

"PLN": EL OTRO PAUL NEWMAN

SEMANAL
Motor 16
GRUPO



30 de agosto 1986

Núm. 149 • 200 ptas.

TODAS LAS NOVEDADES



Peugeot 405 Coupé



Austin Metro



Opel Ascona

JAGUAR XJS COUPE

DOCE CILINDROS

A PRUEBA





PARA QUE CONOZCAS Y DISFRUTES A FONDO DE TU COCHE, AHORRANDO DINERO.

¿Has pensado alguna vez lo que pagas al mecánico por una simple hora de mano de obra? Pues por mucho menos puedes recibir cómodamente en tu casa cuatro dossiers cada mes de la colección Bricolaje del Automóvil.

Así podrás conocer y disfrutar a fondo de tu coche... y ahorrarte mucho dinero en las pequeñas reparaciones.

Bricolaje del Automóvil es una obra práctica, clara y muy completa que te enseña, con un lenguaje sencillo, todo lo que necesitas saber sobre tu coche.

Si quieres que tu coche marche, ponte en marcha. Suscríbete a Bricolaje del Automóvil, conocerás y disfrutarás de tu coche mientras ahorras mucho dinero.

Cada mes, entra en tu coche sin salir de casa.

Recorta este cupón y envíalo a EDISA: López de Hoyos, 141. 28002 Madrid.

Suscríbete ahora, llamando al teléfono (91) 415 97 12 o rellenando este cupón.



Bricolaje del Automóvil

¿Cómo tener el taller en casa!

Si, deseo suscribirme a «Bricolaje del Automóvil» y recibir en mi casa 4 dossiers mensuales, abonando sólo 780 pesetas por cada envío (IVA incluido). Todos los envíos serán a domicilio sin gastos de envío y en el primero recibiré UNA CARPETA GRATIS. Las 5 carpetas que completan la colección las recibiré periódicamente al precio de 475 pesetas cada una.

Nombre

Apellidos

Domicilio

Nº Piso Escalera Cód. Postal

Población Provincia

Firma

¡Precios de ventas fijos (ya incluyen IVA) durante toda la duración de la suscripción!



Con la garantía de Editorial PLANETA-AGOSTINI



LANCIA DELTA

SOBRE la misma base mecánica de los Fiat Ritmo, en 1979 apareció el Delta con una concepción de coche familiar con un cierto aire deportivo y con unas prestaciones y comportamiento muy superiores al vehículo del que derivaba. Es un vehículo de dos volúmenes, con una capacidad para cinco personas. Aunque en España por ahora sólo se comer-

cializa la versión sobrealimentada denominada HF Turbo. Recientemente han sido presentadas nuevas versiones entre las que destaca el Delta HF Turbo FWD, con un motor de dos litros sobrealimentado y tracción a las cuatro ruedas, con un diferencial central viscoso con reparto de potencia de un 56 por 100 delante y 44 por 100 detrás.



nos viendo

nuevo decir que el índice de motrición español no se parece en nada a lo que se maneja en otros países. Sin embargo, los últimos datos reflejan una progresiva aproximación a los niveles europeos. Según el último anuario de la Dirección General de Tráfico, en este número, el parque de turismos ya a la mítica barrera de los diez millones, cifra que sin llegar a ser superior al nivel del país, sí supone alcanzar un nivel psicológico de evidentes connotaciones. Estos datos se desprenden también de los siguientes:

El ritmo de matriculación de vehículos crece de manera ininterrumpidamente, superando cotas interanuales similares a las que siempre se usa como referencia, lo que a ello las cifras de ventas de vehículos en

Motor 16



36 FRENTE A FRENTE Diesel: 309/Escort/R-11

44 COMPRAR Y VENDER

48 CUENTENOS SU CASO

50 VIAJES Costa Blanca

52 FUERA DE SERIE Seat Ibiza Bimotor

55 GENTE SOBRE RUEDAS Paul Newman

58 DEPORTE Resistencia: Nurburgring



62 Motociclismo: San Marino

65 A todo gas

66 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

lo que va de este año y nos presentaremos ante un panorama esperanzador. Más triste, sin embargo, es comprobar como decrece el número de bajas, y hay por ahí todavía mucha chararra circulando.

2. Los modelos:

Cambian los gustos y los modos. La entrada en la CEE está disparando la matriculación de vehículos importados. La progresiva liberalización de nuestras aduanas incrementará esta tendencia. Se observa también una retracción de la demanda de los vehículos que consumen gasóleo. Tras un «boom» considerable, el anuncio de una aproximación —ya real— entre el precio de gasolinas y gasóleos está frenando el mercado de los Diesel.

3. Los conductores:

Ya somos casi doce millones de conductores, con una presencia muy numerosa de mujeres al volante, lo que destierra de una vez viejos prejuicios y cantinelas retrógradas. Pero la educación de esos conductores sigue dejando mucho que desear. Mientras en los últimos cinco años se asistía a un descenso paulatino en el número de denuncias al Código, en el pasado ejercicio se invirtió la tendencia y se retiraron, parcial o definitivamente, más licencias. Es evidente que aún falta bastante para que un crecimiento sostenido y racional del parque se vea correspondido con una baja sustancial de las faltas en la conducción.



Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 200 ptas. sin IVA. Gastos de transporte incluidos.

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 Calina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11. Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.º, 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 nyrc e. Suscripciones: Concha R. Álvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: SGEL Polígono Industrial. Avda. Valdelaparra, s/n. 28000 ALCOBENDAS (Madrid).

Es una publicación del GRUPO 16. Director de Publicación: Balbino Fraga. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1986. Depósito Legal: M. 30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.



CORREGIDO Y AUMENTADO



MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4 en línea. Cilindrada: 1.995 c.c. (84x90 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, accionados por correa. Alimentación: Inyección electrónica y turbo. Compresión: 8 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 octanos. Capacidad del depósito: 57 litros. Potencia máxima: 165 CV a 5.250 rpm. Par máximo: 29 mkg. a 2.750 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las cuatro ruedas. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 10,2 km/h.; 2.ª, 16,0 km/h.; 3.ª, 23,6 km/h.; 4.ª, 31,7 km/h.; 5.ª, 38,7 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera con servo. Vueltas de volante entre topes: 2,8. Diámetro de giro: 10,4 metros.

FRENOS Sistema: Discos a las cuatro ruedas.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 5,5x14 pulgadas. Neumáticos: 185/60 R14.

PESO En orden de marcha: 1.190 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
Delta HF Turbo	1.585	130	198	9,8	12,03	44

Motor 16

PARA QUE COMENZAS DE TU COCHE

¿Has pensado alguna vez de obra? Pues por muchos dossiers cada mes de la obra. Así podrás conocer y cuidar en las pequeñas reparaciones.

Bricolaje del Automóvil es una obra práctica, clara y muy completa que te enseña, con un lenguaje sencillo, todo lo que necesitas saber sobre tu coche.

Si quieres que tu coche marche, ponte en marcha. Suscríbete a Bricolaje del Automóvil, conocerás y disfrutarás de tu coche mientras ahorras mucho dinero.

Cada mes, entra en tu coche sin salir de casa.

Recorta este cupón y envíalo a EDISA: López de Hoyos, 141. 28002 Madrid.

Suscríbete ahora, llamando al teléfono (91) 415 97 12 o rellenando este cupón.



Bricolaje del Automóvil

¿Cómo tener el taller en casa!

Si, deseo suscribirme a «Bricolaje del Automóvil» y recibir en mi casa 4 dossiers mensuales, abonando sólo 780 pesetas por cada envío (IVA incluido). Todos los envíos serán a domicilio sin gastos de envío y en el primero recibiré UNA CARPETA GRATIS. Las 5 carpetas que completan la colección las recibiré periódicamente al precio de 475 pesetas cada una.

Nombre

Apellidos

Domicilio

Nº Piso Escalera Cód. Postal

Población Provincia

Firma

¡Precios de ventas fijos (ya incluyen IVA) durante toda la duración de la suscripción!

Con la garantía de Editorial PLANETA-AGOSTINI

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

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

Director: Félix Lázaro. Subdirector: Alberto Mallo. Redactor Jefe: Sergio Piccione. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); José María Cernuda (Mercado); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benítez, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar.

Corresponsales en el extranjero: Julio Algalarraraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levit (Argentina); Michel Meilleray (París); Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseños: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel, Secretaria 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); Victor Piccione (Pruebas); Francisco Poñalera (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 Calista Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª planta. 1. 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 nyr e. Suscripciones: Concha R. Alvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprenta: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: SOEL Polígono Industrial. Avda. Valdelaparra, 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 FIPP.

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



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA



6	LO ULTIMO	Todas las novedades
12		Diesel para el Montego
19	MERCADO	Ecos de la semana
20		Precios de coches nuevos
24		Precios de coches usados
26		Precios motos
28	A FONDO	Jaguar XJS V-12



36	FRENTE A FRENTE	Diesel: 309/Escort/R-11
44	COMPRAR Y VENDER	
48	CUENTENOS SU CASO	
50	VIAJES	Costa Blanca
52	FUERA DE SERIE	Seat Ibiza Bimotor
55	GENTE SOBRE RUEDAS	Paul Newman
58	DEPORTE	Resistencia: Nurburgring



62		Motociclismo: San Marino
65		A todo gas
66	JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO	

Vamos subiendo

NO es nuevo decir que el índice de motorización español no se parece en nada al que se maneja en otros países integrados en nuestro entorno social y económico. Sin embargo, los últimos datos reflejan una aún lenta pero progresiva aproximación a indicadores más lógicos. Según el último anuario estadístico de la Dirección General de Tráfico, que recogemos en este número, el parque de turismos se acerca ya a la mítica barrera de los diez millones de unidades, cifra que sin llegar a ser suficiente para el nivel del país, sí supone alcanzar una cresta psicológica de evidentes connotaciones. De los mismos datos se desprenden también jugosas lecturas:

1. El parque: El ritmo de matriculación de vehículos está creciendo ininterrumpidamente, aunque no alcance cotas interanuales similares a las del año que siempre se usa como referencia, 1979. Unanse a ello las cifras de ventas de vehículos nuevos en lo que va de este año y nos presentaremos ante un panorama esperanzador. Más triste, sin embargo, es comprobar como decrece el número de bajas, y hay por ahí todavía mucha chatarra circulando.

2. Los modelos: Cambian los gustos y los modos. La entrada en la CEE está disparando la matriculación de vehículos importados. La progresiva liberalización de nuestras aduanas incrementará esta tendencia. Se observa también una retracción de la demanda de los vehículos que consumen gasóleo. Tras un «boom» considerable, el anuncio de una aproximación —ya real— entre el precio de gasolinas y gasóleos está frenando el mercado de los Diesel.

3. Los conductores: Ya somos casi doce millones de conductores, con una presencia muy numerosa de mujeres al volante, lo que destierra de una vez viejos prejuicios y cantinelas retrógradas. Pero la educación de esos conductores sigue dejando mucho que desear. Mientras en los últimos cinco años se asistía a un descenso paulatino en el número de denuncias al Código, en el pasado ejercicio se invirtió la tendencia y se retiraron, parcial o definitivamente, más licencias. Es evidente que aún falta bastante para que un crecimiento sostenido y racional del parque se vea correspondido con una baja sustancial de las faltas en la conducción.





En voz baja

- Mercedes va a presentar ya en nuestro país los últimos modelos de la gama 190: los modelos 190 E 2.3 y 190 E 2.6 aparecidos el año pasado en Francfort. El 2.3 tiene 136 caballos de potencia y supera los doscientos por hora, mientras que el 2.6, con 166 caballos de potencia, alcanza los doscientos veinte por hora con toda tranquilidad.
- Las fábricas polacas de automóviles no van a construir el Renault 5, ya que la propia Renault ha decidido dar marcha atrás en

la propuesta de fabricación que hizo al Gobierno polaco hace año y medio. La situación se despeja, por tanto, de cara al Fiat Topolino, el Fiat más pequeño, que sustituirá al ya veterano 126, un coche que en estos momentos se hace en Polonia para exportarlo a Italia y a algunos otros países europeos.

