, en caso de equivocación en la apreciación de las dificultades que pue-

de tener un determinado viraje, la corrección sea fácil, bien a base de tirar del volante, bien levantando el pie del acelerador.

En este último caso aparece un suave derrapaje del tren trasero hasta que

una vez encarado el coche hacia la salida de la curva se vuelve a pisar el acelerador y las ruedas motrices vuelven a tirar del coche hacia la salida de la curva. En definitiva, es una delicia de coche en el terreno del comportamiento.

Además, frenos y dirección están a la altura. Los frenos, de disco en las ruedas delanteras y de tambor en las traseras, son muy eficaces. Las distancias de frenado obtenidas a velocidades bajas y medias son considerablemente cortas. Muy próximas a las que se obtienen en coches equipados con sistemas de antibloqueo de frenos electrónico. Apurando frenos en descenso de puertos, no hemos sentido pérdidas de eficacia apreciables. En esto no hay que achacarle ninguna responsabilidad a los embellecedores de rueda que lleva este coche, que tratan de simular llantas de aleación tipo turbina. No sólo son dos embellecedores de plástico mal fijados a las ruedas por presillas de plástico, sino que además son iguales para las cuatro ruedas, lo que supone que en las dos de un lado giran en sentido contrario al que deberían si quisieran ser eficaces como extractoras de calor. La dirección es de cremallera asistida en esta versión SRD y en el GRD. En Francia existe una tercera versión, básica, que no lleva asistencia. No es una asistencia excesiva: está pensada para evitar esfuerzos excesivos en maniobras a coche parado sin que el conductor pierda la más mínima sensibilidad a través del volante.

Desde el punto de vista del confort, a la buena insonorización del motor se une un buen trabajo de la suspensión capaz de absorber con eficacia las irregularidades de la ruta. Las barras esta-



El 309 tiene un excelente comportamiento en todo tipo de terreno
La estabilidad del coche es impecable. Lleva barras estabilizadoras delante y detrás

bilizadoras delantera y trasera colaboran para que el coche no balancee más de la cuenta, lo que sí ocurre en algunas versiones de gasolina que no disponen de ellas.

CARROCERIA



Conserva el aire de la marca aunque menos acusado que en el 205. Quizá porque hasta el final no estuvo muy claro si este coche se iba a llamar Peugeot o Talbot. Y es que los más observadores no tardarán en encontrar en el morro un cierto aire con los Talbot Horizon y Samba, que se ha mantenido hasta el final. En ciertas fotos espías llegó a verse la «T» de Talbot en la calandra, pero al final los responsables de marketing impusieron su criterio de que Peugeot daba mayor credibilidad al usuario y que por tanto el coche se vendería mejor.

La línea es muy aerodinámica. Su coeficiente de penetración aerodinámica CX, de 0,33, iguala al del mejor en su categoría.

Las puertas, amplias —aunque parezcan las mismas del 205, son más grandes—, permiten una buena accesibilidad. El maletero es aceptablemente amplio, estando el asiento trasero en posición normal y con bandeja puesta. Tiene la ventaja de poderse ampliar bien retirando la bandeja para llevar bultos altos, bien abatiendo el asiento trasero parcial o totalmente. Hay que criticar el que a fin de reforzar la estructura del coche, la arista de carga queda demasiado alta en este coche.

En el interior, el salpicadero no resulta demasiado atractivo. La superfi-



El asiento de las butacas delanteras está demasiado inclinado hacia atrás y no acaba de resultar cómodo. El asiento trasero, partido y abatible, lo es mucho más.

cie plana en la que están empotrados los diferentes mandos hace demasiado evidente el plástico, material común en los salpicaderos de todos los coches, pero que puede llegar a resultar muy poco vistoso. Al margen de esto, la instrumentación es completa. Los asientos son mediocres. Están como demasiado inclinados hacia atrás, imponiendo posturas un poco forzadas. El respaldo no es tampoco gran cosa a la hora de sostener los cuerpos de sus ocupantes.

El asiento trasero es más confortable pese a que sea partido. La posición del conductor es a pesar de todo bastante buena. Si el asiento fuera regulable en inclinación, sería perfecta. La visibilidad es buena. De noche la iluminación es suficiente. En verano se acusa particularmente la ventilación muy mediocre que obliga a llevar constantemente conectado el ventilador, afortunadamente no muy ruidoso.

La calidad de acabado francesa —el coche se fabrica en la planta Talbot de Poissy— nos parece correcta. Hay que esperar que Villaverde en su momento la mejore, como ya ha ocurrido con el 205, coche que según ciertos directivos de Villaverde, ofrece mejor calidad a la salida de la planta madrileña que de la francesa.

FRENTE A SUS RIVALES

Los más directos rivales del 309 Diesel serán sin duda los coches que en este momento ya llevan su mismo motor: el BX y el Horizon. El BX es un coche que corresponde a una categoría superior de automóvil y que ofrece particularmente un maletero más amplio. Sin

SONORIDAD



Al ralentí	54,9
A 60 km/h.	67,2
A 90 km/h.	71,8
A 120 km/h.	72,6
A 140 km/h.	75,3
A tope	79,5

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

FRENOS



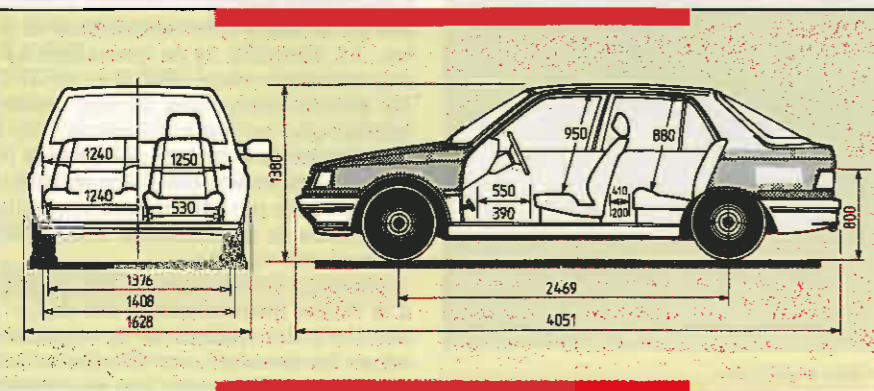
DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

A 60 km/h.	7,6
A 100 km/h.	29,0
A 120 km/h.	47,0

EQUIPAMIENTO



Cuentarrevoluciones	SI
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro de agua	SI
Manómetro presión de aceite	NO
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	NO
Volante regulable	NO
Asiento regulable en altura	NO
Retrovisor regulable	SI
Apoyacabezas delanteros	SI
Elevavinas eléct. (del./tras.)	SI/NO
Cerraduras centralizadas	SI
Luz lectura mapas	SI
Tapón carburante con llave centralizada	SI
Llantas aleación	NO
Preequipo de radio	SI
Limpialavaventa trasero	SI
Asiento posterior divisible	SI



CRUCEROS
AL MEDITERRANEO
OCCIDENTAL Y
ATLANTICO

Buque: ACHILLE LAURO (11 Días)

Salidas: Desde el 27 de Mayo al 17 de Octubre

Itinerario: Barcelona, Málaga, Cádiz, Lisboa, Tánger,
Palma de Mallorca, Mahón, Génova, Barcelona.

Informes y reservas en todas las Agencias de Viajes

CENTRAL DE CRUCEROS

Agente General para los Cruceros de la Flota Lauro.



TM-16



embargo, por causa de un mayor precio y una aerodinámica inferior, las prestaciones son inferiores y el consumo más alto.

El Horizon, con el que convivirá un cierto tiempo en los escaparates de los concesionarios de la marca, está en su tamaño, pero el 309 lo supera en todo, precio incluido, pues habrá unas 120.000 pesetas de diferencia entre un Horizon a tope de equipamiento y un 309, siempre hablando de motorizaciones Diesel.

Con respecto a otras marcas, tendrá que vérselas con los R-11 y Ford Escort Diesel, ambos equipados con motores 1.600 que desarrollan potencias de 55 caballos, con los que no pueden com-



El motor XUD 19 es el mismo que llevan el Citroën BX, el Talbot Horizon y el Solara.

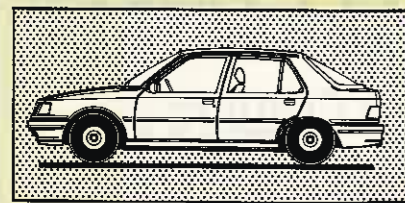
petir en prestaciones. Su argumento será el del precio que debería ser inferior al del Peugeot. Este argumento del precio es, sobre todo, el que deben barajar los vendedores del Seat Ronda, cuya producción ha descendido ya a mínimos preocupantes. De todas formas, en tamaño, sólo el R-11 puede competir con el Peugeot 309 cuando salga.

En definitiva, el Peugeot 309 es un coche excelente en su categoría en la que mejora toda la oferta actual. Incluso puede hacer algún daño a sus primos de Citroën, canibalizando parte de las ventas del BX en sus versiones más básicas.

Sergio Piccione
Fotos: **Alfonso Nieto**

PEUGEOT 309 SRD 1.600.000 ptas. (*)

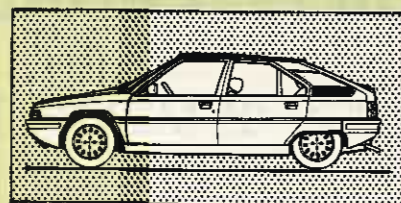
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.905 c.c. Potencia: 65 CV a 4.600 rpm. Peso: 990 kilogramos. Velocidad máxima: 162 km/h. Consumo medio ponderado: 6,4 l/100 km.



(*) Precio estimado.

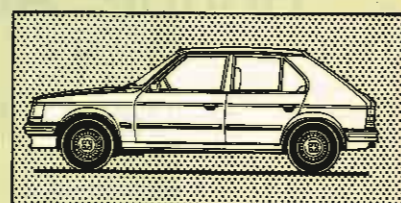
**CITROËN BX 19 D: 1.711.615 ptas.
19 TRD: 1.870.683 ptas.**

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.905 c.c. Potencia: 65 CV a 4.600 rpm. Peso: 990 kg. Velocidad máxima: 157 km/h. Consumo medio ponderado: 7,2 l/100 km.



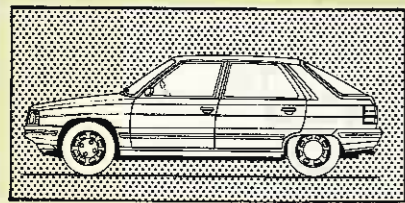
**TALBOT HORIZON GLD: 1.405.551 ptas.
GTD: 1.597.429 ptas.**

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.905 c.c. Potencia: 65 CV a 4.600 rpm. Peso: 1.020 kg. Velocidad máxima: 156 km/h. Consumo medio ponderado: 7,2 l/100 km.



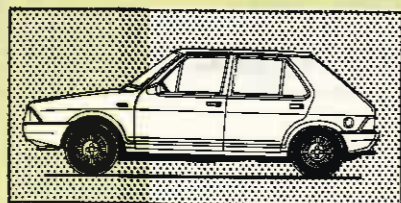
RENAULT 11 GTD 1.421.410. ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.595 c.c. Potencia: 55 CV a 4.800 rpm. Peso: 950 kg. Velocidad máxima: 148 km/h. Consumo medio ponderado: 7 l/100 km.



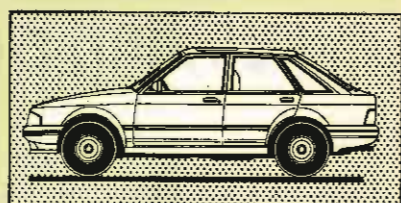
**SEAT RONDA 1.7 LD: 1.213.032 ptas.
1.7 GLD: 1.297.363 ptas.**

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.714 c.c. Potencia: 55 CV a 4.500 rpm. Peso: 995 kg. Velocidad máxima: 144 km/h. Consumo medio ponderado: 7,6 l/100 km.



**FORD ESCORT GLD: 1.390.404 ptas.
GNL DIESEL: 1.474.603 ptas.**

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.608 c.c. Potencia: 54 CV a 4.800 rpm. Peso: 910 kg. Velocidad máxima: 146 km/h. Consumo medio ponderado: 6,7 l/100 km.