● El Citroën AX será presentado en Francia durante la primera semana de septiembre. Las dos primeras versiones del AX llevarán los motores de 1,1 litros con 55 caballos de potencia y de 1,3 litros con 65 caballos de potencia. Estos coches se fabricarán en nuestro país desde primeros de año.

● Ford va a poner en venta en nuestro país un Orion con caja de cambios automático, un coche ideal para los conductores poco amantes de la palanca de cambio, que trabajarán mucho menos en las ciudades congestionadas.



tenta y cinco personas resultaron heridas, treinta y nueve de ellas de gravedad. Según la Dirección General de Tráfico, la causa de estos accidentes hay que achacársela, a las distracciones de los conductores, la invasión de la calzada contraria y la velocidad inadecuada.

COCHES DE EPOCA

TROFEO DEL CONDE

Don Juan de Borbón estuvo en Palma para ver a sus hijos los Reyes y aprovechó su estancia para presidir la entrega de trofeos Almirante Conde de Barcelona de coches de época que se celebró en la Lonja mallorquina. El padre de Don Juan Carlos, que es muy aficionado al automovilismo, saludó uno a uno a todos los propietarios, vistiendo, como la ocasión lo requería, el uniforme de verano de almirante de la Armada Española.



MOTOR 16

FICHAS CON PREMIO

MOTOR16 ha entregado el primero de los premios reservados a los coleccionistas de las fichas «Los 100 coches del 86». Antonio Tejero Luque, ganador de la Gilera 125 RX Trail, viajó desde Ponferrada, donde reside, para recogerla en Madrid de manos de Julio Benito, director de publicidad de MOTOR16, y Antonio Muñoz, jefe del sector co-

CANARIAS

COMBUSTIBLES POR LIBRE

El Gobierno autónomo canario ha anunciado su intención de liberalizar los precios de los carburantes en el archipiélago, ya que considera que el actual sistema de precios «es poco transparente y bastante confuso para los ciudadanos». Esta postura llega en el momento en que entra en vigor la ley del Impuesto sobre Derivados del Petróleo en Canarias, establecido para evitar el exceso de recaudación en los combustibles, y con los nuevos precios de las gasolinas, que han quedado fijados en 47 pesetas el litro de super, 42 pesetas el de normal y 35 para el gasóleo para automoción.

mercial de Moto-Vespa. Antonio Tejero asegura que compra la revista casi desde sus inicios, participando en todos los concursos con varios cupones.

Curiosamente, esta vez que le ha sonreído la suerte tan sólo tuvo tiempo para enviar uno. Este andaluz afincado en León es un gran conocedor de las motocicletas y por sus manos han pasado las horquillas de las motos de muchos grandes pilotos, ya que durante más de veinte años, y hasta que la casa cerró, estuvo trabajando en Betor, empresa dedicada a la fabricación de piezas y repuestos.



FINANZAS

VW AMPLIA SU CAPITAL

La firma germana Volkswagen aumentará su capital próximamente, con el objetivo de dar una amplia base al incremento del volumen de negocios registrado el año pasado y para afrontar los gastos y obligaciones derivadas de la compra de la marca Seat.

La ampliación será de unos 150 millones de dólares (alrededor de 20.000 millones de pesetas), repartidos en seis millones de acciones preferentes, pero sin derecho a voto. Los participantes públicos en el grupo —el Estado alemán y el federado de Baja Sajonia—, propietarios de la quinta parte del capital de Volkswagen, han anunciado su intención de no acudir a la ampliación del capital, con lo que su participación se verá reducida a un 15,9 por 100, aunque no afectará a su derecho de voto.



LANCIA PRISMA

DE EXPOSICION

Fiat Auto Hispania ha dado a conocer, junto a la subida de sus vehículos Fiat-Lancia, el precio del nuevo Prisma 1600 ie,

del cual han llegado unas pocas unidades, que, de momento, irán a parar a las exposiciones, pues los futuros compradores de este modelo no podrán disfrutarlo hasta finales de septiembre, fecha en la que se espera exista ya un stock suficiente de ventas. Como se recordará, el

Prisma 1.6 ie dispondrá del motor 1.600 con inyección y 108 caballos, alcanzará los 185 kilómetros por hora y los consumos se verán reducidos con respecto al viejo 1.600 en un 6 por 100 aproximadamente. El precio de venta al público de este modelo es 1.843.475 pesetas.

CEE

MERCEDES, VIGILADA

La Comisión Europea y el Gobierno federal alemán van a realizar una investigación sobre los planes que el grupo automovilístico Daimler-Benz tiene de construir una nueva fábrica de coches, con un coste de 1.800 mi-

llones de marcos, en Baden-Württemberg, ya que se sospecha que las ayudas que el Gobierno regional le daría (120 millones de marcos) pudieran ser contrarias a la reglamentación comunitaria para salvaguardar la libre competencia y eliminar subvenciones encubiertas.

Con la nueva fábrica, que emplearía a 7.000 personas, Mercedes quiere aumentar su capacidad de producción, ya que un cliente alemán debe esperar ahora más de

cuatro meses para conseguir una unidad del Mercedes 190 en versión gasolina.



TODO-TERRENO

LAMBORGHINI PARA HASSAN

El rey de Marruecos, Hassan II, que sin duda sabe elegir, acaba de comprar un Lamborghini LM 02, el todo-terreno más sofisticado, más rápido y también más caro del mercado. Concebido en principio para uso militar, «el Lamborghini de las arenas» dispone de un sistema de radio-navegación por satélite y de neumáticos a prueba de balas, además de un acabado de lujo. El coche, no podía ser menos,

fue transportado a Marruecos en un Hércules de las Fuerzas Aéreas, como puede verse en la fotografía de «Auto Sprint».

FIN DE SEMANA

MAS ACCIDENTES

Cincuenta y una personas resultaron muertas en los cuarenta y un accidentes de circulación ocurridos en nuestras carreteras desde las doce del mediodía del pasado viernes, día 22, hasta las cero horas del domingo 24. Otras se-



Verde y Rojo

- Semáforo de color verde olivá a los miembros de la Guardia Civil de Sant Celoni que han desarticulado otra banda de atracadores que actuaba en las áreas de descanso de la autopista Barcelona-Gerona.
- Reprimenda de calibre principesco a Alberto de Mónaco, quien, aprovechándose de su situación y tirando de carné, eludió a los policías municipales madrileños que le detuvieron después de que se saltara varios semáforos rojos y circulara

por dirección prohibida. Y un papirotazo para los agentes del orden que le dejaron marchar.

● A los británicos ya no les importa tanto que se les invada. De ahí que el Ministerio de Transportes ha editado un amplio folleto de información viaria dedicado a los turistas extranjeros para facilitarles la circulación en los centros urbanos del Reino Unido.

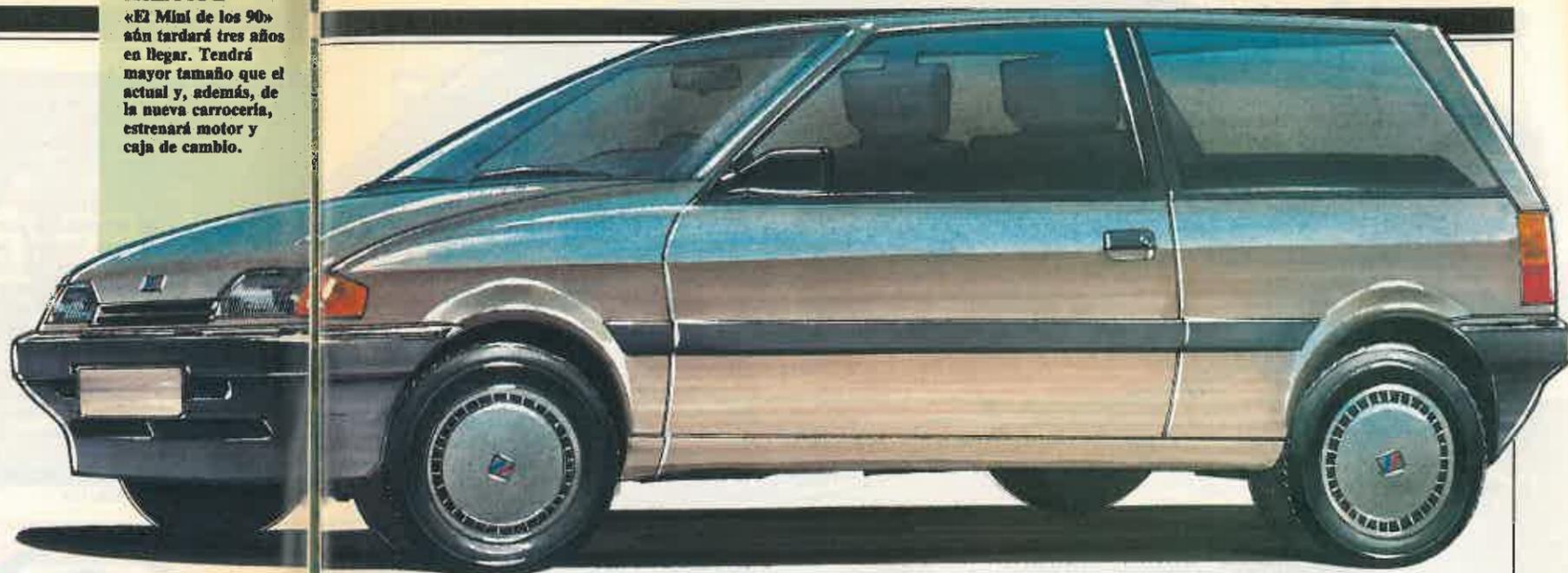
● Cerrado el paso insistentemente al ex concesionario oficial de Peugeot-Talbot en el madrileño pueblo de Arganda del Rey, Motor Arganda, que, pese a haber visto revocada esa concesión, sigue actuando como si tal, haciendo el correspondiente daño al que sí es el oficial, Autoriente.

TODAS LAS NOVEDADES

La avalancha de novedades registrada en 1986 sólo va a poder ser comparada a las que se preparan para los próximos tres años. A los prototipos ya desvelados en otros números de MOTOR16, se añaden ahora nuevos documentos inéditos que hablan bien a las claras de las intenciones de los fabricantes en esa competida carrera por ofrecer siempre lo último, lo más completo y lo más vendible.

AUSTIN METRO

«El Mini de los 90» aún tardará tres años en llegar. Tendrá mayor tamaño que el actual y, además, de la nueva carrocería, estrenará motor y caja de cambio.



ROVER 800

El nuevo modelo inglés se ofrecerá en la primavera que viene con carrocería de cinco puertas.



AUSTIN ROVER

Uno de los más fértiles en el momento actual es Austin Rover. Su asociación con los japoneses de Honda ha sacado del ostracismo a unas marcas que quieren recuperar la importancia tenida en otras épocas.

Los coches de su actual generación, el Maestro y el Montego, se han visto apoyados recientemente por la llegada del 800, un gran automóvil que nada más presentado está ya dando pie a futuras versiones, entre las que se encuentra una de cinco

puertas que llegará en la primavera del año que viene. Va a ser idéntica al modelo actual, salvo en lo que se refiere a la parte posterior. El portón responde a un nuevo diseño que le permite una perfecta integración en la carrocería. Se ha

cuidado de manera especial la ligereza para facilitar su apertura y cierre. Sin embargo, en lo funcional destaca el que su marco inferior no llegue hasta el plano de carga. Razones de índole estructural son las que han aconsejado este tipo de solución. Entre otras cosas, para no penalizar en lo más mínimo la seguridad de los



MG COUPE

Se realizará sobre la base del Honda Civic CRX 16 válvulas y podría ser una realidad en 1987. Superará los 200 kilómetros por hora de velocidad máxima.

ocupantes. Estos podrían llegar a ser ocho gracias al tercer asiento, que se monta en el maletero sin grave perjuicio para la capacidad del mismo, en buena parte por la ausencia de elementos de transmisión, dado que el 800 es un tracción delantera. Como en la berlina, la versión más potente equipará el motor Honda de seis cilindros en V y 155 caballos. Será, por tanto, un familiar capaz de superar los 210 kilómetros por hora de velocidad máxima.