Cambio 16 "resucita" al auténtico Pepe Carvalho.

Leo Burnett

"Asesinado" en la serie televisiva, Cambio 16 da a sus lectores, con toda su personalidad, el genuino personaje creado por Manuel Vázquez Montalbán. Una novela completa e inédita, junto a cada número de Agosto de Cambio 16: "Las cenizas de Laura", "Jordi Anfruns, sociólogo", "Desde los tejados" y "Aquel 23 de febrero".
¡Que no se le escapen de las manos!

cambio
Independiente, semana a semana.



Agosto: Mes de la novela
negra en Cambio 16

4 semanas, 4 novelas
de Vázquez Montalbán.

FRENTE A FRENTE

AUDI 100 TD CONTRA MERCEDES 250 D

ECONOMIA CARA

DESDE que Audi comenzó su relanzamiento, su ambición ha sido competir con Mercedes, la marca que sigue teniendo en máximo prestigio entre los fabricantes alemanes. Con

el modelo 100 equipado del motor turbodiesel consiguió superar en toda regla al Mercedes 300 D. Pero eso fue por poco tiempo, pues la marca de la estrella respondió con el nuevo 250 D, dentro de la gama W.124,

que viene a competir directamente con él. Y lo hace con ventaja, pues a fin de conseguir unas buenas prestaciones en autopista, el rendimiento del motor del Audi resulta poco agradable por su escasa respuesta a ve-

locidades bajas, cosa que no ocurre en el Mercedes. Además, el consumo es favorable también al Mercedes, que apenas concede nada en velocidad máxima y en prestaciones a su rival. En definitiva, el Mercedes, desde el

punto de vista del rendimiento, se nos muestra más equilibrado, aunque no le favorezca demasiado el tener unos desarrollos de cambio tan largos. Pero el Audi puede nivelar la balanza adobando esas prestaciones ligeramente más brillantes con una mayor amplitud interior y un mejor equipamiento.

Mientras que Mercedes, por ese precio superior a los cuatro millones, te ofrece un coche prácticamente desnudo—cosas tan corrientes como los elevavinas eléctricos y las cerraduras centralizadas hay



que pagarlas como una opción—, Audi te da el coche con un equipo completo, al que sólo hay que añadir, si se quiere, un aire acondicionado programable.

En cuanto al comportamiento, el de ambos coches es muy bueno, pero si hay que elegir, es también el del Mercedes el que nos complace más. El Audi acusa en exceso su condición de tracción delantera, que hay que tener en cuenta en ciertas condiciones de pisos resbaladizos—nieve, hielo, barro, etcétera— y que puede ser una importante ventaja.



MERCEDES 250 D
Precio en la calle:
4.284.745 ptas.

VIRTUDES

- Bajo consumo
- Comportamiento.
- Confort.

DEFECTOS

- Muchas opciones.
- Volante grande.
- Falta de sujeción lateral de los asientos.

AUDI 100 CD TD
Precio en la calle:
4.245.056 ptas.

VIRTUDES

- Buena velocidad máxima.
- Gran autonomía.
- Confort.

DEFECTOS

- Motor poco elástico.
- Desarrollos largos.
- Vehículo caluroso.





El Audi 100 Turbodiesel es el más rápido de los dos. Su motor carece de potencia en baja. La estabilidad es buena, aunque a altas velocidades acusa la típica tendencia a irse de morro

AL VOLANTE

BAJO el capó del Audi ha cabido sin problemas el motor de cinco cilindros en línea de 1.986 centímetros cúbicos pasado a diesel. En condiciones normales, este motor desarrolla sólo 70 caballos, pero gracias a la adopción del turbocompresor la potencia máxima llega a 87 caballos, que, aprovechando la excelente aerodinámica y el poco peso del coche, permiten rozar los 180 kilómetros por hora de velocidad punta. Un logro que hay que estimar, aunque el funcionamiento de este motor no nos haga particularmente felices. Una vez más, Audi ha pensado principalmente en los automovilistas del mercado alemán, que van a utilizar su automóvil rodando en autopistas sin límite de velocidad. Es un motor que carece de potencia en bajo régimen. Por debajo de las 2.500 revoluciones por minuto, que en estos motores diesel supone ya una velocidad bastante respetable en cada una de las marchas, el motor no responde como se espera de un diesel, motores a los que en el argot siempre se cataloga de «elásticos» por su buena voluntad en esas condiciones. Hay, por tanto, que estar cambiando continuamente para mantener el motor por encima de ese número de revoluciones y po-

der aprovechar el aumento de potencia que proporciona el soplido del turbo. En definitiva, es un funcionamiento un tanto brusco. Cuando se rueda a una velocidad moderada y se pisa el acelerador, durante unos instantes parece que el coche no se mueva y, de pronto, pega un tirón hacia adelan-

te al comenzar a soplar el turbo. Esto hace que su conducción no sea demasiado agradable en zona de curvas, en las que conviene ir siempre en marchas cortas para tener segura una buena salida de las mismas. Todo esto, además del trabajo extra que hay que darle al brazo derecho cambiando cons-

tantemente, repercute en que el nivel sonoro sea más alto del que debería, y el consumo, también superior. El Mercedes, en cambio, que dispone del nuevo motor de cinco cilindros y dos litros y medio de cubicaje, con 90 caballos de potencia, es todo lo contrario. Es un motor que responde muy

PRESTACIONES		Audi	Mercedes
VELOCIDAD MÁXIMA (km/h.)		177,9	175,6
ACELERACION (seg.)			
400 m. salida parada		19,9	20,5
1.000 m. salida parada		36,1	36,7
De 0 a 100 km/h.		14,2	16,4
RECUPERACION (seg.)			
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª		22,9	23,2
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª		24,4	24,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª		41,2	43,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª		46,8	46,6
De 80 a 120 km/h. en 4.ª		15,7	17,9
De 80 a 120 km/h. en 5.ª		19,9	19,6

SONORIDAD		Audi	Mercedes
Al ralentí		50,6	48,8
A 60 km/h.		62,8	59,6
A 90 km/h.		67,7	66,3
A 120 km/h.		69,6	69,3
A 140 km/h.		71,3	71,5
A tope		73,6	73,9

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

FICHA TÉCNICA		MERCEDES 250 D	AUDI 100 CD TD
MOTOR			
Disposición	Del longitudinal	Del longitudinal	Del longitudinal
Número de cilindros	5, en línea	5, en línea	5, en línea
Cilindrada	2.497 c.c.	1.986 c.c.	1.986 c.c.
Ciguñal	De 6 apoyos	De 6 apoyos	De 6 apoyos
Distribución	Ar. levas en cabeza, sincronizado por cadena	Ar. levas en cabeza, sincronizado por cadena	Ar. levas en cabeza, sincronizado por cadena
Alimentación	Iny. Diesel Bosch	Iny. Diesel Bosch	Iny. Diesel Bosch
Compresión	22 a 1	23 a 1	23 a 1
Tipo de carburante	Gasóleo	Gasóleo	Gasóleo
Capacidad del depósito	70 litros	80 litros	80 litros
Potencia máxima	90 CV a 4.600 rpm.	87 CV a 4.500 rpm.	87 CV a 4.500 rpm.
Par máximo	15,7 mkg. a 2.800 rpm.	17,5 a 2.750 rpm.	17,5 a 2.750 rpm.
TRANSMISION			
Tracción	A las ruedas traseras	A las ruedas delanteras	A las ruedas delanteras
Caja de cambio	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas
Vel. a 1.000 rpm. en 1.ª	8,0 km/h.	14,5 km/h.	7,6 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 2.ª	14,4 km/h.	23,0 km/h.	14,5 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 3.ª	22,8 km/h.	32,3 km/h.	23,0 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª	33,9 km/h.	39,8 km/h.	32,3 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 5.ª	40,6 km/h.		39,8 km/h.
DIRECCION			
Tipo	De circuito de bolas, con asistencia	De cremallera asistida	De cremallera asistida
Vueltas de volante entre topes	4	3,5	3,5
Dímetro de giro	11,2 metros	11,6 metros	11,6 metros
FRENOS			
Sistema	Discos delante y detrás, con servo	Disco/tambor, servo	Disco/tambor, servo
SUSPENSIONES			
Tipo	Independiente a las cuatro ruedas	Independ. delante, eje rígido atrás	Independ. delante, eje rígido atrás
RUEDAS			
Llantas	De chapa, 6,5 x 14"	Chapa, 6 x 14"	Chapa, 6 x 14"
Neumáticos	195/65 TR 15	185/70 SR 14	185/70 SR 14
Peso en orden de marcha	1.320 kg.		1.250 kg.



El Mercedes, desde el punto de vista del rendimiento, es el más equilibrado de los dos. Responde mejor en baja, pero los desarrollos largos de su cambio de marchas lo penalizan

bien en baja y que, contrariamente al viejo y anticuado mecánicamente 300 D, admite subir de revoluciones con cierta soltura. De estas características se ha aprovechado el fabricante para adaptarle un cambio de marchas de desarrollos largos, buscando con ello que el motor pueda mantener

velocidades elevadas a regímenes moderados y que el consumo se mantenga contenido. De todas formas, este cambio mata un poco las posibilidades del coche, que podrían ser mejores que las de su rival, cuando menos, en el capítulo de recuperaciones. De todas formas, las diferencias entre el Audi y el

Mercedes son mínimas, tanto en velocidad máxima como en aceleraciones y repises desde 40 km/h. en cuarta y quinta marchas. El Audi es superior en todas salvo en las recuperaciones en quinta marcha, en la que acusa particularmente la falta de potencia, la conjunción de sus largos desarro-

llos y la falta de potencia del motor a bajo régimen. La estabilidad es muy buena en ambos coches, pero mientras que el Mercedes va como sobre raffles, el Audi, a partir de cierta velocidad, acusa la típica tendencia a irse de morro de todos los tracción delantera, que le resta manejabilidad en ciertos terrenos.

La dirección de ambos coches es asistida. Tienen una desmultiplicación adecuada. Muy adecuado, también, el tamaño del volante del Audi, mientras que el del Mercedes sigue siendo innecesariamente grande. Los frenos tienen una eficacia pareja y las diferencias mínimas que existen entre ambos coches pueden deberse únicamente al tipo de neumáticos que llevaba cada uno de ellos.

Queda hablar del confort de suspensión. Contrariamente a lo que pudiera esperarse, ninguno de los dos coches tienen una suspensión blanda. Sin embargo, resultan muy confortables. Para establecer una diferencia hay casi que referirse al nivel sonoro, que en velocidades estabilizadas en quinta velocidad es semejante en ambos. En la práctica, por esa necesidad de tener que tirar más de marchas cortas, el Audi acaba resultando más ruidoso.

Ambos coches tienen una gran autonomía, mayor en el Audi, pese a su consumo.

CONSUMO		Audi	Mercedes
CIUDAD			
A 27,4 km/h. de promedio		10,2	8,9
CARRETERA			
A 90 km/h. de cruceo		5,3	5,4
En conducción rápida		12,6	9,3
AUTOPISTA			
A 120 km/h. de cruceo		7,0	7,0
A 140 km/h. de cruceo		9,5	8,7
CONSUMO MEDIO PONDERADO			
Litros/100 km.		8,4	7,7
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos		900	860

FRENOS		Audi	Mercedes
DISTANCIAS DE FRENADO (En metros)			
A 60 km/h.		13,8	12,5
A 100 km/h.		34,8	32,0
A 120 km/h.		58,4	57,5



INTERIORES

Si bien hay que descubrirse ante lo logrado por Mercedes que ofrece una carrocería tan aerodinámica como la del Audi sin haber tenido que descender a formas tan fusiformes y comprometidas con respecto a la habitabilidad, lo cierto es que el Audi es más amplio que el Mercedes, pese a que éste tenga una mayor anchura interior.

El habitáculo del Audi es más largo. Hay más espacio para las piernas de quienes viajan en el asiento trasero y mejores posibilidades de regulación del asiento delantero. Sin embargo, lo redondeado y bajo de su techo le imponen una mayor estrechez interior en cuyo asiento trasero tres personas van algo justas. Además, para salvar la menor anchura que impone lo redondeado de la parte alta del habitáculo, el asiento de los Audi es bajo, de forma que sus ocupantes deben llevar las rodillas demasado altas.

El Mercedes resulta un poco justo, sobre todo si te-



El Mercedes (abajo) juega la carta del clasicismo, del que forma parte su voluminoso volante. Dentro de la sobriedad de que hacen gala ambos coches, el Audi resulta más moderno y atractivo.

FRENTE A FRENTE



Los asientos delanteros son mejores en el Audi. En el Mercedes (abajo) los asientos posteriores son más cómodos.

nemos en cuenta su tamaño exterior; en la parte trasera, sin embargo, tiene una gran anchura.

En el capítulo de maleteros, el Audi se impone de nuevo, ofreciendo una capacidad sensiblemente superior al ya gran compartimiento de equipajes del Mercedes.

En el tratamiento de interiores, Audi ha conseguido un resultado más agradable dentro de la gran sobriedad típica de los fabricantes alemanes. Salpicadero y cuadro de instrumentos resultan más modernos que los del Mercedes. La instrumentación es pareja, faltando en ambos un cuentarrevoluciones que los fabricantes alemanes consideran inútil en automóviles diesel dotados de un limitador de régimen.

Los asientos delanteros son más confortables en el Audi que en el Mercedes. En este último carecen de sujeción lateral para sus ocupantes, y además la configuración del asiento es mala. En el Audi sujetan bien, pe-

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES MERCEDES 250 D: Pintura metalizada, 152.152; tapizado en cuero, 289.408; techo corredizo con mecanismo elevador, 188.738; cambio automático, 278.000; columnas de dirección regulable eléctricamente, 64.630; bolsa de aire antichoque, 256.000; bloqueo central de cerraduras, 64.633; sistema de frenos ABS, 356.090; aire acondicionado mecánico, 438.700; aire acondicionado automático, 530.620; elevavinas delanteros y traseros eléctricos, 180.614; faros con dispositivo de lavado, 56.126; llantas de metal ligero, 188.100. IVA incluido.

OPCIONES AUDI 100 CD-TD: Aire acondicionado automático, 448.200. IVA incluido.

LA RADIO BRILLANTE

Jesús Hermida. Una forma de hablar, una forma de recordar, una forma de dialogar.

El interrogador astuto.

Pausado, irónico, sincero, polémico, incansable.

El hombre que transformó la mañana para usted.

Jesús Hermida: el periodista capaz de crear una escuela de periodismo.

El que antes hizo una televisión diferente.

Y ahora hace una radio diferente.

La radio bien hecha.



Jesús Hermida



LA RADIO BIEN HECHA

FRENTE A FRENTE

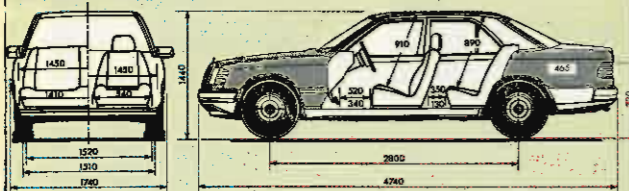
ro se les puede criticar una falta de sujeción de la parte alta de la espalda. El asiento trasero es semejante en los dos, pero en el Mercedes, al ser más alto con respecto al plano del coche, la postura es mejor.

La posición del conductor es más cómoda en el Audi. Al Mercedes le perjudica esa falta de sujeción del asiento, y el gran tamaño del volante, que impone ir más bajo —el asiento es regulable en altura en ambos coches— de lo que sería necesario.

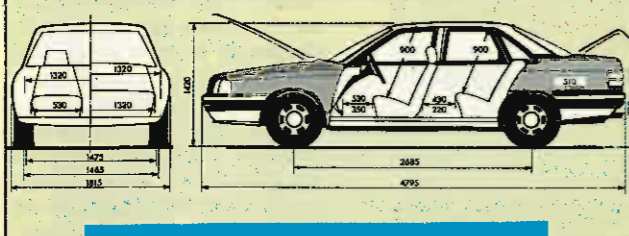
La accesibilidad es buena en ambos coches, aunque en el Audi influya negativamente lo bajo del asiento posterior particularmente.

El equipamiento es mínimo, como de costumbre en los Mercedes, y completo en el Audi. Realmente resulta increíble que después de pagar el precio de un coche de estos haya que pagar una opción para disponer de elevalunas eléctricos o cerraduras centralizadas, que son equipo de serie en coches que cuestan la quinta parte.

MERCEDES 250



AUDI 100



En ese sentido, Audi se porta algo mejor, dejando como equipo opcional únicamente el aire acondicionado programable.

Una opción que se hace particularmente necesaria, pues el Audi, con sus amplias superficies acristaladas, es un coche particularmente caluroso, y la entra-

da del aire del exterior es mediocre, aunque se fuerce con el ventilador. Algo de esto le ocurre también al Mercedes, pero en forma menos acusada.

Queda hablar del acabado, que es impecable en ambos coches, en los que resulta difícil encontrar el más mínimo defecto.



BALANCE FINAL

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

**** Excelente, *** Bueno, ** Normal, * Regular, * Malo

CONCLUSION

POR el mismo precio, pese a su menor capacidad interior, nuestra elección recaería sobre el Mercedes, que representa un mejor compromiso. Pero hay que tener en cuenta la diferencia de equipamiento, que encarece al coche de la estrella. Además, en cierta parte del país —el norte en particular— puede ser interesante un tracción delantera, baza que el Audi jugará sin duda.

De todas formas, los grandes rivales de estos coches son sus homólogos de gasolina: el Audi 100 CD y el Mercedes 200. Ambos son más baratos a la hora de comprarlos, ofrecen mejores prestaciones y una presentación similar. Hay que hacer por tanto muchos kilómetros al año para que la opción diesel en estos coches se haga rentable, y en ese caso plantearse la alternativa entre la espectacularidad y la tracción delantera del Audi y el equilibrio del Mercedes.

Sergio Piccione
Fotos: Alex Puyol

BUSCAMOS AL MEJOR CAMIONERO

EL VEHICULO DURANTE EL VIAJE (Y II)

REGALAMOS UN FIAT UNO FIRE

CONCURSO

SER SOLIDARIOS



COMO complemento a los datos que hay que tener en cuenta cuando el vehículo rueda por la carretera (ver núm. 144 de MOTOR16) hay que añadir que en 1984 se produjeron 61 accidentes con víctimas, en los que se delimitó con claridad como causa de los mismos (lo que no quiere decir que no haya habido bastantes más por esas causas), la sobrecarga o la carga mal acondicionada, lo que supone un 1,5 por 100 de los accidentes con participación de camiones con más de tres mil quinientos kilogramos.

En relación con el factor vehículo, su estado y las circunstancias de su utilización podríamos concluir haciendo notar la antigüedad del parque —un 50 por 100 en el caso de los camiones, y un 64 por 100 en el de los autobuses— como un elemento que, desde el punto de vista de la seguridad, hay que mejorar. Por otro lado, y según los datos que maneja la Administración Central, es necesario el reforzamiento de los mecanismos de inspección de vehículos. Asimismo, y

aunque España está siguiendo la normativa europea en materia de seguridad pasiva de los vehículos de transporte para las especificaciones de fabricación y carrozado, se echa en falta que a partir de trabajos de investigación para la Administración se invierta en la creación de lo que podría ser un auténtico laboratorio de experimentación tecnológica para lograr mejores especificaciones y mejorar la propia seguridad del transporte.

Por último, y si bien se nota una mejoría en algunos temas relativos a las circunstancias a que se somete un vehículo durante un viaje, se hace indispensable un esfuerzo por parte de Administración y transportistas, para acentuar las mejoras. En este sentido, uno de los procedimientos que la propia Administración se está planteando es que cuando un vehículo —sea por su estado, sea por las condiciones a que se somete— no cumple las condiciones adecuadas para su funcionamiento correcto, tendrá que ser inmovilizado. Y esto es algo que ya se está estudiando.

ALBERTO Guadaño es un joven transportista de Las Navas del Marqués (Ávila) que, pese a su juventud, tiene una dilatada experiencia en la carretera, según cuenta. No en vano supera los cien mil kilómetros al año. Alberto narra una historia que a él, como joven, no deja de preocuparle: «Me dirigía hacia Burgos por la N-1, cuando a la altura de Gumiel, pasado Aranda, dos mujeres de unos cuarenta años de edad, me hacían señales para que parara. Y así lo hice. Su coche, un 133, no andaba de ninguna de las maneras. Se estaba haciendo de noche —¿por qué siempre estas cosas suceden cuando ya no hay luz?, se pregunta Alberto— y yo no tenía grandes conocimientos de mecánica de ese cochecito. Las mujeres estaban acobardadas y además desilusionadas. Habían estado un buen rato haciendo señales a cualquier turismo que pasaba, y ni uno fue capaz de detenerse. Las llevé al pueblo más cercano y allí, en un taller, un mecánico se comprometió a arreglar el vehículo. Las mujeres, ya más tranquilas, querían invitarme a cenar. Pero no acepté, primero, porque tenía prisa, y segundo, porque no pensaba que mi acción tenía que ser compensada de ninguna forma. Cuento esto sólo para hacer una llamada de atención sobre la insolidaridad cada día más creyente en nuestras carreteras.»



IVECO
EL MUNDO DEL TRANSPORTE

BUSCAMOS AL MEJOR CAMIONERO

Cuéntenos su caso



CONTRA LA MICHELIN

TENGO un Renault 11 Turbo, comprado en febrero de este año, que no pasa de los 5.000 kilómetros. Un día, debido a una emergencia, tuve que frenar bruscamente en un semáforo. A partir de esta frenada noté que el coche daba unos ligeros saltos como si rebotase.

Lo llevamos a la Renault, donde nos demostraron que el fallo era del neumático, que estaba cuadrado. De aquí nos dirigimos a la casa Michelin de Montcada (Barna), de donde nos mandaron a Tarrasa y de aquí otra vez a Montcada.

Después de dar mil y una vueltas y echándose el muerto de Michelin a Renault y viceversa, entonces la Michelin nos preparó una entrevista con un técnico de la marca. A este señor lo fuimos a ver un lunes, y sin mediar palabra, lo primero que

nos soltó era que a «todos» los turbos les pasaba lo mismo, que se les cuadraban las ruedas, pero según él, las traseras, cosa que no es verdad porque las ruedas que se cuadraron en mi coche fueron las delanteras, lo que pasa es que las tuvimos que colocar detrás. Después, este señor nos dijo que este problema era debido a un defecto del coche. Creo que una marca tan conocida como Michelin debería tener un poco más de responsabilidad con sus clientes.

*Rafael Córdoba
Sardanyola (Barcelona)*

AFORADORES DEL CORSA

S EÑORES de Motor 16: Soy gran admirador de esta publicación y les animo a que prosigan su labor, que es encomiable, y de la que el Gobierno debería tomar ejemplo y pedir consejo en más de una ocasión.

Paso a contarles el tema que me afecta y que creo que le va a suceder, si no le ha ocurrido a más de un propietario del Opel Corsa.

Sucede que, en mi caso, el aforador (medidor del combustible en el depósito) en un periodo de tres años he tenido que cambiar el original y dos más, bien es verdad que el tercero está recién puesto, pero tardará poco en desajustarse.

Este problema lo he comentado en el concesionario Opel de Granollers (Barcelona), y la solución que me dieron fue que por esta segunda vez que yo lo cambiaba que abonase el importe



del material, y si volvía a sucederme, consultarían con General Motors.

Yo creo que hay que ser más consecuente y algo más responsable con los problemas que surjan.

Bien es verdad que dan garantía por un año de los materiales, pero a estos señores de Opel-Granollers les pareció que cambiar dos aforadores de mi bolsillo no era suficiente para investigar qué sucede con esta pieza. Creo que este problema se ha generalizado en otros vehículos del mismo modelo.

Por favor, General Motors-Opel, ya va siendo hora de ocuparnos de los problemas que surjan. Gracias.

*Francisco Sánchez
Granollers (Barcelona)*

TRAFICO

NOS dirigimos a su revista para denunciar la negligencia de los integrantes de la Jefatura Provincial de Tráfico de Teruel.