Más a largo plazo, para 1989, Austin Rover prepara la sustitución del Metro. Seguirá siendo un coche pe-

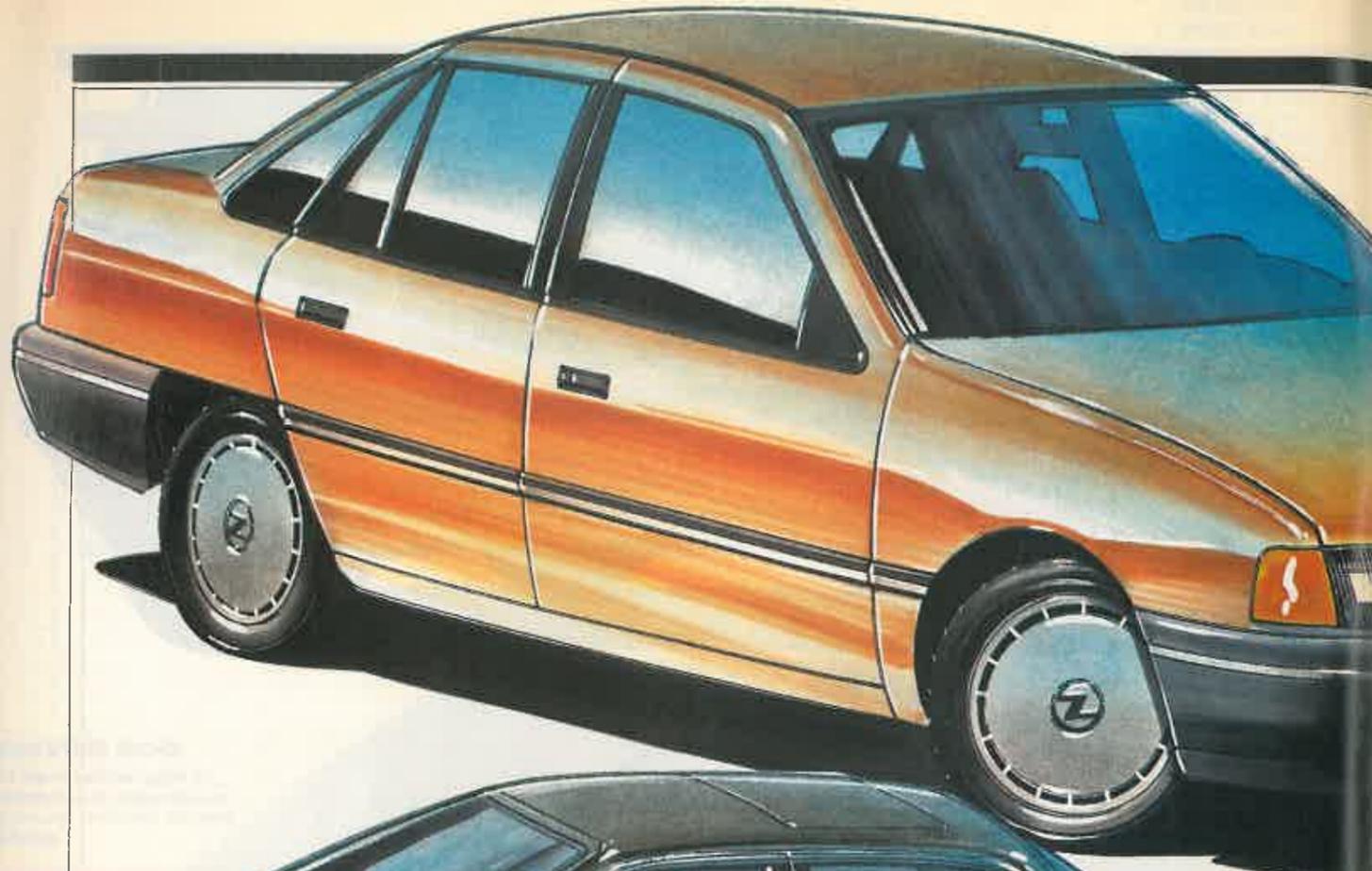
queño, pero su longitud total estará más cerca de los 3,60 metros para entrar de lleno en la lucha de los polivalentes tipo Corsa, Polo, 205... A grandes rasgos, su carrocería se caracterizará por amplias zonas acristaladas, diseño aerodinámico, parachoques tipo escudo y un aire de familia con los Rover 216 y 800. El Mini de los noventa cambiará también su veterana mecánica por un nuevo motor, cuyo origen posiblemente sea japonés. Por otra parte, la caja de cambio, de cinco velocidades, será la que actual-

mente estudian Austin Rover y Peugeot en un proyecto común.



Si el Rover 800 es un Honda Legend a la inglesa, algo parecido ocurrirá con el próximo MG. La marca del octógono volverá en 1987 con un genuino deportivo. No será una versión rápida de un modelo ya conocido, como se ha hecho con los Austin Maestro y Montego, será un coche exclusivo de MG, que

no llevará los nombres Austin ni Rover. La base elegida no puede ser más adecuada. Se ha tomado la del Honda Civic CRX, un coupé de dos plazas cuyo motor 1.600 de 16 válvulas desarrolla 125 caballos de potencia y alcanza 200 kilómetros por hora. Es un motor soberbio que, unido a lo compacto de las dimensiones y a la ligereza del CRX (menos de novecientos kilos de peso), permite unas brillantes prestaciones. La carrocería se personalizará al estilo de los últimos diseños realizados por el equipo



FSO WARS
El primer coche aerodinámico fabricado en Polonia.



OPEL ASCONA

El nuevo Ascona llegará a finales de 1988. La carrocería tendrá influencias del Omega y la capacidad de los motores llegará a los dos litros.



BMW TOURING

Este coupé con portón posterior sería la última evolución de la carrocería de la Serie 3. Se ofrecerá con motores de seis cilindros.

ALFA 148

Para este todo terreno está previsto utilizar el motor «boxer» de Alfa y la transmisión integral de Nissan.



de Roy Axe. El futuro MG pondrá en candelerio la estirpe de los coupés de gran difusión, hoy en riesgo de extinción y con un número mínimo de representantes, como el Alfasud Sprint o el Volkswagen Scirocco. El MG será un biplaza.



Fuera de las islas, ya en el continente, los alemanes de Opel siguen con la renovación de su gama. Tras la presentación del Omega, al

que seguirá el Senator, se han identificado las pruebas del futuro Ascona, modelo que será presentado a finales de 1988 como gama 89. Aunque todavía quedan dos años, el estilo del nuevo modelo medio de Opel está ya absolutamente definido, como se aprecia en la fotografía captada en la pista de pruebas de Duddenhofen (Alemania). El camuflaje no es suficiente para impedir la observación de detalles característicos, que lo diferencian del modelo actual. Lo mismo que en el Kadett, los

parachoques llevan faldón integrado, tanto delante como detrás. Las puertas son del tipo *autoclave*, sin vierteaguas, y los cristales de las ventanas van casi enrasados con los marcos de las puertas. Son detalles que convertirán al Ascona en un coche más aerodinámico. Una peculiaridad del futuro Ascona es que subirá un escalón respecto a su antecesor en lo relativo a motorizaciones. El futuro Ascona crecerá paralelamente a como lo ha hecho el Omega respecto al Rekord. Así, en gasolina llegará hasta los dos litros de cubaje y los 130 caballos,

mientras que en diesel, el actual motor 1.600 centímetros cúbicos se convertirá en un 1.800.



BMW, la marca alemana que más intensa actividad está desplegando en las últimas semanas, quiere dotar a su modelo de más éxito de una nueva versión. La Serie 3, que ya se fabrica en dos y cuatro puertas y en cabriolet, podría resucitar en 1988 un concepto que BMW ya puso en práctica en 1971 sobre el 2002, bautizado en-

tonces Touring y basado en una tercera puerta o portón posterior. Es un planteamiento adecuado a la personalidad deportiva de la marca alemana, que, a nivel de estilo, se trataría como un coupé. De llevarse a cabo, el nuevo modelo utilizaría únicamente motores de seis cilindros, en las variantes 320 y 325, pero además dispondría de la transmisión integral que ya lleva el 325 ix.



Los países del Este también preparan sus novedades. FSO (iniciales de

Fabryka Samochodow Osobowych), que hasta ahora ha venido fabricando modelos bajo licencia Fiat, como los Polski 125 y 126, lanza ahora un modelo propio, denominado Wars. Viene a ser una especie de antiguo Opel Kadett, aunque en su carrocería se ha cuidado especialmente todo lo relacionado con la aerodinámica, hasta llegar a un coeficiente de penetración (Cx) de 0,31. Forma parte, pues, de la nueva generación de coches del Este, con los recién presentados Moskvich (véase

MOTOR16 número 144) y futuros Skoda. El Wars es un cinco puertas de 3,8 metros de longitud (a medio camino entre un Corsa y un Kadett). Se trata de un *todo delante*, con un motor transversal de árbol de levas en cabeza acoplado a una caja de cambio de cinco velocidades. Su cilindrada es de 1,3 litros y la potencia se cifra en 60 caballos, siendo su velocidad máxima cercana a los 150 kilómetros por hora. FSO tiene en preparación una versión diesel con la misma cilindrada.



Si novedoso es que los polacos se decidan a construir modelos más al gusto europeo, no lo es menos que Alfa se decida por un todo-terreno. Se conoce bajo el nombre de código AR 148 y se integra en los planes de colaboración entre Alfa y Nissan. Aún no se ha tomado una decisión definitiva sobre su producción, pero las características si están fijadas. Es un *jeep* algo mayor que el

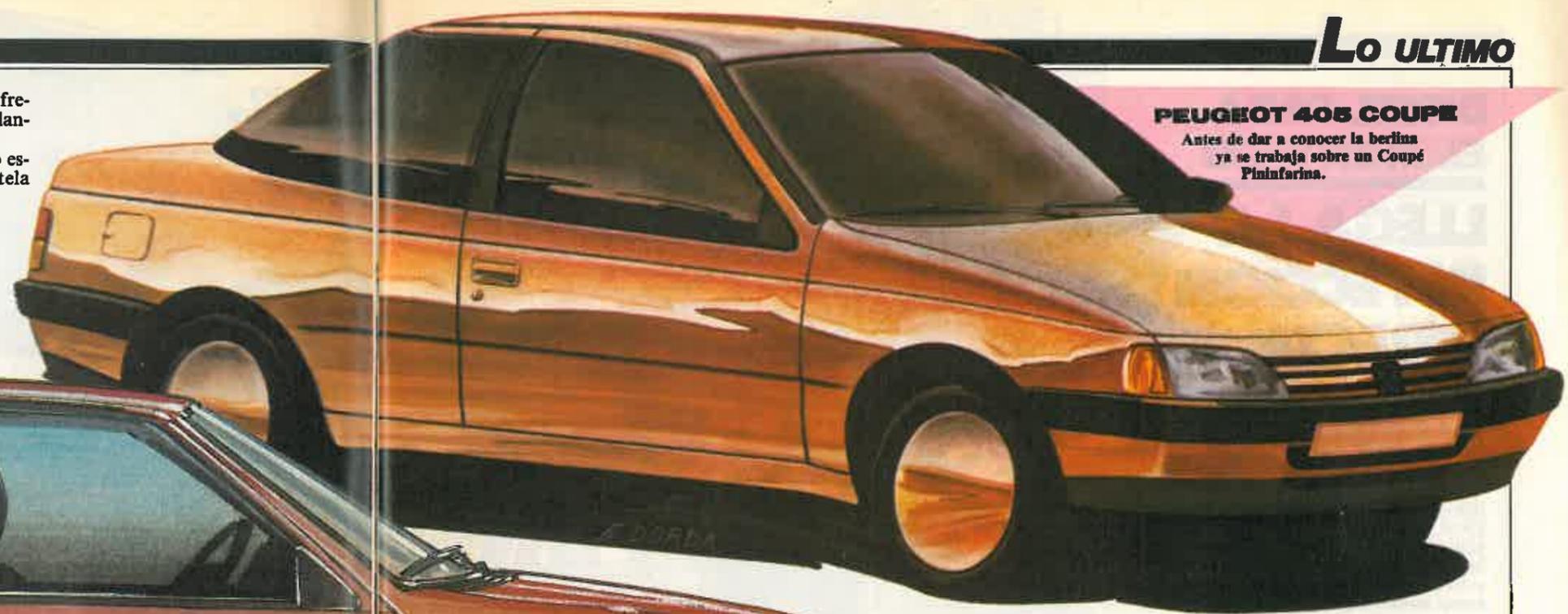
Suzuki Santana, cuyo motor procedería de Alfa, mientras que la caja de cambio y la transmisión serían de Nissan. Para el motor hay dos posibilidades: el cuatro cilindros boxer de gasolina y un turbodiesel. Este Alfa se fabricaría a finales de 1987.



Más cercano al mercado español está el futuro Peugeot 309 GTI. En Francia se presentará el próximo mes

de enero. Esta variante vendrá a colocarse en la cumbre de la gama 309 en lo referente a prestaciones (más de 200 kilómetros por hora), pues llevará el motor 1.905 alimentado por inyección, con una potencia de 125 caballos. Esto le permitirá mezclarse en la lucha de los Escort Turbo, Opel Kadett dos litros y VW Golf 16 V. Además, el GTI estrenará carrocería, la versión tres

puertas del 309, cuatro frenos de disco y un tren delantero estilo 205 GTI. Peugeot está cuidando especialmente a su clientela



PEUGEOT 405 COUPE

Antes de dar a conocer la berlina ya se trabaja sobre un Coupé Pininfarina.

PEUGEOT 309 GTI

Se presenta en enero del año que viene. Llevará el motor 1.900 a inyección, con el que pasará de 200 kilómetros por hora.

litros, dotado de una culata de 16 válvulas que elevará su potencia a 150 caballos. Este motor, denominado XU9-J4, también podrá utilizarlo el Citroën BX. Pero no para ahí la cosa; el 405 tendrá sus correspondientes versiones de cuatro ruedas motrices, tanto bajo la carrocería de la berlina como del coupé, que ha sido diseñado por Pininfarina. El carrocerero italiano podría ser quien lo fabricase a partir de 1988.

deportiva y tiene prevista una versión coupé del 405, actualmente es conocido por su nombre de código, D-60. Esa versión coupé es una de las muchas que compondrán la gama, en la que habrá una versión con el motor 1,9

Alberto Mallo

JAGUAR PARA MAÑANA

FALTAN muy pocas semanas para que Jaguar presente en el Salón de París su nuevo modelo estrella, hasta ahora conocido como XJ-40, pero que mantendrá una denominación clásica: XJ-6. En un principio equipará los motores de seis cilindros, en versiones 2,9 y 3,2 litros. Más adelante se ofrecerá igualmente con el V-12. El Jaguar XJ-6 se muestra en estas fotografías tal como es, a excepción del camuflaje frontal. Todo lo de-

más está suficientemente claro. Los perfiles superiores de las aletas no van tan marcados como en los mo-

delos actuales, sino enrasados con los capots, y las terceras ventanillas laterales no están integradas en las puer-

tas posteriores. Puede decirse que han hecho un excelente trabajo, pues conservando el clasicismo de líneas

tan querido por los conductores de Jaguar, la puesta al día es completa. El resultado puede ser uno de los co-

ches más bellos de su categoría. Este modelo puede ser el revulsivo para que Jaguar vuelva a ocupar un

puesto de relieve en el mercado de las grandes berlinas de prestigio, a lo que también debe contribuir la me-

jora experimentada en la calidad de fabricación de los coches ingleses. El actual XJ-6 data de 1968.



DIESEL PARA EL MONTEGO

LLEGA LA INYECCION DIRECTA

El primer diseñador y productor de motores diesel del mundo, Perkins, y el grupo Austin Rover acaban de sacar a la luz el resultado de sus últimas investigaciones: un nuevo motor diesel de inyección directa, aplicado directamente a vehículos de serie.

El Prima —así se llama el nuevo motor— es la base de una futura gama de motores destinados a usos industriales, marinos y automóviles.

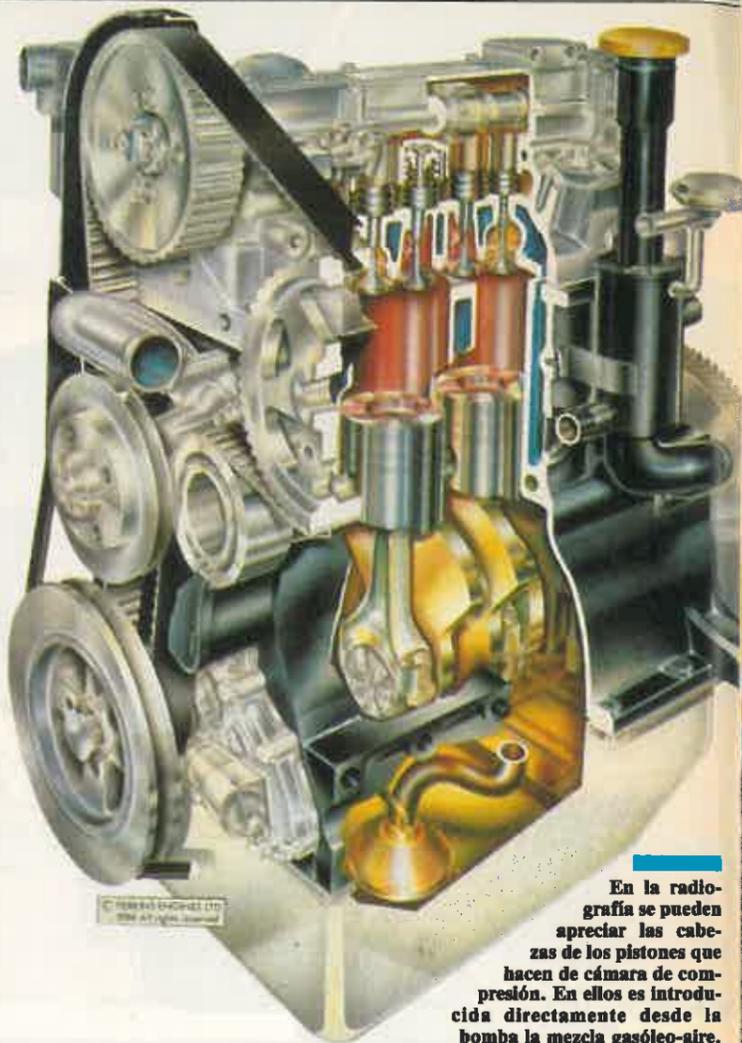
El Prima en sus dos versiones, 65 y 80 Turbo, será rápidamente comercializado, y serán los modelos Montego y Maestro, de Austin Rover, los primeros en utilizarlo, con seguridad a primeros del próximo año.

La gran novedad de este motor, la inyección directa, es un sistema de alimentación que rompe los moldes

convencionales de los motores ligeros de gasóleo para berlinas de turismo.

En el Perkins Prima, el combustible llega a la cámara de compresión ya mezclada con el aire. Pero la cámara de compresión en este caso es una cavidad en la cabeza del pistón, lo que evita la tradicional mezcla de aire-combustible en la cámara de precompresión.

Esto se traduce en un mayor rendimiento térmico, mejor aprovechamiento del combustible y más rapidez en el llenado de los cilindros. El bloque motor es de fundición de hierro y la culata, de dos válvulas por cilindro, es de aluminio. Con sus 1.993 centímetros cúbicos, este cuatro cilindros en línea desarrolla 62 caballos de potencia a 4.500 revoluciones por minuto.



En la radiografía se pueden apreciar las cabezas de los pistones que hacen de cámara de compresión. En ellos es introducida directamente desde la bomba la mezcla gasóleo-aire.

El Prima de inyección directa verá la luz en dos versiones, una turboalimentada, de 80 caballos, y otra sin sobrealimentación, de 65 caballos.

En la versión 80T, sobrealimentado con un turbo Garrett T2, la potencia sube hasta los 80 caballos, también a 4.500 revoluciones por minuto.

No es de los motores diesel turboalimentados más potentes del mercado, pero los constructores aseguran



que será uno de los más económicos, un 15 por 100 más ahorrativo en combustible, y su nivel sonoro estará por debajo de lo normal en este tipo de motorizaciones.

En un futuro no muy lejano, el Perkins Prima se comercializará en una versión de menor potencia para fines industriales. Este motor tendrá una potencia de 37 caballos a 2.400 revoluciones por minuto, y su principal característica será el reducido consumo y el bajo nivel de mantenimiento que necesitará.

Austin Rover ha colaborado estrechamente con Perkins para la fabricación de este motor. El Montego será el primer turismo que monte este diesel de inyección directa.



MITSUBISHI DE BUEN AIRE

MITSUBISHI acaba de presentar al mercado japonés el modelo Debonair V, el más caro y lujoso que sale de las líneas de producción del gigante nipón. El Debonair es un coche de tracción delantera equipado con un nuevo motor V-6 de tres litros que desarrolla 150 caballos de potencia y un excelente par a bajas revoluciones. La transmisión es automática de cuatro marchas y control electrónico. Los frenos son de disco en las cuatro ruedas con sistema ABS. Como el coche está destinado a altos ejecutivos y al cuerpo directivo de

las multinacionales japonesas, se destacan especialmente los detalles de su interior. El reglaje de los asientos, tanto delanteros como traseros, es eléctrico. El volante se eleva automáticamente al abrir la puerta del conductor para facilitar la entrada y la salida del vehículo; el primer sistema de su clase en Japón. Mitsubishi ofrece también como opción para el Debonair, y por primera en Japón, un sistema de radioteléfono que permite comunicarse con el exterior sin levantar las manos del volante. El micrófono está disimulado en el pi-

lar delantero del lado del conductor y el altavoz, para oír al interlocutor, entre los asientos. Además de las cinco versiones que forman la gama del Debonair y de las

cuales Mitsubishi planea colocar en el mercado unas 800 unidades mensuales, hay una versión especial llamada AMG, elaborada por el especialista alemán del

Lujo y elegancia para altos ejecutivos japoneses
El Debonair V es el modelo más caro que Mitsubishi produce



mismo nombre y se caracteriza principalmente por el diseño de la parrilla, la parte inferior de la carrocería inclusive, ambos paragolpes y las llantas de aleación que

cambian totalmente el aspecto del modelo.

De cualquier manera, la elaboración de AMG no puede decirse que sea un éxito en lo que a estética se re-

fiere y resulta un tanto chocante en un automóvil de representación como es el Debonair.

Toda la parafernalia plástica desentona una vez que

se aplica a la línea clásica de este modelo, que entre todos los coches que se fabrican en Japón es el que tiene una línea más pesada y menos agradecida.