En la carretera N-234, Zaragoza-Valencia, a la altura del kilómetro 175, se han dado algunos casos de infracciones por exceso de ve-

locidad, imposibles de cometer, ya que la fecha de la denuncia, ni la hora de la misma, corresponden con la realidad.

*C. Ginés. S. Ladaga
Zaragoza*



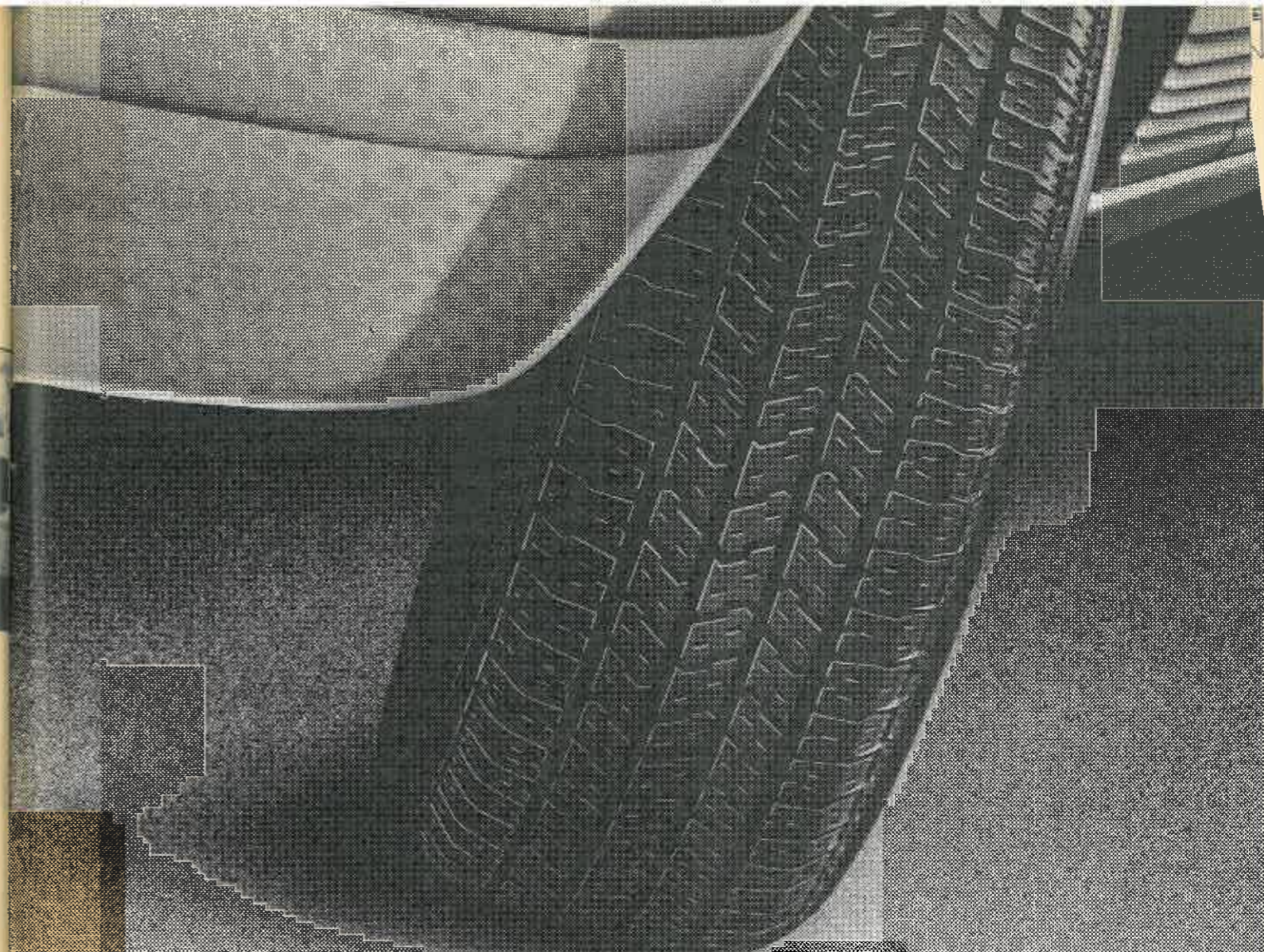
MAS CABALLOS

SOY un chico de dieciséis años y tengo una pequeña duda sobre el modelo Seat Ritmo 65 CL del año 82. ¿Cuántos CV (DIN) tiene en realidad, 64 o 47?, ya que en algunas revistas que he leído le dan esta potencia de 47 CV y yo no sé ya a qué atenerme. Otra cuestión que me gustaría que me aclaraseis es que en qué número se ha probado el Polo Classic y por qué este modelo lleva un tablero de instrumentos tan pobre.

Respuestas: El Seat Ritmo 65 CL tiene una potencia máxima de 64 CV DIN a 5.800 r.p.m. Referente a la segunda de las cuestiones que planteas, decirte que el Polo Classic fue probado en el número 76 en una prueba comparativa con otros modelos de su segmento. El porqué lleva una instrumentación tan pobre es una cuestión del fabricante y no tiene una explicación muy lógica.

BUEN AÑO, MAL AÑO

TOMANDO como referencia las diversas pruebas que habéis sometido al Fiat Uno, adquirí hace unos meses el modelo 70 S, que



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.

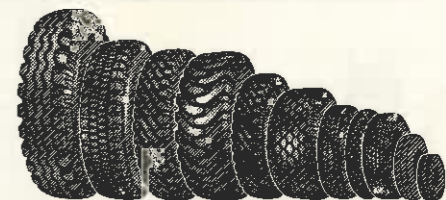
Nuestros neumáticos se adaptan al terreno que pisan para mantenerse en su sitio, tanto en seco como en mojado.

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



Agenda

Del 5 al 11 de agosto

Televisión

● **Estudio estadio** —a partir de las 12 horas, por la Primera Cadena— conectará con Suecia y Hungría para ofrecer imágenes del **Gran Premio de Motociclismo y Automovilismo**, que se celebran el domingo día 10. Por la Segunda Cadena, a las 15 horas, se conectará con **Bu-depest** para ofrecer la **legada de la Fórmula 1**.

Automovilismo

● El **Rallye Rías Bajas**, puntuable para la **Copa de España**, se iniciará en Vigo a las 15 horas, el sábado día 9, y finalizará en esta misma ciudad el domingo, a las 10 de la mañana.

Motociclismo

● Los días 9 y 10 se celebrará el **V Motocross Vilanova del Vallés-Trofeo Presidente**, puntuable para el **Campionato de España**.

venía calzado con neumáticos Good-Year «Gran Prix», calzado que estimo son peligrosos «en cualquier circunstancia», especialmente sobre mojado, en cuyo caso la impresión de ir sobre pastillas de jabón, incluso siguiendo estrictamente las recomendaciones de fábrica respecto al hinchado.

Naturalmente, y a pesar de estar prácticamente nuevos, he decidido sustituirlos, pues ya he sufrido los «trompos» por su causa.

Os ruego, pues, me indiquéis la marca y modelo de «gomas» que me permita rodar con total tranquilidad tanto en seco como sobre mojado, ya que cuando llueve ni me atrevo a utilizar ese coche. (Afortunadamente en Mallorca no llueve a menudo.) Estoy dispuesto a sacrificar duración en beneficio de seguridad.

No estaría de más una comparación exhaustiva de los neumáticos con que nos «obsequian» los fabricantes cuando adquirimos un coche, o añadir la prueba de los mismos cuando sometéis un vehículo a prueba. Obviamente, este asunto tiene mayor importancia que un relativo mayor o menor confort de los asientos o unas lucecitas de más o de menos en el salpicadero.

Soy consciente de que existe al respecto un problema de «adecuación al uso», y que unos neumáticos que se comportan muy bien en carreteras secas del norte, no son de fiar en carreteras secas, pero recalentadas, del sur, si bien creo que la importancia del tema merece un esfuerzo por vuestra parte.

J. A. López Oliveros
Palma de Mallorca



Respuesta: No es, desde luego, el neumático que menciona el favorito de esta redacción, si bien, como menciona en su carta, todo neumático que haya superado unas pruebas de homologación de cualquier fabricante no puede descartarse tajantemente.

Hace un año llevamos a cabo un análisis exhaustivo y comparativo de los tres neumáticos de perfil 70 más usuales en nuestro mercado: Firestone S-211, Pirelli P/3 y Michelin MX, con resultados muy similares en cualquier utilización. Por tanto, y aprovechando que los tres son nacionales y por tanto con precios más ajustados, le recomendamos cualquiera de ellos con la certeza de que rodará con más seguridad que hasta ahora. Con ello creemos que contestamos a la segunda parte de su car-

ta, en la que se queja de no haber realizado pruebas de neumáticos, cuando hemos sido la primera revista que ha probado comparativamente lo que se ofrece en el mercado español.

VEJEZ PREMATURA

POSEO un Seat 132-2.000 de los últimos, con 30.000 kilómetros y tres años de uso. Ya en garantía hubo cambio de encendido, termostatos, corrección en el cambio porque se salía la 5.ª, dos bujías de distinto grado térmico, etcétera, y otros fallos que no se corrigieron. Fallos que, como el presente, siguen coleando: el motor falla en los cilindros 2.º y 3.º, que dan una compresión de 4,5 y 5 kg. El

coche no tiene potencia (anomalía que ya se advirtió en garantía), no coge velocidad, arranca mal y hay momentos en que falla, se queda en tres cilindros y parece que va a quedar bloqueado el motor o uno de los cilindros.

En el taller me pronostican: «Desgaste de árbol de levas, fallo de válvulas, o con suerte, simplemente junta de culata que comunique ambos cilindros. Hasta que no se abra no se puede saber.»

Después de dos años de caducada la garantía, pregunto si Seat no es responsable de esta anomalía, que no se corrigió en su día cuando se les advirtió de una falta de compresión en dos cilindros.

F. Martínez Salvador
Aranda de Duero (Burgos)



Regatas en Palma LOS MEJORES EN LA COPA DEL REY

DE nuevo la bahía de Palma se ha convertido en el escenario de una de las competiciones para cruceros a vela más importantes de cuantas se celebran en el Mediterráneo. La Copa del Rey, que este año cumple su quinta edición, comenzó el pasado día 2 de agosto y finalizará el día 10, organizada como siempre por el Real Club Náutico de Palma y patrocinada por Agua Bra-

va.

En esta regata, que consta de cuatro triángulos olímpicos en aguas de Palma y una regata de altura de 155 millas, se han dado cita los mejores cruceros de nuestro país, entre los que se encuentra el «Bribon V», vencedor en las dos ediciones anteriores y patroneado por el Rey, el «Sirius IV» de la Armada española, en el que el Príncipe de Asturias navega, el «Illes Balears», el «Ilusa II» y el «Port Barcelona». También hay una nutrida representación de yates

de distintos países, como el alemán «Inspiration», el francés «Emeraude», los italianos «Brava» y «Gemini», el brasileño «Cisne Branco», y el argentino «Mairero».

Palma se está convirtiendo en la capital de la vela del Mediterráneo por las importantes competiciones que en sus aguas se disputan, entre las que se encuentran el recientemente celebrado Campeonato del Mundo Una Tonelada.

DUERO 86 A CONTRACORRIENTE



REMONTAR el río Duero desde Oporto hasta Soria en siete días ha sido una aventura organizada por diez hombres y dos mujeres en la que el sol, el frío y el agua fueron los principales enemigos.

Ahora, después del viaje estamos casi seguros de haber sido los primeros en navegar el Duero a contracorriente. Para ello contamos con tres Zodiac con sus correspondientes motores Tohatsu

de 15 caballos, tres Land Rover, un sinfín de material imprescindible para alcanzar la meta, y muchas ganas de lograrlo, ya que el Duero es un río difícil que a lo largo de 850 kilómetros tiene alrededor de ochenta presas, algunas de cincuenta metros de altura, un montón de rápidos y en muchas zonas poca agua.