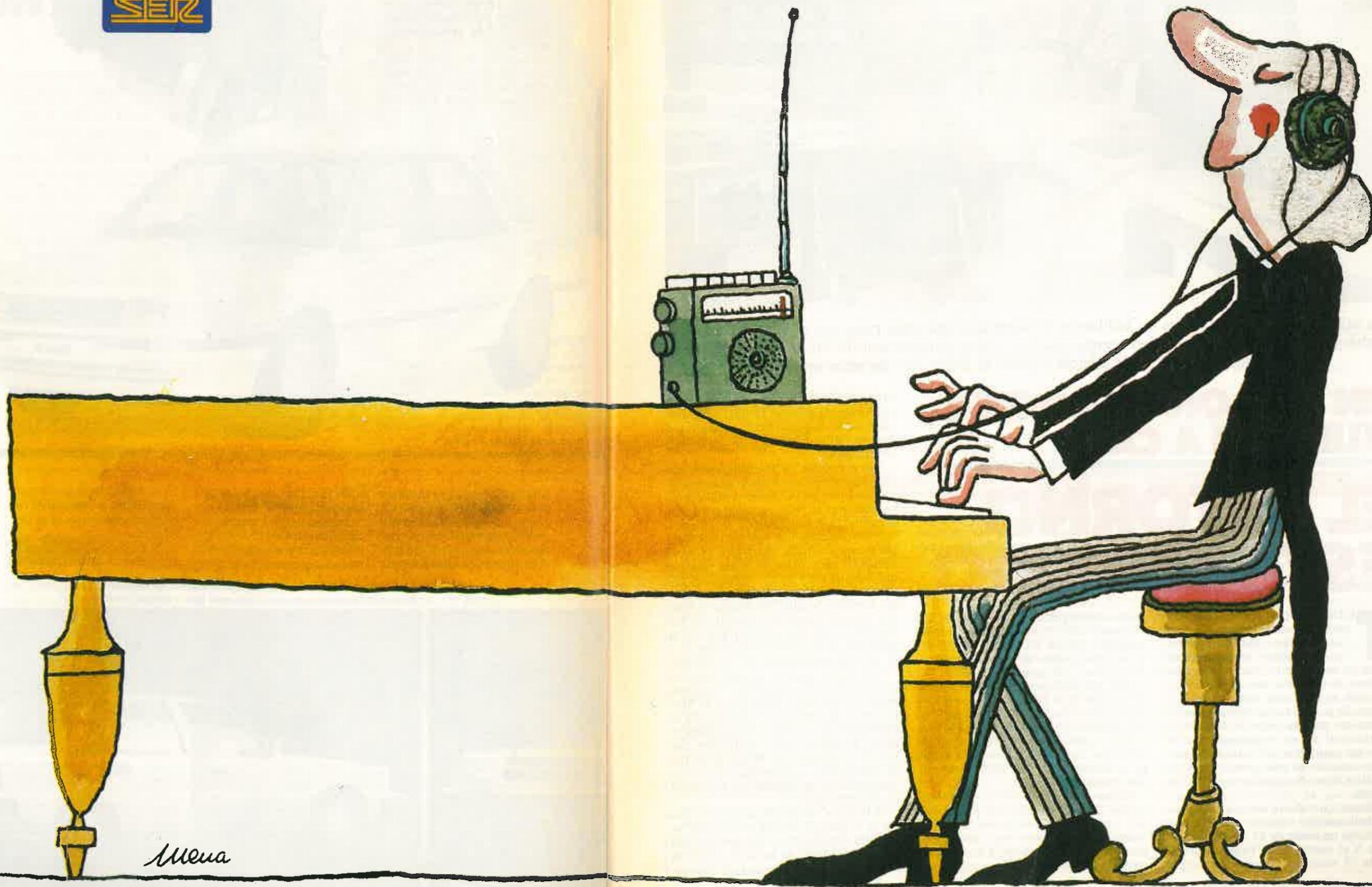
La versión AMG del Debonair cambia el aspecto del modelo
No puede decirse que sea un acierto en lo que a estética se refiere

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!



RZA



La salida hacia las vacaciones es, hablando de seguridad vial, más peligrosa que el regreso. Sin embargo, en este mes de agosto el regreso masivo a casa coincide con un fin de semana. Habrá que extremar la prudencia y elegir la mejor ruta de retorno.

UN MILLON DE COCHES VUELVEN A CASA

EL RETORNO ESTA SERVIDO

TODO está preparado, otra vez, en la Dirección General de Tráfico para la «operación retorno» de agosto. Si la salida de primeros de mes creó más de un quebradero de cabeza a sus responsables, a lo que se unió más tarde el trágico puente de la Asunción, ahora ya se ha puesto en marcha todo el dispositivo operacional de ese organismo, no en vano los caprichos del calendario han hecho coincidir en muy pocas horas los últimos días de agosto y el fin de semana.

El mes que ahora termina ha sido particularmente trágico. La salida se cerró con un saldo de 85 víctimas mortales. Y el puente de la Virgen contabilizaba 78 muertos, cifras ambas superiores a las registradas un año antes. En el pasado año, el retorno, que también coincidió con un fin de semana (el día 31 de agosto cayó en sábado), registró 36 muertos y 48 heridos.

Seis mil hombres de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, más los que se movilizan en las distintas Comandancias, tratarán de encauzar hacia sus lugares de origen al millón de vehículos, con cinco millones de almas en su interior, que han disfrutado este mes de sus vacaciones.

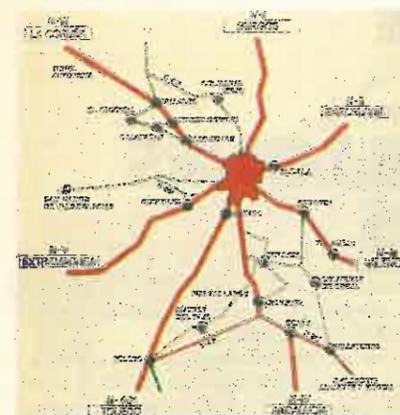
Según comenta a MOTOR 16 Fernando Ortega, director de programas del Centro de Control de la DGT, «nuestros esfuerzos se van a centrar lógicamente en los accesos a los grandes núcleos de población, especialmente

Madrid y Barcelona, y en la red viaria más utilizada en estas fechas, que coincide con las seis carreteras radiales que parten desde Madrid y la costa mediterránea».

Las cercanías de Madrid-capital-comunidad autónoma son las que reciben un trato preferente en las medidas preparadas por la DGT, no sólo porque a la capital de España han de volver unos 325.000 automóviles con un millón de personas a bordo, sino que es paso obligado para otros muchos viajeros que han trazado en sus vacaciones rutas en los sentidos norte-sur y este-oeste. A modo de guía, los accesos y paso por Madrid quedarán sometidos a las siguientes medidas, concentradas en la tarde del 30 de agosto, todo el día 31 y el día 1 de septiembre por la mañana.

N-I: Hasta que no se haya entrado en la comunidad madrileña no habrá medidas especiales. Pero desde El Molar hasta la capital (42 kilómetros) se habilitarán dos carriles, utilizándose el arcén. En algún tramo conflictivo, como en Venturada a la altura de un paso subterráneo que produce un estrechamiento en la calzada, se señalará la vía con conos.

N-II: Una vez erradicado con la variante el paso de Alcalá de Henares, se prevé la utilización de dos carriles, más arcén de entrada en la zona, ahora en obras, de la futura autovía de Zaragoza,

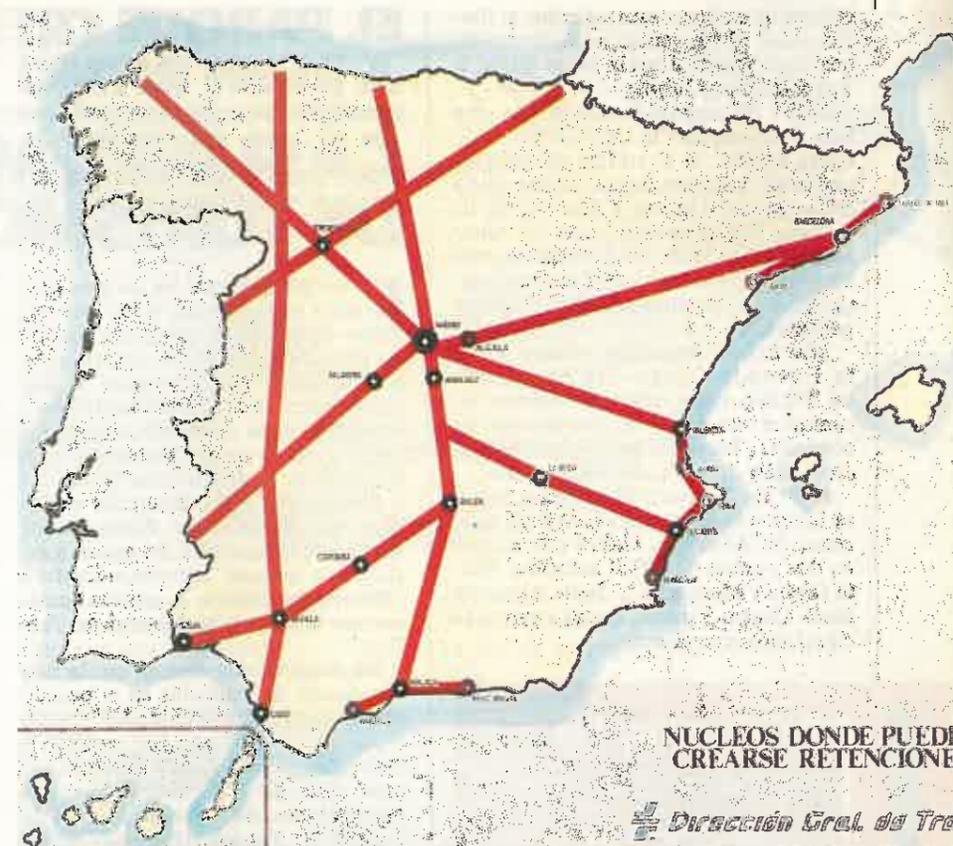


Madrid y Barcelona son los puntos donde mayores conflictos circulatorios se esperan, a ambas regresarán unos 750.000 coches.



za, esperándose que no se registre ningún problema adicional.

N-III: En la cuesta de Perales de Tajuña se habilitará el carril de vehículos lentos, que se está construyendo. Luego,



Las medidas especiales afectarán a los días 30 y 31 de agosto y 1 de septiembre. La coincidencia del retorno con un fin de semana acrecienta la preocupación en Tráfico.

go, desde Arganda habrá dos carriles hasta Madrid (26 kilómetros).

N-301: Será una de las más conflictivas, sobre todo, en la provincia de Albacete. Desde su capital se desviará el

tráfico por la N-430 hasta Barrax, para volver a la N-301 en Minaya, una vez solventado el complicado paso de La Roda. Par evitar la congestión de Mota del Cuervo, se estaba estudiando, a

LOS JOVENES Y LA NOCHE

EL 33 por 100 de los accidentes con víctimas que se registran al año se produce en la época veraniega, durante los meses de julio, agosto y septiembre, algo que no es privativo de nuestro país, ya que la movilidad vacacional es común a los países del área. Lo que sí son distintas son las características de esos accidentes, como se desprende de la lectura minuciosa de los registrados en España en el pasado «puente» de la Asunción.

En esos datos —70 accidentes con víctimas, 78 muertos y 58 heridos graves—, lo primero que se observa es el excesivo porcentaje de víctimas jóvenes, el 51 por 100 del total, con edades que oscilan entre los dieciocho y los veinticinco años. Otro elemento clave es que también, en más de un 50 por 100, los accidentes se registran en carreteras secundarias. Y hay otro más: de los 70 accidentes, 15 se contabilizaron entre las veinte y las veinticuatro horas, y 21 entre las cero ho-

ras y las seis horas. El resto se distribuyó en nueve entre las seis y las diez horas; 12 accidentes de las diez a las catorce, y 13, de las dieciséis a las veinte. Las características de la vía, las horas y las edades de las víctimas perfilan el accidente así: gente joven, con ganas de jugar en el cuerpo, a altas horas de la madrugada y en cortos trayectos, probablemente de discoteca a discoteca, según comentan en Tráfico.