El 31 de mayo, por la mañana, salimos desde el Puente Viejo de Oporto y recorrimos los 200 kilómetros hasta la

frontera española en un solo día, superando en nuestro camino cinco presas de gran altura sacando las Zodiac del río, subiéndolas en los todo-terreno y volviéndolas a echar al Duero superado el obstáculo. Pero los verdaderos problemas de navegación empezaron en España, concretamente a partir del embalse de Castro, ya que desde aquí a Soria hay grandes tramos de rápidos prácticamente innavegables en los que hubo que remontar las lanchas a mano



con el agua hasta la rodilla y luchando contra la corriente. Aparte de los rápidos, también hubo que superar las incontables presas, unas veces por tierra y otras tirando en el agua de las Zodiac, buscando un punto de apoyo entre las numerosas rocas resbaladizas del fondo, sabiendo que un paso en falso podía significar la rotura de una pierna o un buen chapuzón en unas aguas en algunos sitios poco apetitosas debido a la gran contaminación. Estas etapas fueron durísimas y como ejemplo anotamos que en una ocasión recorrimos un kilómetro en hora y media. Pero al final salimos vencedores de esta dura prueba en la que Javier Alonso y Rafael Calvete fueron el alma.

Las anécdotas en un viaje como éste de ocho días de duración siempre son numerosas y divertidas, aunque al principio es difícil convivir con una serie de personas ajenas a tu mundo y a algunas de las cuales no conocías antes. Pero la verdad es que el buen humor no lo perdimos nunca, ni siquiera en la presa del Picote. Nos habían dicho que todas las presas portuguesas tenían acceso para los coches, un acceso más o menos aceptable. Pero en Picote no había nada de nada. Nos dimos cuenta desde las Zodiac. Estábamos metidos en un acantilado cuando de pronto se erigió ante nosotros los muros de la presa. Los coches no podían bajar y había que sacar las lanchas del agua y transportarlas varios kilómetros en los Land Rover. Los portugueses encargados de la presa dijeron que era imposible, que nuestras lanchas tenían que dar marcha atrás hasta hallar otro punto de encuentro.

A esas alturas éramos capaces de hacer de todo. Nadie se opuso, nadie lo discutió, nadie lo vio imposible. Se trataba sencillamente de ponerse manos a la obra para subir las lanchas con sus correspondientes motores y tanques de gasolina, que pesan algo así como 250 kilos cada una, cincuenta metros por una pared rocosa prácticamente vertical. Los chicos no tardaron ni media hora en conseguirlo haciendo gala de su destreza física. Este fue para mí el acontecimiento más bonito de toda la aventura, no sólo porque lo lograron, sino porque la colaboración fue perfecta y todos trabajaron en equipo como si no hubieran hecho otra cosa en su vida.

Y como ésta, mil curiosidades de un viaje que ha servido de experiencia para todos los que lo hicimos y nos ha demostrado que no es necesario irse muy lejos para vivir una auténtica aventura. Una aventura en la que hemos aprendido de todo un poco, incluso a convivir los unos con los otros sin mayores dificultades en las condiciones más adversas.

Elisabeth Norell
Fotos: **Calvete, Alonso y Crespo**

Autosatisfacción. Opel Manta.



Conducir el Opel Manta es sentirse satisfecho. Por su motor 2.0 inyección, impulsado por 125 CV, que le permite alcanzar una velocidad de más de 190 km/h.

Por su resistencia, demostrada en numerosas pruebas automovilísticas, que garantiza un buen comportamiento y fiabilidad.

Siéntase satisfecho.

El Opel Manta le espera en cualquiera de los 350 Puntos de Venta y Servicio Opel.

Con especiales condiciones de financiación Opel Credit.

Y con otras muchas ventajas Opel: un año de garantía total, mantenimiento cada 15.000 kms. y el seguro Opel Euroservice Assis-

tance, que le garantiza asistencia gratuita durante un año en España y otros 25 países.

Conozca el Opel Manta. Viva autosatisfecho.

Desde sólo 1.909.086 ptas., incluido I.V.A.

OPEL 
INNOVACIONES EN MARCHA.

G.P. DE INGLATERRA

NADAR Y

SALVAR LA ROPA

LAS condiciones meteorológicas han marcado el Gran Premio de Inglaterra de Motociclismo que se ha disputado en el circuito de Silverstone. Primero fue el viento, que perjudicó en los entrenamientos y provocó retrasos sucesivos en la salida de la carrera de 80. Y luego la lluvia, bajo la cual se disputaron las carreras de 125, 250 y también motivó que en 500 se tuviese que salir dos veces. En esas difíciles condiciones los pilotos españoles que más se juegan en el campeonato, Aspar y Sito Pons, supieron evitar el cometer errores que les podía costar muy caro en sus aspiraciones. El pri-

mero fue un prudente tercero, lo mismo que Pons, el cual realizó una carrera magnífica.

La categoría de 80 se disputó en el sábado y en ella las Derbi tenían muy claro cuál era su objetivo: terminar y no arriesgarse a caer, sobre todo en un circuito en que las Krauser eran más veloces y McConnachie estaba dispuesto a todo ante su público. En los entrenamientos era Dorflinger quien se imponía por siete décimas a Aspar, a quien seguían Spaan a ocho décimas, McConnachie a un segundo, Nieto, Waibel, Reyes y Herreros. Hemos dicho antes que el viento había provoca-

do retrasos en la salida de esta categoría. En efecto, los pilotos en vista de que el viento era de considerable fuerza, 60 kilómetros por hora, pidieron retrasar la salida. Después de varias reuniones se decidió que varios pilotos saliesen a dar dos vueltas para comprobar los efectos del viento. Estos debían ser en un principio Nieto, Aspar, Dorflinger, Spaan y Reyes. De ellos, Nieto era del parecer de que no se debía correr: «Nuestras motos pesan 55 kilos —decía— y una ráfaga de viento cuando estás plegado te puede levantar y tirar al suelo.» En vista de eso dejó su lugar al joven brasileño Barros. Final-



En Silverstone hubo color español tanto en 80 como en 250. Aspar fue el tercero con Derbi. Pons fue escalando posiciones con su Honda para entrar en una magnífica tercera plaza.



El australiano Gardner ya enseñó las uñas en entrenamientos. En carrera no tuvo prácticamente enemigos y dominó con insolencia los 500.

El inglés McConnachie se impuso en 80 ante su público. Su compañero, Dorflinger, quedó segundo, seguido de Aspar y Herreros.



mente se decidía que podían salir a correr y así, a última hora de la tarde, se daba la salida. El primer líder fue Spaan, pero pronto McConnellie, crecido ante su público se ponía en cabeza para no dejar el liderato en ningún momento. Tras él seguían las dos Derbi de Aspar y Herreros, Dorflinger y Spaan, que se destacaban del resto. En esas primeras vueltas pudo sucederle lo peor a Aspar ya que se tocó con el impulsivo McConnellie: «Me he asustado —dijo— porque podíamos caernos

McConnellie. La carrera estaba sentenciada dada la lógica prudencia de Aspar, que rehuía inteligentemente la lucha con las Krauser. Se esperaba que McConnellie dejase pasar a Dorflinger pero esto no sucedía: «Yo ya había dicho a los de Krauser que haría todo lo posible por ganar el Gran Premio de Inglaterra...», explicaba con una sonrisa tras la carrera ante la lógica cara de circunstancias que exhibía Dorflinger. Ahora, el campeonato sigue con Aspar líder por quince puntos sobre

La matinal del domingo la abría la carrera del cuarto de litro. En ella las posibilidades de Sito eran bastantes tras haber logrado el tercer tiempo en los entrenos tras Lavado y Wimmer. A la hora de la salida Pons arrancaba tercero, pero al caerse Bolle delante suyo quedaba en cola del pelotón al tener que evitarlo. También caía el primer líder, el suizo Cornu y así las operaciones las mandaba un excelente Carter con la JJ-Cobas. A continuación, Dominique Sarron, Lavado, Ferrari y un

Auinger voló en 125. No tuvo problemas con la lluvia. En 250, (abajo), se vio un duelo espectacular en cabeza.



ral. El golpe de teatro vendría en la última vuelta cuando Carter se iba por los suelos en un intento desesperado de dar caza a Sarron, estropeando así lo que hubiese sido su mejor resultado de la temporada. Con ello, Sito subía al pódium y Cardús era quinto, un resultado magnífico para el equipo Honda España-Campsa. Tras la llegada, Sito declaraba que de no haber mediado el retraso sufrido a causa de Bolle se veía en perfectas condiciones de haber luchado por la victoria. Pese a ello es un buen resultado el del piloto español que se refuerza en su segunda posición. Así, Lavado manda en la tabla seguido por

Sito, el único que puede ponerle en aprietos.

También tuvo lugar bajo la lluvia la carrera de 125 c. c. En esta ocasión los eternos rivales, Gresini y Cadalora, no han sido los protagonistas. En los entrenos era el veteranísimo de cuarenta años Bruno Kneubhuler el más veloz. Le seguían Cadalora, Auinger, Gianola y Gresini. Nieto, con su sempiterna moto con problemas, era noveno. En carrera Auinger se escapaba sin remisión del resto de sus rivales iniciando una cabalgada en solitario hasta la meta. Por la segunda plaza lucharon primero Cadalora y Wickstrom, pero era

finalmente Brigaglia quien se la adjudicaba tras efectuar una memorable remontada tras haber arrancado mal. Nieto tampoco arrancó bien y en la quinta vuelta decidió tomar el camino de los boxes, junto con Gresini. Con este resultado Cadalora se destaca en el campeonato con doce puntos de ventaja respecto a Gresini.

En la categoría máxima era Gardner quien dominaba los entrenos, lo cual pese a disputarse éstos sobre piso seco era una premonición de lo que luego sería la carrera. El segundo tiempo se lo adjudicaba Mamola, seguido de Lawson y Sarron. La salida se tomaba cuando la lluvia arreciaba con una gran intensidad con lo que el director de carrera decidía sacar la bandera roja y detener la prueba sobre todo cuando además varios pilotos eran retirados en ambulancia. En la segunda salida era Fischer el más veloz, pero poco le duraba el gozo ya que Gardner, imparable, le sobrepasaba. Lawson, De Radigues, Sarron, McElnea, Roche, Haslam y Mamola, que había arrancado muy mal formaban el grupo de los hombres de cabeza. De ellos, Sarron se iba por los suelos y Radigues ponía la emoción cuando se acercaba a Lawson y tras luchar varias vueltas con el ex campeón del mundo lograba pasarle. Mamola, por su parte, lograba superar también a Haslam y así, tras el intocable Gardner, De Radigues era segundo y Lawson tercero. Con este resultado el australiano se acerca a Lawson pues éste es líder con doce puntos de ventaja sobre el piloto de Honda.

J. L. Aznar (enviado especial)

DEJESE DE SUSTOS Y VAYA DE MIEDO.



Cuando se va a viajar hay que ir a lo seguro: El tren. Un medio de comunicación moderno, confortable, que nos deja las manos libres para ocuparnos de nuestros asuntos, de nuestros libros.

Cuando se viaja, es preferible hacerlo intentando descubrir al asesino de la novela, que preocupándose de no ser la víctima de la carretera.



MEJORA TU TREN DE VIDA.

los dos y mi intención es terminar las carreras para asegurar el título.» En cuanto a Nieto, había arrancado mal; cuando comenzaba a recuperar se encontraba con un piloto caído, Fischer, y para evitar atropellarlo se fue él también por los suelos. Un «tengo la negra» hartito explícito era el juicio que le merecía su suerte. Al transcurrir las vueltas, el grupo de cabeza se fue escindiendo ya que Dorflinger pasaba a las dos Derbi y se escapaba tras

Herreros, el cual es amenazado por Dorflinger a tan sólo dos puntos.

Buenas carreras de otros pilotos españoles, como Gil, que tan sólo había podido dar once vueltas en todos los entrenos y terminaba en un excelente, dentro de sus posibilidades, décimo lugar. Buena carrera también la de Torrontegui, decimotercero; Bolart y Reyes debieron retirarse con problemas en sus motos y Rodríguez finalizó decimonoveno, con fallos en el motor.

excelente Cardús, que en agua compensa la falta de potencia en su moto. Justo a media carrera Sarron tomaba el liderato a Carter, quien luchó además con Lavado por la segunda plaza hasta que el venezolano pensaba que mejor era terminar que no irse por los suelos y se resignaba con la tercera plaza. Mientras tanto, un hombre polarizaba la atención. Era Sito Pons, que remontaba hasta lograr colocarse por delante de Roth, que era el cuarto de la gene-

SILVERSTONE EN BREVE

● En la categoría del cuarto de litro, Sánchez-Marín y González de Nicolás tuvieron buenas actuaciones. Sánchez-Marín, vigésimo en los entrenos, debía abandonar cuando era decimotercero a causa de su motor. En cuanto al Nani, éste tenía el trigésimo quinto tiempo, pero en carrera lograba finalizar decimotercero. Un triunfo en sus condiciones.

● En cuanto a Juan Garriga, éste en los entrenamientos era decimosexto, siendo superada por velocidad su moto en las largas rectas de Silverstone. En la carrera abandonaba en la vuelta trece, con la visera empañada, lo que le impedía la visión.

● El año próximo puede haber dos Grandes Premios motociclistas en suelo español, el de España, en Jerez, el día 26 de abril, y el de Portugal, en Jarama, una semana después o el 31 de mayo si se pueden intercambiar las fechas con el de Italia. El acuerdo entre el RACE, la RFME y la Federación Portuguesa ha sido posible en cuanto que éstos

tienen concedido un Gran Premio. El RACE no se resigna a perder el suyo y además no está clara la viabilidad económica de Estoril. Los portugueses venderían su Gran Premio por unos diez millones de pesetas, y esta alternativa tiene grandes visos de convertirse en realidad.

● El equipo Campsa sigue con sus negociaciones para el próximo año. Honda sólo está dispuesta a ceder motos especiales a Sito y Mang, pero por ellas pide la exorbitante suma de cuarenta y cinco millones de pesetas, cuando este año eran cedidas, y por tener una referencia digamos que la moto de Cardús cuesta menos de tres millones de pesetas. Tanto Mang como Campsa y Honda España han dicho a Japón que reconsideren su postura. Debido a ello todavía no hay una decisión firme y el equipo Campsa, aunque preferiría seguir con Honda, contempla otras posibilidades.

● Carlos Cardús va a añadir una nueva actividad a la de corredor: la de criador de cava. Después del verano se comercializarán unas botellas de las Bodegas Jane y Bagues de Opla del Panadés que llevarán su nombre.

CLASIFICACIONES

80 c.c. — 1, McConnellie (Krauser), 26-20-70, a 160,90 km/h.; 2, Dorflinger (Krauser), 26-21-09; 3, «Aspar» (Derbi), 26-41-01; 4, Herreros (Derbi), 26-41-17; 5, Spaan (JVM Casal), 26-41-59.

125 c.c. — 1, Auinger (Bartol), 38-54-57, a 145,26 km/h.; 2, Brigaglia (Ducados), 39-06-28; 3, Cadalora (Garelli), 39-06-28; 4, Wickstrom (MBA), 39-14-74; 5, Pérez (MBA), 39-25-67.

250 c.c. — 1, Sarron (Honda), 44-41-76, a 151,75 km/h.; 2, Lavado (Yamaha), 44-57-21; 3, Pons (Honda), 45-02-40; 4, Roth (Honda), 45-04-40; 5, Cardús (Honda), 45-12-51.

500 c.c. — 1, Gardner (Honda), 51-24-03, a 153,94 km/h.; 2, Radigues (Honda), 51-33-39; 3, Lawson (Yamaha), 51-34-66; 4, McElnea (Yamaha), 51-46-38; 5, Mamola (Yamaha), 52-11-59.

ASI VA EL MUNDIAL

80 c.c. — 1, Aspar, 82 puntos; 2, M. Herreros, 67; 3, S. Dorflinger, 65.

125 c.c. — 1, L. Cadalora, 86 puntos; 2, F. Gresini, 74; 3, D. Brigaglia, 54.

250 c.c. — 1, C. Lavado, 99 puntos; 2, S. Pons, 84; 3, A. Mang, 57.

500 c.c. — 1, E. Lawson, 109 puntos; 2, W. Gardner, 93; 3, R. Mamola, 92.



RALLYE DE MADEIRA TABATON A AÑOS LUZ

El italiano Fabrizio Tabaton realizó una gran carrera en la isla portuguesa. El piloto del Lancia S-4 pudo sacar provecho de toda la potencia de su coche en las empinadas cuestas de Madeira

CUANDO todo parecía apuntar a ver a Carlos Sainz en el segundo puesto de la XXVII Edición del Rallye Vino de Madeira, la desilusión nos embarga un año más el pasado domingo por la mañana, cuando Sainz no llegaba al final del tramo Chao de Lagoa, antepenúltima prueba del rallye.

En la edición del 85 fue el primer tramo el que dejaba al equipo Renault fuera de juego. En la presente, ha sido el antepenúltimo. Entonces, un tapón del circuito de refrigeración tuvo la culpa. Hoy ha sido una pequeña explosión con llama, en la confluencia de los colectores de escape con el turbo: la conclusión desafortunadamente ha sido la misma: el abandono, provocado a raíz de un conato de incendio, que al final no tuvo graves consecuencias.

Sin embargo, y hasta que este infor-

tunio llegó, todo estaba previsto para que con tranquilidad Sainz se alzara hasta el segundo puesto de la clasificación final, que era su lugar natural a ocupar, una vez vista la potencia bruta del Lancia Delta S-4 del italiano Fabrizio Tabaton, en unos tramos que le han favorecido posiblemente como en ninguna otra prueba del Europeo.

Caballos mandan

En un primer momento, confiábamos en que tanto el Lancia S-4 como el Maxi 5 Turbo estuvieran a la par y, dado lo visto en el Costa Brava y RACE, nuestro piloto pudiera defenderse e incluso ir por delante, pero nos fuimos un poco por la tangente, al no considerar en su justa medida la orografía del terreno, que presenta unos desniveles (son auténticas paredes, léase Na-

rango de Bulnes), en donde los caballos son los que mandan.

En la primera etapa, con seis pruebas, Tabaton empezó ya a destacarse, con ocho segundos en el primer tramo y diecinueve en el segundo.

Visto esto y aunque el piloto de Fasa-Renault ganara el tercero, no había mucho más que hacer en pos del primer puesto, y si orientar el rallye a asegurar el segundo preservándolo de terceros y sobre todo del francés Chatriot, que mostraba inconfundibles ganas de ir a por él tras «el baño» que le dio Carlos Sainz en el Garrigues.

Sin embargo, al piloto galo no le quedaba más remedio que plegarse y ceder ante el empuje del español, para posteriormente, y en su interés por superar a Sainz, pasarse con la presión del turbo, hasta que lo rompía. Libre, pues, de acosos foráneos, Sainz se in-



El belga Snijers hizo un buen papel con su Lancia 037. Estuvo siempre detrás de Sainz, pero supo aprovechar su oportunidad



El italiano Franco Cunico rodó muy rápido en Madeira. Su cuarto lugar final pone en evidencia su velocidad en tramo



El portugués Carlos Bica redondeó la buena actuación de los Lancia. Bica consiguió el quinto lugar por delante de otro 037, el de Pregliasco



Patricia Bertapelle aspira a ser como Michèle Mouton. Su séptimo lugar demuestra su eficacia. Tiene sólo veintitrés años



Carlos Sainz rodó bien y con inteligencia. El segundo puesto estaba a su alcance de no ser por su percance



El canario Manolo Acosta brilló en tierras portuguesas. Fue undécimo a los mandos de su Toyota y segundo en Grupo A

talaba cómodamente en la segunda posición, pues los numerosos Lancia Rally 037, conducidos entre otros por Snijers, Pregliasco, Cunico, Alessandrini, Panontin, Bica, etcétera, rodaban todos aquejados de diferentes males.

En la segunda etapa, una pequeña alerta se produjo en el equipo Renault, cuando la caja electrónica se mojaba y hacía perder rendimientos al motor. Posteriormente, caían sobre Sainz dos minutos de penalización en un control horario, a los que había que sumar otros dos por causa de un pinchazo, momento que aprovechaba Snijers para colocarse por delante. No obstante y antes de que terminara esta etapa Sainz recuperaba de nuevo el segundo puesto, cambiando incluso para evitar sorpresas el cambio. Posteriormente, todo se venía abajo.

CLASIFICACION

1, Tabaton-Tedeschini (Lancia Delta S4), 4 h. 16 m. 50 s.; 2, Snijers-Colebunders (Lancia Rallye 037), a 8-24; 3, Alessandrini-Alessandrini (Lancia Rallye 037), a 8-56; 4, Cunico-Scalvani (Lancia Rallye 037), a 11-20; 5, Bica-Junior (Lancia Rallye 037), a 15-33; 6, Pregliasco-Nicola (Lancia Rallye 037), a 18-41; 7, Bertapelle-Bertapelle (Peugeot 205 T16), a 23-25; 8, Loubet-J. M. (Alfa Romeo 75), a 26-05, 1.º en Gr. A; 9, Santos-Oliveira (Ford RS 200), a 26-10; 10, Baroni-Guillossou (Ford Escort RS Turbo), a 42-25, 1.º en Gr. N.

ASI VA EL EUROPEO

1, P. Snijers, 241 puntos; 2, F. Tabaton, 225; 3, D. Cerrato, 198; 4, M. Pregliasco, 185; 5, A. Zanussi, 181; 6, B. Fernández, 169; 7, P. Chatriot, 120; 8, S. Serviá, 116; 9, R. Droogmans, 100; 10, M. Duez, 96; (...) C. Sainz, 85 puntos.

Con la ausencia de Sainz, Snijers se aseguraba la segunda posición, que tendría que defender ante la acometividad de Alessandrini, que ocupaba finalmente el tercer puesto, precediendo a Cunico, el portugués Bica y Pregliasco, todos ellos con Lancia 037. En definitiva, Lancia ha estado al copo en los seis primeros puestos de la clasificación final.

La francesa Patricia Bertapelle, con un Peugeot 205 Turbo 16 privado, era la séptima, por delante del francés Yves Loubet, que llevaba a cabo un gran rallye con el Alfa Romeo 75. En el Grupo A hay que destacar también al gran canario Manolo Acosta, con un Toyota Corolla, que era segundo tras Loubet y undécimo de la clasificación general.

Texto y fotos: Javier Bueno

FICHAJES

SASIAMBARRENA CON BMW

El piloto madrileño José Angel Sasiambarrena ha firmado con BMW Italia para correr como primer piloto del segundo coche oficial del equipo las carreras que faltan del Europeo de Turismos esta temporada. Sasiambarrena, que hasta ahora formaba equipo con Luis Villamil a los mandos de un Alfa 75 patrocinado por Ducados, se ha visto obligado a este cambio ya que los problemas de puesta a punto del Alfa 75 Turbo han hecho que Nocentini quiera retirarse del campeonato hasta lograr un coche competitivo. El piloto ma-

drileño, que estaba obligado por su patrocinador a correr las 24 Horas de Spa, participó en esta carrera con el tercer coche oficial de Alfa Romeo, formando equipo con Camathias y Sienna.



CIRCUITOS

ALCAÑIZ, SI

DEFINITIVAMENTE el último fin de semana de agosto el circuito urbano de Alcañiz será escenario de un apretado programa de carreras. Para esta ocasión

los organizadores van a contar con la ayuda de Monroe que además de patrocinar la prueba también colaborará en su organización. El programa incluye Producción, copas Renault y Polo y, si la Federación lo autoriza, también se celebrará una carrera de sport-prototipos.



CALAFAT

DINERO DE LA GENERALITAT

El Ayuntamiento de Ametlla de Mar, propietario y explotador del Circuito de Calafat, va a recibir a finales de año una subvención de la Generalitat de Cataluña para ampliar y remozar el circuito. La ayuda

será de cuarenta millones, parte de los cuales se emplearán en ampliar el actual trazado para que sobrepase los cuatro kilómetros.

EUROTURISMOS

BMW ARRASO

Las 24 Horas de Spa han sido un éxito completo para BMW, que ha copado las cinco primeras posiciones, ganando también la ca-



Boxes

Es casi seguro que la Fórmula 3.000 no llegará a Jerez. Las condiciones económicas que Bernie Ecclestone impone a los organizadores son muy duras y éstos no están dispuestos a celebrar la carrera si Ecclestone no abre un poco la mano y deja de apretarles los tornillos.