Las causas de estos mismos 70 accidentes, salvo alguno confuso, también están claramente definidas. Según informes provisionales, en 23 de ellos los atestados se refieren a velocidad inadecuada (cuatro en curva); en 16, a distracción del conductor, y en ocho a invasión de la izquierda de la calzada. También se contabilizan cuatro accidentes por adelantamiento antirreglamentario (uno de ellos un ciclomotor) y la muerte de ocho peatones —atención al dato—, que

irrumperon antirreglamentariamente en la calzada.

Sigamos con los números del «puente». Dos ciclistas perdieron la vida, uno de ellos por no señalar un cambio de dirección. Un animal suelto provocó otro muerto, y el conductor de un ciclomotor fue arrollado al circular sin alumbrado posterior. El sueño y el alcohol, cada uno por su lado, intervinieron en dos casos, y el no respetar la señal de stop, también en dos accidentes, provocó sendos muertos. A destacar, asimismo, que de las 78 víctimas mortales, 11 de ellos eran conductores y/o paquetes de vehículos de dos ruedas.

Los técnicos de la DGT hacen también especial mención a los cada vez más frecuentes choques fronto-laterales en adelantamientos, ya que cada vez se respetan menos las distancias de seguridad mínimas exigidas, una deformación de la circulación en las grandes ciudades.

la hora de elaborar este informe, el desvío desde El Provençio hasta Socuéllanos para volver a subir luego hasta la Venta de Don Quijote.

N-IV: Es probablemente la que crea más problemas en la DGT, sobre todo desde Ocaña. Si el tráfico es muy intenso, en Aranjuez habrá desvíos hacia Villacañeros, Titulcia y San Martín de la Vega. En el puente largo de Aranjuez se habilitarán dos carriles y por él no podrán pasar vehículos de transporte, salvo los de pasajeros y mercancías percederas.

«En toda la operación —hace un alto Fernando Ortega— la Agrupación de Tráfico tiene orden de retener en cualquier momento el movimiento de camiones. También estará prohibida la circulación de vehículos especiales.»

N-V: En Talavera de la Reina seguirá funcionando la ruta alternativa en el canal del Alberche. Habrá retenciones en dos puntos de difícil solución, Santa Olalla y Maqueda. Y desde Alcorcón hasta Cuatro Vientos, como siempre la circulación por el arcén.

Los vehículos pesados podrán ser retenidos por la Guardia Civil

N-VI: Los que regresen desde Galicia podrán ser desviados desde Villalpando a Valladolid por Medina de Rioseco, a Olmedo y Adanero, siempre que se plantee una extrema necesidad. Más cerca de Madrid se habilitará un cuarto carril de entrada desde Torreloayuno (ahora sólo es de salida), medida que se mantendrá para los fines de semana de septiembre. Aquí existe la recomendación de que parte del tráfico se desvíe por la C-607 para entrar a Madrid por la autovía de Colmenar Viejo.

Barcelona: En sus accesos, la recomendación principal es utilizar las autopistas de peaje. Además, habrá un carril adicional en la A-2, A-17, A-19, C-246, N-II Norte-Sur y N-340.

Otros puntos que se prevén conflictivos, pero en los que la solución aparece más difícil son, según Fernando Ortega, Cambrils (Tarragona), Sueca (Valencia) y los alrededores de Málaga.

Las recomendaciones emanadas de la Dirección General de Tráfico para esta ocasión serán las habituales, haciéndose hincapié en el mantenimiento de una velocidad adecuada y de la distancia de seguridad entre vehículos, así como que se eviten las horas de previsible abundante tráfico y se escalone el retorno, como ha ocurrido en fechas similares.

Raúl R. Sáez

EL PARQUE CRECE A BUEN RITMO

CASI DIEZ MILLONES DE TURISMOS

El parque nacional de turismos está ya muy próximo a los diez millones de unidades, cifra que supone un destacable índice de motorización para España, ahora situado en 303 coches por cada 1.000 habitantes. Mientras, sigue creciendo a buen ritmo el número de conductores y, con él, también el de licencias revocadas o suspendidas y las denuncias al Código de la Circulación. Estos son los datos más destacables del anuario estadístico general correspondiente a 1985, hecho público la pasada semana por la Dirección General de Tráfico.

De acuerdo con esos datos, la matriculación de vehículos en el pasado año alcanzó 745.896 unidades, con un aumento del 12,8 por 100 respecto a 1984, de las que 575.052 fueron turismos. Este nivel de matriculación es bastante elevado, aunque no llega a superar la cifra obtenida en 1979, «el año del récord», que fue de 779.101 unidades.

La matriculación de vehículos importados (75.509) se incrementó en un 43,87 por 100 respecto a 1984, mientras que la de producción nacional (496.798) crecía sólo un 9,09 por 100. Asimismo, de los vehículos matriculados el pasado año, un 21,78 por 100 consume gasóleo y el resto gasolina, apreciándose aquí una recesión en los vehículos con motor diesel, cuyo porcentaje del total fue, en 1984, del 23,66 por 100.

Teniendo siempre como punto de partida 1979, en el pasado año sólo diez provincias tuvieron un incremento positivo de matriculación respecto al primer año citado: Vizcaya, Guipúzcoa, Baleares, Tenerife, Alicante, Jaén, Almería, Granada, Málaga y Cádiz.

Más preocupante es la evolución de las bajas de vehículos. En el pasado año, sólo fueron eliminados de los registros 199.957 vehículos, el 1,71 por 100 del parque, de los que 154.870 fueron turismos. Hay que destacar que el mismo porcentaje fue, en 1984, del 3,88 por 100.

Según el mismo anuario de la DGT, el parque nacional a 31 de diciembre de 1985 era de 11.716.339 vehículos, de los que 9.273.710 eran turismos (el 79,15 por 100 del total); 1.529.311 (el 13,05 por 100), camiones, y 739.056 (el 6,31 por 100), motocicletas. El parque por cada 1.000 habitantes se

situaba en 303 coches (292 en 1984), o, lo que es lo mismo, cuatro habitantes por turismo.

En el capítulo humano se destaca en el anuario que en 1985 hubo 526.529 nuevos conductores; de ellos, el 59 por 100 hombres y el resto mujeres, apreciándose respecto a años anteriores una progresión elevada de aspirantes y aprobados del sexo femenino. El 74 por 100 de los permisos concedidos correspondió al tipo B-1. El censo total de conductores era, en las fechas citadas, de 11.879.455 personas, de las que el 73,5 por 100 eran hombres.



La matriculación de importados sigue creciendo y hay una recesión en la de turismos diesel

También en 1985, 50.774 conductores fueron sancionados con suspensión o privación del permiso. De ellos, 35.399 lo fueron por decisión judicial (aumento del 11,34 por 100 respecto a 1984) y 15.375 por la autoridad gubernativa (con un incremento interanual del 105 por 100). Asimismo, fueron revocadas o suspendidas 3.090 licencias (un 20,5 por 100 más que en 1984), correspondiendo 2.009 a decisión judicial y el resto a gubernativa.

La suspensión definitiva alcanzó a cuatro conductores (tres en 1984 y 16 un año antes), y con más de tres años a 68 personas (59 en 1984). La suspensión hasta tres meses afectó a 42.829 conductores. También se revocaron 1.064 licencias de ciclomotor, un 6 por 100 más que en 1984. Hay que destacar, por último, que las denuncias al Código de la Circulación fueron de 3.619.283, con un aumento del 6,5 por 100 respecto a un año antes, rompiéndose así la tendencia decreciente que se venía registrando desde 1981.

R. R. S.

ECOS DE LA SEMANA



● El éxito del que están disfrutando los modelos de Austin Rover, Montego y Rover 216 ha hecho que los concesionarios tengan que confeccionar listas de espera. El tiempo de entrega está rondando el mes y medio.

● El concesionario de Seat-Castellana Motor, de Madrid, ofrece durante todo el mes de agosto a todos los compradores de alguno de sus modelos la posibilidad de disfrutar de un fin de semana en la Costa del Sol.

● En las concesiones de Peugeot-Talbot ya se han comenzado a detectar los primeros síntomas de interés por el Peugeot 309. Este modelo no se comercializará en nuestro país hasta los primeros días del mes de octubre.

● Mediante una nueva campaña publicitaria, Volvo está tratando de relanzar las ventas de sus modelos Diesel. El objetivo es incrementar la venta de es-

tas versiones que, consideran, deben lograr unos superiores niveles de penetración en el mercado español.

● Ya hay precio para el Ford Sierra

Cosworth. Dicho modelo costará 3.917.945 pesetas y se pondrá a la venta en los primeros días de septiembre.



SEGUNDA MANO

EL IVA NO ES TAN TERRIBLE

ANTES de la entrada en vigor del IVA, la compraventa de automóviles tenía un recargo impositivo mínimo que apenas afectaba al precio final del automóvil, pero con la puesta en funcionamiento del nuevo impuesto todas estas operaciones sufrieron un recargo impositivo del 33 por 100.

Esta situación repercutió de forma negativa en las ventas de automóviles

de ocasión durante los primeros meses del año, pero también contribuyó a crear una situación negativa en el sector por el desconocimiento que sobre el IVA existía en esos momentos, tanto a nivel de los clientes como al de los profesionales del automóvil. Tras el desconcierto inicial, parece ser que los compradores ya se han acostumbrado a la existencia de este impuesto y lo aceptan como algo natural.

En la actualidad, los compradores de automóviles de segunda mano ya no cuestionan la existencia del impuesto, aunque a ninguno les haga gracia el tener que abonarlo.

Los compraventas particulares son los que menos perjudicados se han visto con la puesta en funcionamiento del nuevo impuesto y han buscado una fórmula alternativa para no encarecer sus productos. Este sistema ha recibido el nombre de «comisión de

ventas» y, aunque ya se emplease con anterioridad, no ha sido hasta estas fechas cuando se ha demostrado su utilidad. Este sistema consiste en lo siguiente: el posible vendedor deja su automóvil al profesional para que éste lo venda, y una vez que se realiza la operación, ésta queda formalizada entre particulares, actuando el comprador como un mero intermediario. Al realizarse la operación entre dos particulares, el IVA no recarga la transacción, con lo que el precio del automóvil sólo se verá incrementado por el coste de la comisión del comprador.



PRECIOS

Mercado

MOTOS

En estos precios está incluido el IVA, no se incluye seguro de ningún tipo. Puede haber variaciones según el lugar de matriculación o por gastos de transporte.