ADRIAN Campos quiere llegar a un acuerdo con su equipo para abandonar el Campeonato Europeo de Fórmula 3.000. Los nada satisfactorios resultados que el piloto valenciano está teniendo este año le han empujado a tomar esa decisión.

El «viejo profesor» del automovilismo gallego, Estanislao Reverter, volverá a la competición en el Rallye Rías Bajas, conduciendo el Fiat Uno Turbo con el que Pío Alonso entrena habitualmente. Reverter, que es director deportivo del equipo Fiat-Galicia, quiere aprovechar esta ocasión para estudiar las posibles evoluciones del coche.

«CORRECAMINOS» quiere correr el Campeonato de España de Rallyes de Tierra, para lo cual ya cuenta con un importante patrocinador. El coche podría ser un Citroën Visa 1.000 pistas si marca y piloto llegan a un acuerdo.

El «4 Barres» ya está en marcha. Después de más de un año de preparación, del 3 al 8 de octubre Univer-Diagonal organizará esta prueba tipo raid que recorrerá las cuatro provincias catalanas, Andorra y el sur de Francia.

TAMBIEN está todo listo para la Travesía de Almería, una carrera «non-stop» de más de quinientos kilómetros de recorrido que tendrá lugar el 27 y 28 de septiembre.

Los mismos organizadores, Promociones Coyes, quieren poner en marcha para 1987 la II Vuelta Automovilista a España, un rallye de nueve días similar al que ya se realizó en 1973.

TROFEO SUZUKI

IZAGUIRRE, DESCALIFICADO

JAVIER Izaguirre, vencedor de la Challenge Suzuki en Torrelavega, ha sido descalificado de esta carrera por no cumplir su coche las



especificaciones del reglamento técnico. Tras esta decisión del Comité de Seguimiento, el vencedor del Trofeo en la tercera prueba del Campeonato de España de Rallyes de Tierra es Arpa, seguido de Onís y Ginés.



Trío de ases

EBASADA la mitad de la temporada, es el momento de hacer algunas consideraciones sobre la marcha del campeonato, pero no me parece que hayan cambiado muchas cosas. Los Williams-Honda y los McLaren-TAG son los coches que están más evolucionados. Nosotros tenemos un coche bastante competitivo, pero en algunos circuitos donde el consumo es elevado, como Imola, Montreal o Hockenheim, tenemos todavía cierta inferioridad, sobre todo respecto a los Williams. En Renault se está trabajando bien. Respecto al año



Nigel Mansell, Nelson Piquet y Alain Prost. Los favoritos de Ayrton Senna para el título 86.

pasado, nuestro motor ha recuperado algo a la competencia y ha demostrado una excepcional fiabilidad. Con el nuevo EF 15C, que he usado en Hockenheim, hemos dado un nuevo paso adelante, aunque la erogación de la potencia no está tan bien lograda como en la versión anterior. Sobre las pistas que he conducido tipo Jerez y Detroit, la diferencia se iguala y todos partimos con las mismas posibilidades de victoria, pero cuando se debe correr sobre un trazado veloz y técnico, el aspecto consumo toma mucha importancia y Mansell y Piquet parten como favoritos.

Para el título veo como favoritos a Mansell, Prost y Piquet, aunque Mansell ha tenido últimamente algunos problemas. Si yo he perdido terreno respecto a mis rivales se ha debido a mi error en el Paul Ricard, donde me

salí a causa del aceite, que no había visto. Me disgustó mucho, no sólo por mí, sino también por todo el equipo. Es siempre una sensación amarga perder por un propio error.

Es ya oficial que continuaré corriendo con Lotus el próximo año, pero con motor Honda en lugar de Renault. La situación se aclaró la víspera del Gran Premio de Alemania. He hecho una elección profesional que me permitirá seguir progresando. Me disgusta de veras renunciar a la colaboración de los técnicos de Renault. Sin embargo, Honda está invirtiendo más que Renault en Fórmula 1, y en este mundillo hay que dejar de lado el sentimentalismo. Respecto a mis contactos con Ferrari, sólo puedo decir que me apena mucho el hecho de no haber llegado a

un acuerdo. Pilotar un Ferrari ha sido siempre mi sueño. No hemos llegado a un acuerdo, pero me consuelo pensando que soy todavía joven y puede que en un futuro llegue a correr con uno de estos coches.

Hay que hacer dos importantes consideraciones sobre esta temporada. La primera, respecto a los fabricantes de motores. La retirada de BMW ha creado una gran confusión en el ambiente. Menos mal que Alfa Romeo ha anunciado su vuelta a la competición, y esto es un hecho muy positivo, pues la Fórmula 1 está sufriendo actualmente una carencia de motores. Considerando que hoy en día son muy importantes para las prestaciones, sería conveniente que todos los constructores surtieran a dos equipos. También mejoraría la espectacularidad del Campeonato, que estaría

abierto a más pilotos. Imponer esto en los reglamentos es, por supuesto, muy difícil, ya que pedir a Maranello proporcionar sus propios motores a otros equipos puede parecer absurdo. El segundo punto importante son las salidas. En el Paul Ricard todos tuvimos un alto riesgo por un error humano. Alboreto estaba quieto, con el motor parado y agitando los brazos; sin embargo, el semáforo se puso verde. La dirección de carrera fue acusada por este episodio, pero después hablé con Derek Ongaro, encargado de dar la salida, que me explicó que en ese momento su atención estaba centrada en la última fila de la parrilla, todavía en movimiento, por eso no vio a Alboreto agitando los brazos. Fue un error que no debía haber ocurrido. En Brands Hatch ocurrió otro grave accidente en la salida, como consecuencia del cual Laffite resultó seriamente herido, aunque en este caso no se puede decir que exista un culpable determinado. Una colisión múltiple puede ocurrir y forma parte del riesgo que entrañan las carreras. La confirmación la hemos tenido en Hockenheim, donde Johansson y Alliot se tocaron en la salida envolviendo a Fabi.



LA COLUMNA DE AYRTON SENNA

La conclusión es que las salidas son peligrosas. Ante estas consideraciones, parece absurda la propuesta avalada por la FISA de disputar una «minicarrera» el sábado para determinar la parrilla de salida. Sería mucho más peligroso que lo son ahora las pruebas de calificación. Por encima de todo, estas «carrerillas» serían más cortas que un Gran Premio y todos usaríamos gomas más blandas y andaríamos más rápido. Pero el verdadero riesgo es otro. Hoy, en la parrilla se piensa en hacer una buena salida, pero todos los pilotos somos conscientes de que un Gran Premio dura más de hora y media y en este tiempo se pueden recuperar eventuales posiciones perdidas. Por eso mantenemos un mínimo de prudencia. Por fortuna, en estos últimos dos años yo siempre he dispuesto de los medios técnicos para calificarme en primera fila, pero recuerdo lo difícil que era salir en la mitad de la parrilla, con el riesgo de verme envuelto en un incidente provocado por los que salían delante y con la obligación siempre de tirar hacia adelante para no ser empujado por los de detrás. En este caso un piloto con la cabeza sobre los hombros piensa en pasar indemne la primera curva, no en ganar dos o tres posiciones, ya que un Gran Premio es largo. Pero en una «minicarrera» —muy importante, ya que determinará la parrilla— los pilotos estaremos condenados a partir embistiendo y «tratando de guardar aunque sólo sea una posición que en la vuelta siguiente sería difícil de recuperar.

Es por todo esto que yo, como la mayoría de los otros pilotos, estamos en contra de esta solución, que consideramos un paso atrás en materia de seguridad. Las pruebas de calificación de hoy son, lo repito, mucho menos peligrosas. Pronto volveremos a discutir el tema en la sede de la Asociación de Pilotos y estoy convencido de que la FISA tendrá en consideración nuestra opinión.

La conclusión es que las salidas son peligrosas. Ante estas consideraciones, parece absurda la propuesta avalada por la FISA de disputar una «minicarrera» el sábado para determinar la parrilla de salida. Sería mucho más peligroso que lo son ahora las pruebas de calificación. Por encima de todo, estas «carrerillas» serían más cortas que un Gran Premio y todos usaríamos gomas más blandas y andaríamos más rápido. Pero el verdadero riesgo es otro. Hoy, en la parrilla se piensa en hacer una buena salida, pero todos los pilotos somos conscientes de que un Gran Premio dura más de hora y media y en este tiempo se pueden recuperar eventuales posiciones perdidas. Por eso mantenemos un mínimo de prudencia. Por fortuna, en estos últimos dos años yo siempre he dispuesto de los medios técnicos para calificarme en primera fila, pero recuerdo lo difícil que era salir en la mitad de la parrilla, con el riesgo de verme envuelto en un incidente provocado por los que salían delante y con la obligación siempre de tirar hacia adelante para no ser empujado por los de detrás. En este caso un piloto con la cabeza sobre los hombros piensa en pasar indemne la primera curva, no en ganar dos o tres posiciones, ya que un Gran Premio es largo. Pero en una «minicarrera» —muy importante, ya que determinará la parrilla— los pilotos estaremos condenados a partir embistiendo y «tratando de guardar aunque sólo sea una posición que en la vuelta siguiente sería difícil de recuperar.



Ayrton Senna



Los ganadores celebrando su triunfo. A su derecha, los vencedores en C-2, Spice y Bellm.



Momento del último cambio de piloto y neumáticos. El Porsche 962 del equipo Brun no tuvo problemas a lo largo de la carrera.



El argentino Oscar Larrauri y el alcarreño Jesús Pareja estaban exultantes al final de la prueba. Por fin sus esfuerzos se han visto recompensados con una victoria, que llega en un momento muy oportuno para Pareja, a punto de renovar su contrato.

JEREZ SPORT PROTOTIPOS PORSCHÉ POR PAREJA Y LARRAURI



El segundo Porsche de Fortuna, con Jelinsky y Brun, secundó el triunfo español. Al final rodaron pegados, dando una inesperada emoción a la prueba.

Al final una victoria española en el Mundial de Sport-Prototipos de 1986. Y ha tenido lugar en Jerez, un circuito que con su nacimiento nos ha permitido recuperar la perdida Fórmula 1 y ahora propiciar este triunfo con escasos precedentes —sólo los dos triunfos de Emilio Villota— en la historia de las

carreras reservadas para este tipo de coches. El triunfo de Jesús Pareja y de su compañero, el argentino Oscar Larrauri, que tuvo un principio de carrera absolutamente sensacional, ha significado también el triunfo de Porsche, pese a que en los días anteriores a la carrera se daba por seguro el triunfo de los Ja-

guar, que por segunda vez en lo que va de año habían mandado tres coches a una carrera. El equipo británico había hecho un gran esfuerzo para honrar el de su patrocinador, que también lo era de la prueba. Además, esperaban poder asestar un buen golpe a sus rivales, los pilotos del equipo oficial Porsche, Hans Stuck y Derek Bell, ausentes en

esta prueba. Pero las cosas se les torcieron durante el fin de semana. Para empezar no pudieron aprovechar la primera tanda de entrenamientos oficiales, a primeras horas de la mañana del sábado, cuando el calor todavía no apretaba. El caso es que Franz Jelinsky, con el coche que compartía con Walter Brun, les arrebató el mejor

tiempo de entrenamientos. Jelinsky pudo contar con la ventaja que en circuito de Jerez da el llevar diferencial autoblocante, tarado a un 70 por 100, que ya se había mostrado decisivo en la carrera de Brands Hatch, en donde el único coche que lo llevaba fue el de Richard Lloyd, que curiosamente ganó la carrera. Tras el Porsche de Brun y Je-

linisky, en esta carrera también pintado con los colores de Fortuna, como el de Larrauri-Pareja, se agruparon los tres Jaguar, dejando en el quinto puesto al segundo Porsche del equipo Brun, que había clasificado el argentino. El día de la carrera las cosas siguieron de cara para los Jaguar y a favor para el equipo Brun. Al retirarse el



El Pontiac Fiero de Spice-Bellm
Ganaron en C-2 y son primeros en el campeonato.