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

BENELLI

250				238.840
854 Sport	800	64	180	828.550
900 BE	900	80	215	761.675

BIMOTA

SB4	1.074	112	261	2.872.482
SB4-S	1.074	112	267	2.903.163
SB5-S	1.100	112		3.084.544
SB5-SP	1.115	110	266	3.071.650

BMW

R 65	650	60	175	308.564
R 90 GS	797	73	174	948.586
R 75 C	750	75		1.143.300
R 100	987	90	215	1.317.374
R 100 RS	987	90	220	1.581.238
R 100 RT	987	90	270	1.817.301

CAGIVA

Belian 125	124,6	10	105	438.704
Ala Verde 250	242,6	25		400.890
Ala Roja 350	343,1	32		817.016
Aluzona 850	849	85		1.006.040

DERBI

Variante Cd	48,7			196.370
Variante Start	48,9			159.979
DB 50	48,9			144.350
Scout 74	74,1	6,5	76	176.970
Scout 74 (en el)	74,1	6,5	76	189.990
RC 125 Cross	122,6	31		317.950
RC 250 Cross	246,1	47		379.650

GILERA

50 DR-2	48,6			123.200
75 DR-1	74,6		79	156.884
RV 200	182,4	25	137	481.885
RX 200	182,4	24		467.168

GUZZI

V-65	643,4	52		707.780
V-65 SP	643,4	52		741.514

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

HONDA

V-65 Custom	643,4	52	164	789.708
V-65 Lario	643,4	58		855.421
V-65 TT	643,4			767.801
850 T-5	844	67	188	788.571
850 Le Mans II	844	76		857.037
1000 SP	948,8	67		889.256
1000 California II	948,8	71		1.118.283
Le Mans 1000	949	82	225	1.151.140

HONDA

PCX 50	48			103.900
PCX 50 (Ar. elec.)	48			134.900
MBX 75	74,6	12		257.200
Scout 80	79,8	8		219.900
CS 125	124	12		216.485
XL 200 R	199	18		349.900
XL 200 Pro-D	199	18		426.000
VF 1000 R	958	130	253	1.752.986

HUSQVARNA

125 XC	124			435.700
250 XC	245			475.400
500 XC	488			497.000
125 WR (End.)	124			447.300
240 WR (End.)	238,4			495.000
400 WR (End.)	395,6			627.000
125 CR (Cross)	124			426.800
250 CR (Cross)	244,7			476.600
500 CR (Cross)	488			494.500

JAWA

850	343,5	33		720.000
-----	-------	----	--	---------

KAWASAKI

KZ 550	553	52	178	693.800
KZ 500 S	503	55		726.882
KLR 600 E	584	45		893.750
KZ 600 R	592	75		1079.750
SPZ 900 R	958	114		1.149.750

KTM

GS 125 End.	123,6	31,5		405.500
MX 125	122,6	35		409.500

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

LAMBRETTA

125 Elect.	123	6		158.808
200 Linea	198	9,7		381.853
200 Elect.	198	9,7		189.523

LAVERDA

1000 PDS	981	94		1.021.000
----------	-----	----	--	-----------

MERLIN

DG 7 125	124,6			297.209
DG 7 212	212			358.800
DG 3 R				393.000
CRISTA	346,9			340.000
DG 11 4 Tiempo	346,9			389.000

MZ

ETZ 250	243	21	130	260.000
---------	-----	----	-----	---------

MONTESA

Cota 842	742			219.200
Cota 330	327,9			277.400
Cota 338 Trail	327,9			289.800
Enduro 80 HT	74,8		72	179.300
Enduro 150 HT	149,6		119	246.500
Enduro 300 HT	349,6		130	367.500
Impala 125	124,9	10	100	229.600
Impala 175	174,7	13	100	271.800

MORINI

125 Mono	123,6	12		268.000
250 Z-C	238,5	26	138	338.000
350 K-2	344,7	39	160	539.000

MZ

ETZ 250	243	21	130	260.000
---------	-----	----	-----	---------

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

PUCH

X-10	48,8			79.400
Mini PA	48,8			95.400
Mini PA Mega	48,8			102.400
Mini L	48,8			130.400
Lido Vario	73	8,5		208.000
74 M-82 PD	71,8	8,9		239.516

RIEJU

Scout	74	8,5		183.000
Marathon NR 80	75	14		264.500
Marathon Enduro	80	20		307.000
Marathon Cross	80	20		387.000

SUZUKI

GSX 400 E	396			526.000
GSX 550 ES	540	56	182	899.000
GSX 750 ES	747	68	210	1.046.000
GSX 750 R	748	70	230	1.359.000

VESPA

Vale	49,7			85.120
Vespa	49,7			98.456
Vespa ALX	49,7			108.864
PK 75 S Junior	74,0	6,0	76	183.520
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	80	179.760
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	187.040
125 NC	121,1	6,6	100	158.100
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	183.792
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	196.000
150	149,5	8,2	100	219.848
200 DN	197,9	10,8	110	243.390
150	197,9	10,2	110	243.390

YAMAHA

DT 80	72,9	8,7	63	217.900
SR 250	249	20	117	358.300
SR 250 Special	249	20	115	379.000
RD 350 LC	347	59	180	598.000
X5 400	399	45,5	175	586.200
XJ 600	585	44	165	631.000
XJ 800	588	72	202	839.000
FZ 750	749	105	233	1.400.000
XJ 900	891	97	219	1.188.000
FJ 1.100	1.097	126	243	1.537.315

NOTICIAS DE EMPRESA

tomóviles Seat y para ello cuenta con dos concesionarios, un taller central y un almacén de recambios.



EXPEDICION AL HIMALAYA

CUATRO escaladores madrileños, patrocinados por Enervit, van a intentar el próximo otoño la escalada del Langtang Lirung, uno de los picos más importantes del mundo, que se encuentra en el Himalaya y cuya cima, hasta el momento, sólo la han al-

canzado dos expediciones. Esta será la primera vez que un equipo español intente semejante hazaña, que tratarán de lograr actuando sin la ayuda de porteadores.

VOLVO PARA INTERBUS

LA empresa Interbus ha adquirido 15 autobuses articulados Volvo para cubrir la nueva línea de uni-

ficación Madrid-Alcobendas-San Sebastián de los Reyes. La frecuencia de este servicio será de 300 viajeros diarios en cada sentido y el modelo elegido es el Volvo B 10M, con capacidad para 76 pasajeros sentados. Este modelo monta el motor de 276 caballos, caja de cambio automática, retardador hidráulico, suspensión neumática, barra estabilizadora y válvula de frenado sensible a la carga.



SEAT, EN SINGAPUR

CON el acuerdo firmado por Seat con la empresa euroasiática Auto Pte. Ltd. de Singapur se inicia un nuevo capítulo de la marca española en el mercado oriental, donde se espera la venta de 425 coches en el primer año para llegar a los 650 antes de 1990. El importador en Singapur se dedicará a la venta de los au-

Los Cuadernos de Historia 16 no toman vacaciones.

Los cuadernos monográficos semanales de Historia 16 han tenido un excelente curso y por tanto no suspenden su edición durante este verano. En los quioscos o librerías de su lugar de veraneo encontrará, cada semana, un nuevo tema para conocer más a fondo los grandes temas de la Historia.

Aproveche el descanso de las vacaciones para deleitarse, estudiar o formarse, con los Cuadernos de Historia 16.

Ya está a la venta el Cuaderno N.º 36

"La I Guerra Mundial (y2)"

Por sólo 125 Ptas.

historia 16

Ahora, toda la Historia en 100 cuadernos.

A FONDO

JAGUAR XJS V-12

LA FIERA DOMESTICADA



HEREDERO de una tradición de excelentes coches deportivos, el Jaguar XJS es un coche que ha pasado un poco desapercibido para el público europeo. Los problemas por los que atravesó la marca — hoy olvidados — y el que se quisiera atender principalmente el mercado americano, han hecho que sea un coche que apenas se ha visto, pese a que se presentó en 1975 y que desde entonces ha permanecido casi inalterado. Se puede hablar de un redescubrimiento de este modelo, en el que junto a las buenas prestaciones, que siguen existiendo, se ha incrementado la componente del confort. Esto le ha hecho per-

der algo del genio que siempre había caracterizado a los Jaguar hasta su antecesor, el tipo E, pero le permite ser el más confortable de todos los coches de su categoría.

MECANICA



El Jaguar XJS se ofrece en dos versiones, una equipada con un motor de seis cilindros en línea de 3,6 litros y 228 caballos, y otra con un V-12 de 5,3 litros y 290 caballos. Es este último el que hemos escogido como máxima representación del modelo. El motor 3,6 tiene, de todas formas, el atractivo para cier-

tos conductores de poder obtenerlo con caja de cambio manual, mientras que el V-12 sólo se ofrece con cambio automático. Entre otras, la razón de ofrecer el cambio manual en el motor de 3,6 litros es la de que, aparte de ser netamente menos potente, no tiene la tremenda elasticidad del V-12.

El motor del V-12 tiene un funcionamiento finísimo, sin ruidos — está perfectamente insonorizado — ni vibraciones. Empuja con una fuerza asombrosa, pero sin brusquedades. La caja de cambio es bastante suave de funcionamiento. Los cambios de una marcha a otra suponen tirones apenas perceptibles. Los desarrollos son largos, pero



VIRTUDES DEFECTOS

Confort	Plazas traseras reducidas
Facilidad de conducción	Poca autonomía
Frenos	Cuadro de instrumentos anticuado



El Jaguar XJS alcanza los 236 kilómetros por hora
En ningún momento da a su conductor sensación de velocidad

la potencia a bajo régimen puede con ellos. De todas formas, cuando se rueda por carreteras de montaña conviene poner el selector en dos, lo que permite llevar el coche más amarrado y evitar los pequeños tironcitos del cambio cuando reduce para salir de las curvas. Además no repercute en el consumo, que es prácticamente el mismo, manteniendo la «D» o pasando a «2», y así se ayuda a los frenos.

Las prestaciones no decepcionan. Cierta que hay coches que con motores más pequeños corren tanto o más. Pero el Jaguar consigue ir a 235 kilómetros por hora confortablemente y sin dar sensación de que se está rodando tan deprisa.

En cuanto a los consumos, las cifras impresionan un poco, pero lo cierto es que si tenemos en cuenta la capacidad del motor, su potencia y las prestaciones resultan de lo más honestas. Desde

luego no se puede decir que sean exageradas. El depósito es muy capaz. De todas formas cuando se rueda rápido, la autonomía del coche baja a los 400 kilómetros, que en estos coupés, grandes ruterios, puede resultar un poco justa.

FICHA TÉCNICA



JAGUAR XJS V-12

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 12 en V a 60°. Cilindrada: 5.343 c.c. (90 x 70 mm.). Cigüeñal: De 7 apoyos. Distribución: 2 árboles de levas en cabeza, accionado por cadena. Alimentación: Inyección indirecta Lucas/Bosch. Compresión: 12,5 a 1. Tipo de carburante: Super. Capacidad del depósito: 91 litros. Potencia máxima: 295 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 44 mkg. a 3.250 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Automática de 3 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1ª, 17,4 km/h.; 2ª, 29 km/h.; 3ª, 43,5 km/h.

DIRECCION Tipo: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 12 metros.

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

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6,5 x 15 pulgadas. Neumáticos: 215/70 VR 15.

PESO En orden de marcha: 1.755 kg.

COMPORTAMIENTO



El coche resulta muy equilibrado, incapaz de mostrar un mal modo. A lo sumo, rodando muy deprisa muestra una ligera tendencia a tirar de morro, fácilmente controlable a fuerza de volante. Por cierto, que la dirección está perfectamente adecuada al coche. Es asistida, pero su grado de asistencia disminuye en función de la velocidad, de forma que siempre se tiene el tacto del coche y se ha perdido aquella sensación de excesiva sensibilidad que se tenía en anteriores modelos de Jaguar.

Los frenos, aunque no vayan dotados, por el momento, de ningún sistema de bloqueo, son francamente buenos. El tacto del pedal es duro, pero en



Aspecto del motor V-12 de 5,3 litros
Desarrolla una potencia de 295 caballos

ningún momento hemos sentido la más mínima tendencia al bloqueo de algunas de las ruedas, ni sensación de fatiga cuando se abusa de ellos.

Pero lo que sorprende de este coche es que su suspensión proporciona un increíble confort a los ocupantes.

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA
(Km/h.) 236,2

ACELERACION (seg.)
400 m. salida parada 16,0
1.000 m. salida parada 27,4
De 0 a 100 km/h. 7,6

RECUPERACION
400 m. desde 40 km/h. 14,8
1.000 m. desde 40 km/h. 24,5
De 80 a 120 km/h. 5,7



El salpicadero mantiene un estilo casi tradicional, sin embargo, el cuadro de instrumentos quiso hacerse en plan moderno y acusa ahora el paso de los años. Los asientos, tapizados en cuero, son muy confortables, aunque las plazas traseras resulta un poco justas.



En la puerta va el mando de los retrovisores
El XJS lleva uno en cada una de las puertas

CARROCERIA



El Jaguar llama la atención. Quizá porque como decíamos al principio es un coche que se ha visto muy poco. Sin

CONSUMO



DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

A 60 km/h. 12,2
A 100 km/h. 32,2
A 120 km/h. 50,3

EQUIPAMIENTO



Cuentarrevoluciones	SI
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro de agua	SI
Manómetro presión de aceite	SI
Reloj	SI
Ordenador de viaje	OP.
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	OP.
Volante regulable	SI
Asiento regulable en altura	SI
Retrovisor regulable	SI
Apoyacabezas delanteros	SI
Elevalunas eléctricos	SI
Cerraduras centralizadas	SI
Luz lectura mapas	SI
Tapón carburante con llave	SI
Llantas aleación	OP.
Preequipo de radio	SI

Opciones: Techo corredizo, 160.693 pesetas; llantas de aleación, 131.433; asientos eléctricos, 97.901; ordenador de viaje, 64.381; control de velocidad, 88.336; cambio de tapicería de cuero por tela, 44.645. Precios con IVA incluido.