Harrower y Clements, segundos en C-2
El Gebhardt del equipo inglés no pudo con el Pontiac



Pobre la actuación del Porsche Obermaier
Wood y Ballabio acabaron cuartos gracias a los demás abandonos

«pace car», los tres Jaguar lograron desbordar al Porsche de cabeza conducido por Brun, mientras que desde atrás Larrauri buscaba el hacerse cami-

no a base de meter dos ruedas en la hierba. Al llegar a la primera curva los tres Jaguar, que avanzaban de tres en fondo, se tocaron, saliéndose dos de

ellos de la pista y dando el tercero un trompo. Para evitarlos Brun tuvo que frenar, mientras que Larrauri volvía a pasar por el césped para no perder tiempo, llevando tras él a Fermín Véllez. Brun logró pasar y colocarse en tercera posición, seguido del resto del pelotón.

Una vez en cabeza, Larrauri atacó a fondo, mientras que los tres Jaguar, uno tras otro, se dirigían maltrechos a los boxes. El más pronto en reintegrarse a la carrera fue el de Cheever-Brundle, que comenzó a ganar posiciones hasta el quinto puesto, momento en que su coche quedó inmovilizado a consecuencia de la rotura de un semieje. Para entonces también el de Brancatelli-Schlesser, el más dañado en el accidente, se había retirado también por rotura de la junta cardánica, posiblemente dañada a consecuencia del golpe en la primera vuelta.

Antes de lo previsto Larrauri paró a repostar y ceder el volante a Pareja. El adelanto de su repostaje lo impusieron los neumáticos, que se encontraban ya

JEREZ EN BREVE

- Muy mal el OSCAR, la organización de equipos del Mundial de Resistencia. Si quiere llegar a ser en ese campeonato lo que es la FOCA de Bernie Ecclesone en el de Fórmula 1, deberá imponer una disciplina más férrea a sus miembros, obligándoles a asistir a todas las carreras salvo causa de fuerza mayor.

- Entre las ausencias más notables estaban los Porsche oficiales, los Porsche de Jost, el Porsche de Richard Lloyd, el Lancia de Musatto y el Ecosse. De todos ellos sólo el equipo oficial dio una excusa por su ausencia: la de que no tienen programadas para este año más que cinco carreras y de las dos que les quedan por hacer han escogido las de 1.000 kilómetros en Nurburgring y Spa.

- Mal también Televisión Española. Pese a que la hora de la carrera no era conflictiva, pese a tratarse de una prueba puntuable para el Campeona-

to del Mundo, pese a la participación de pilotos españoles con posibilidades de victoria, TVE pasó del tema. En el circuito había quien decía que era una consecuencia más de la rivalidad entre el municipio y se achacaba la no retransmisión de la carrera a motivos políticos.

- Hubo guerra entre las marcas de tabaco representadas en los coches de los participantes. En principio habían pactado que cada una de ellas haría promoción de sus cigarrillos en la zona próxima a sus boxes. Pero este pacto no fue respetado por Marlboro, provocando la protesta inmediata de las demás, particularmente de Silk Cut, que patrocinaba la prueba. Hubo momento de tensión porque el presidente de la Federación Andaluza reaccionó mal, dando orden a algunos comisarios y vigilantes del circuito de que impidieran a las azafatas de la marca inglesa repartir pegatinas y

demás. La intervención del personal de Cirjesa cortó el asunto.

- La organización fue buena en general. Sólo la formación del personal de pista no estuvo a la altura. En la mayoría de los casos sus intervenciones fueron lentas y con muestras de no saber qué hacer.

- Mal ambiente en el equipo Danone Porsche España, por la estúpida avería que les hizo perder el tercer puesto. Por parte de Danone se piensa en cambiar de equipo para el año que viene. Concretamente, se rumorea que podría ser el de Richard Lloyd el elegido. Tampoco parece seguro que se vaya a mantener el tándem Villota-Véllez.

- Por su parte, Porsche España anunciará en otoño sus planes deportivos para 1987, más ambiciosos que los actuales y con ayudas a más pilotos en más especialidades.



El Porsche Montecastillo no tuvo suerte
Paco Romero y Adrián Campos perdieron una rueda y la ilusión



El único Jaguar en la llegada
Warwick y Lammers salvaron el desgajado con un tercer puesto



Fallo trivial en el Porsche-Danone
Villota-Véllez bien pudieron acabar terceros



Las bellas misas pasearon sus curvas por el circuito. Abajo, Cheever, que rompió tontamente su Jaguar.



El March-Porsche llegó a rodar cuarto
Fallos de alimentación retrasaron a Los y Needell



Ya desde la salida Larrauri mostró sus ganas de ganar una carrera que estaba a su alcance.



completamente degradados. Por otra parte, el repostaje les permitió hacer cuentas sobre el consumo real, que resultó ser más alto de lo previsto. A Pareja le impusieron entonces un ritmo más moderado —1.42 en la vuelta en vez del 1.39/1.40 a que rodaba Oscar—, que el español cumplió escrupu-

PARRILLA DE SALIDA

17 Jelinski-Brun Porsche 962 1-33-48	53 Schlesser-Brancatelli Jaguar XJR6 1-33-80
51 Cheever-Brundle Jaguar XJR6 1-34-31	52 Warwick-Lammers Jaguar XJR6 1-34-81
18 Larrauri-Pareja Porsche 962 1-34-97	33 Villota-Véllez Porsche 956 1-37-79
66 Los-Needell March-Porsche 1-38-15	55 Romero-Campos Porsche 956 1-41-16
9 Wood-Ballabio Porsche 956 1-42-72	70 Spice-Bellm Pontiac Fiero 1-45-49
89 Schanck-Kennedy Argo-Zakspeed 1-46-55	98 Andrews-Chauvet Tiga-Ford 1-46-79
99 Thyrring-Sheldon Tiga-Ford 1-47-20	72 Donovan-Adams Bardon-Cosworth 1-48-98
75 Harrower-Clements Gebhardt-Cosworth 1-49-06	105 Barbelro-Gellini Tiga-Ford 1-49-18
97 Olivar-Palmer Tiga-Ford 1-49-77	

CLASIFICACION

1. Larrauri-Pareja (Porsche 962), 86 vueltas, a 146,8 km/h. de media. 2. Jelinski-Brun (Porsche 962), a 6,6 segundos. 3. Warwick-Lammers (Jaguar XJR6), a 3 vueltas. 4. Wood-Ballabio (Porsche 956), a 3 v. 5. Spice-Bellm (Pontiac Fiero), a 7 v. (1.º en C-2). 6. Harrower-Clements (Gebhardt), a 8 v. 7. Barbelro-Gellini (Tiga-Ford), a 9 v. 8. Villota-Véllez (Porsche 956), a 10 v. 9. Los-Needell (March-Porsche), a 17 v. 10. Olivar-Palmer (Tiga-Ford), a 22 v. Vuelta rápida: Larrauri (Porsche 962), en 1-38-76, a 154,8 km/h. de media.

CAMPEONATO DEL MUNDO

C-1

1. Stock y Bell (70). 3. Warwick (54). 4. Pareja y Larrauri (46). 6. Cheever (41). 7. Jelinski (39). 8. Brun (35). 9. Villota, Véllez, Baldi y Ballabio (22).

C-2

1. Spice y Bellm (73). 3. Harrower y Clements (47). 5. Winther (35).



BALLESTA

PROPUESTA PARA NUEVAS SEÑALES



ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO A COCHES-BOMBA

MAR BALLESTA

DEPORTE

losamente. A diez vueltas del final Jesús volvió a ceder el volante a Larrauri, que pudo volver a montar neumáticos nuevos y volver a la pista siempre en primera posición. De todas formas, Walter Brun le dio instrucciones de rodar tranquilo, pasando a continuación a Jelinsky la orden de conservar posiciones. Sin embargo, éste que, aprovechando la segunda parada de Pareja-Larrauri, se les había acercado, no pareció dispuesto a respetar la orden. Comenzó a rodar muy rápido e incluso llegó a adelantar al argentino. En vista de ello Brun ordenó que le pasaran una pancarta de entrada en boxes, en donde lo único que se hizo fue hacerle perder una veintena de segundos, que fueron aprovechados por Brun para reprimirle. Mientras tanto, Larrauri culminó sin problemas la carrera.

Tras el doblete del equipo Brun, Villota y Vélez perdieron estúpidamente un buen tercer puesto. En esta ocasión, aunque Villota se manejó bastante bien pese a su esguince y rotura de ligamentos en la rodilla —le hicieron pasar una revisión médica antes de dejarle entrenar—, fue Vélez quien llevó el peso de la carrera. Fue él quien hizo el mejor tiempo en entrenamientos y quien tomó la salida. No pudo mantenerse en el segundo puesto, teniendo que ceder ante Brun, pero sí lo logró ante Nee-



Neto color español en la primera carrera del Mundial de Resistencia en el circuito de Jerez.

dell, muy brillante con el March Porsche. Cuando Villota no tenía más que llevar el coche hasta la meta la rotura del pedal de freno —una avería que pudo haber tenido malas consecuencias— les hizo perder ocho vueltas para cambiarlo. Volvieron a la pista en duodécima posición, desde la cual Emilio logró recuperarse hasta la octava. El tercer puesto lo consiguió entonces el único Jaguar superviviente.

El grupo C.2 lo ganó Spice-Bellm con el Pontiac Fiero. El Gebhardt de Harrower-Clemens no pudo inquietarles por problemas de alimentación que le hizo rodar muy lento hasta su entrada en boxeo.

En la prueba participaron también Paco Romero y Adrián Campos, este último llamado por el primero para que le secundara, después de haber intentado inútilmente contactar a Alfonso Vinueza. Adrián se adaptó bastante bien al Porsche 956. Pese a que la presión de turbo la llevó a sólo 0,9, realizó un buen tiempo de entrenamientos. Paco no estuvo en buena forma. Antes de la salida advirtió a Adrián de que posiblemente no pudiera completar todo su relevo. Pero lamentablemente su carrera quedó interrumpida al salirse de pista tras haber perdido una rueda.

Sergio Piccione
Fotos: Ramón Rodríguez

SERIE PRODUCCION

69



SEAT IBIZA

EN el verano de 1984 Seat lanzó al mercado el primer coche auténticamente español, tras la ruptura definitiva de colaboración con Fiat. Giugiaro, el prestigioso maestro del lapicero, diseñó la carrocería y los técnicos de Porsche se encargaron del motor (sólo del de gasolina). El Ibiza se ha fabricado a partir de la base del Ronda y es un vehículo con una gran habitabili-

dad y luminosidad interior. Actualmente hay dos motores de gasolina, uno de 1.200 centímetros cúbicos y otro de 1,5 litros, complementados por un diesel algo desfasado en cuanto a ruidos y rendimiento. Para más adelante están previstas carrocerías de cinco puertas y una nueva mecánica de inyección, con 105 caballos. El acabado es algo que convendría cuidar más.



Motor 16



todo terreno · Cabrio · Deportivo
Coste por kilómetro

Pruebe todos los modelos.

164 páginas a todo color, 500 Ptas.

- Más de doscientas pruebas, agrupadas en 31 categorías, por precio, función, tamaño, modelos, gasolina, diesel, etc.
- Todos los consumos evaluados.
- Costos por Km. reales.
- Fichas técnicas (velocidad punta, par motor, aceleración).
- Precios actualizados de todos los modelos.
- Guía completa de todas las posibles financiaciones.



DOS CAMPEONES UNIDOS



LA ASISTENCIA EFICAZ

En la competición siempre estoy asistido por un buen equipo. En la vida privada no puedo contar con menos. Exijo lo mismo. Por seguridad. Por asistencia. Por tranquilidad. Siempre acuden cuando los necesito, también fuera de España. ADA facilita asistencia para coches, motos y furgonetas. Sólo por hacerte socio de ADA, puedes participar en el sorteo de 4 coches, 6 motos y 500 regalos más... Te lo dice un campeón.

MOTOR 16

9 de agosto 1986

Núm. 146 • 200 ptas.

EL PEUGEOT QUE VIENE

PRUEBA DEL 309 SRD



NOVEDADES DEL 87



AUDI 80

CADILLAC ALLANTE