El V-12 tiene cambio automático
El tapón de gasolina va cerrado con llave

coupé 2+2: un largo morro en el que cupiera sin problemas el motor May-Fireball; un habitáculo capaz de acoger a cuatro pasajeros, y un maletero suficiente para poder llevar sus equipajes. En el XJS, la amplitud del habitáculo se ha mejorado, pero, aun así, las pla-

SONORIDAD



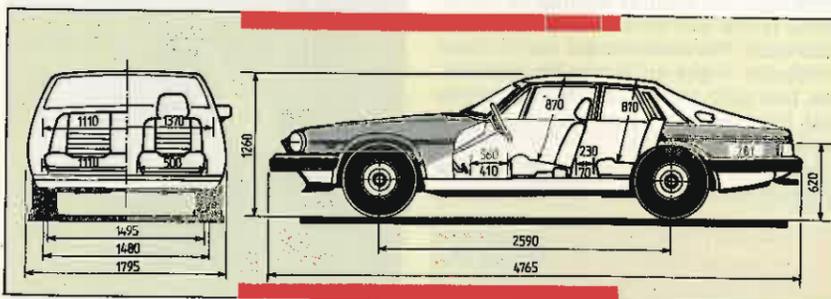
Al ralentí	52,8
A 60 km/h.	61,8
A 90 km/h.	64,2
A 120 km/h.	69,7
A 140 km/h.	72,8
A tope	77,9

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



Los frenos son irreprochables en el Jaguar XJS. Impecable el comportamiento, pese a que la suspensión sea muy confortable

El maletero es suficiente. Las puertas permiten una buena accesibilidad delante y sólo media a la parte trasera.



zas traseras siguen resultando un poco justas. Quizá su peor inconveniente en la accesibilidad, un fánfo complicada. Una vez dentro, el espacio para las piernas es reducido; el asiento bastante bajo, pese a lo cual la altura del techo sigue siendo un tanto escasa. Una persona adulta de estatura normal va casi rozando el techo con la cabeza. Los asientos delanteros, en cambio, son muy confortables, sujetan bien y su guarnecido aguanta el peso sin ceder en viajes largos. Los asientos van tapizados de origen en cuero, pero en caso de que se quiera una tapicería textil se puede pedir. Aunque en este caso hay que pagar por ella.

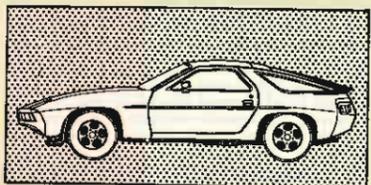
El salpicadero y el cuadro de instrumentos se han mantenido inalterados desde su lanzamiento y es quizá una de las partes en donde más se nota el paso de estos diez años. Un cuadro de instrumentos más clásico a base de marcadores redondos hubiera resistido mejor el paso del tiempo. Al margen de esta cuestión de estilo, la instrumentación es completa.

FRENTE A SUS RIVALES

Comparado con otros coches de este tipo, el Jaguar tiene ya un argumento de lo más convincente, que es el precio. Como se puede apreciar las diferencias de precio son muy sensibles, para niveles semejantes de motorización. De BMW podríamos considerar como alternativa el 635 CSI, de 218 caballos, o incluso el

PORSCHE 928 S 11.299.830 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 4.664 c.c. Potencia: 300 CV a 5.900 rpm. Peso: 1.450 kg. Velocidad máxima: 248 km/h. Consumo medio ponderado: 18,7 l/100 km.



628, de 187 caballos, más barato que el M 635, pero sus motorizaciones no están a la altura. La otra ventaja es su confort, sólo igualado por el de Mercedes, que es además más amplio.

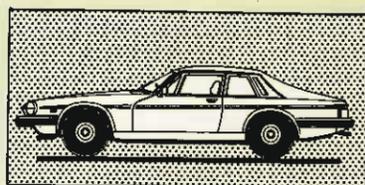
El Jaguar es quizá el mejor compromiso entre comportamiento, estilo deportivo, prestaciones y confort. El Mercedes resulta demasiado próximo a las berlinas de las que deriva, y los otros tres, BMW, Ferrari y Porsche, resultan demasiado deportivos.

Sergio Piccione

Fotos: R. Rodríguez/S. Ibáñez

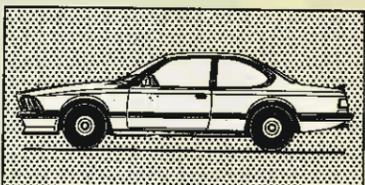
JAGUAR XJS V-12 7.000.133 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 5.343 c.c. Potencia: 295 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.755 kg. Velocidad máxima: 236 km/h. Consumo medio ponderado: 16,9 l/100 km.



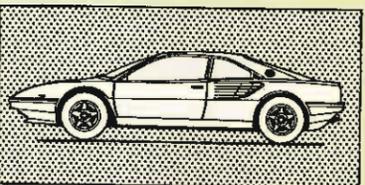
BMW 635 M CSI 10.500.630 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 3.453 c.c. Potencia: 286 CV a 6.500 rpm. Peso: 1.500 kg. Velocidad máxima: 248 km/h. Consumo medio ponderado: 13,8 l/100 km.



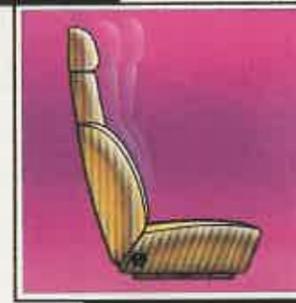
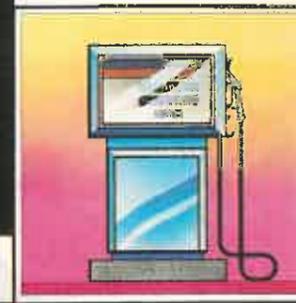
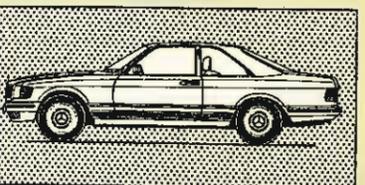
FERRARI MONDIAL 3.2 12.062.267 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 3.180 c.c. Potencia: 270 CV a 7.000 rpm. Peso: 1.490 kg. Velocidad máxima: 250 km/h. Consumo medio ponderado: 12,1 l/100 km.



MERCEDES 500 SEC 11.808.690 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 4.973 c.c. Potencia: 231 CV a 5.600 rpm. Peso: 1.610 kg. Velocidad máxima: 225 km/h. Consumo medio ponderado: 13,4 l/100 km.



LA PERSONALIDAD DEL SUPERCINCO PUESTA A PRUEBA.



DESTACA POR SUS **C**UALIDADES. POR SU **P**ODER. POR SU **C**LASE.

FICHA PERSONAL

MOTOR: Fuerte, dispuesto a darlo todo.

ALIMENTACION:

El Supercinco se alimenta con gasolina. (Y también hay una versión Diesel).

DISTRIBUCION:

A tu alcance en cualquiera de los 1.450 puntos Renault en toda España.

ENCENDIDO:

Por cariño. Una o dos palabras tiernas y arranca.

LUBRICACION: 3,0 litros de aceite y queda suave, suave, suave.

RENDIMIENTO: El máximo que tú le puedas sacar.

CARROCERIA: Bella, hermosa, de mucho estilo.

CALIFICACION

Imagen	De triunfador
Diseño	De vanguardia
Acabado	De primera
Prestaciones	Las que desee
Gama	Completa: TL, GTL, GTS y GTD en 3 y 5 puertas. C y GT TURBO en 3 puertas



Hay ventajas que son realmente exclusivas... la ventaja de ser un Supercinco.

FRENTE A FRENTE

PEUGEOT 309 SRD CONTRA

FORD ESCORT 1.6 D GHIA

Y RENAULT 11 GTD

EL GRAN RIVAL

**COMPARADOS
MOTOR 16**



PEUGEOT 309 SRD
Precio en la calle:
1.600.000 ptas. (*)

VIRTUDES

- Buenas prestaciones.
- Comportamiento.
- Bajo consumo.

DEFECTOS

- Mala ventilación.
- Presentación interior.
- Asientos delanteros.

(*) Precio estimado.

RENAULT 11 GTD
Precio en la calle:
1.421.410 ptas.

VIRTUDES

- Comportamiento.
- Amplitud interior.
- Confort de suspensión.

DEFECTOS

- Motor muy ruidoso.
- Alumbrado mediocre.
- Consumos.

**FORD ESCORT 1.6D
GHIA**

Precio en la calle:
1.474.603 ptas.

VIRTUDES

- Mínimo consumo.
- Bajo nivel sonoro.
- Presentación interior.

DEFECTOS

- Reacciones de la suspensión.
- Motor poco brioso.
- Dirección pesada.



ESTAS tres berlinas de cuatro puertas y portón trasero pertenecen al segmento de coches de tamaño medio y van dirigidas a los usuarios que, por millón y medio

de pesetas, quieren disfrutar de un modelo en el que la amplitud y economía no estén reducidas con una línea moderna, buenas prestaciones y habilidad a toda prueba.

El Ford Escort 1.6 Ghia, el Renault 11 GTD y el Peugeot 309 GTD reúnen estas características, aunque haya notables diferencias entre ellos, sobre todo en lo que a motorizaciones se refiere.

En esta prueba comparativa —un tanto adelantada en el tiempo, ya que la versión diesel del Peugeot 309 no aparecerá en el mercado nacional hasta el próximo año—, la superioridad del

modelo de Peugeot es evidente. Su motor, el denominado XUD 19, de 1.905 c.c., ataja 65 caballos de potencia, diez más que sus rivales. Pero a nivel de cartoceria es donde entra en

lucha directa con el Escort y el 11, lucha en la que a pesar de su comercialización llegará a hacer mérito en las cifras de ventas de los modelos de Ford y Renault, a pesar de que el Peugeot será

unas doscientas mil pesetas más caro.

La guerra entre los fabricantes de coches de tipo medio se ha declarado, y a lo largo de las siguientes páginas nuestros lectores podrán

descubrir las armas y argumentos que cada uno de los fabricantes ha empleado en sus modelos, básicamente cortados por el mismo patrón, pero distintos en su concepción.

AL VOLANTE

En este capítulo, como ya comentábamos al principio, hay que tener en cuenta la diferencia de cilindrada entre el Peugeot y sus dos rivales. Los tres motores tienen un carácter totalmente diferente. El del Ford, es el más económico, el menos

brillante del grupo y también el menos potente. Le cuesta subir de vueltas y, además, se ve penalizado por unos desarrollos del cambio un tanto largos, lo que hace que esa sensación de pereza se multiplique. El del R-11 es el más ruidoso de todos, a parte de que el habitáculo es el peor insonorizado. En prestaciones es claramente superior al Ford,

tanto en velocidad máxima como en aceleraciones y recuperaciones, a lo que ayuda un escalonamiento de las relaciones de cambio muy adecuadas.

El 309 monta uno de los motores más brillantes del mercado. Muy fino en su funcionamiento, sin traqueos ni vibraciones, su nivel sonoro es bajo. Gracias a la excelente insonorización,

dentro del habitáculo no se tiene la impresión de viajar en un diesel. Sumado esto a una muy buenas prestaciones, el 309 SRD está más cerca de parecer un modelo de gasolina que cualquiera de sus rivales. Los desarrollos del cambio están perfectamente adecuados a las posibilidades del motor.

En consumos es el Ford Escort el que se sitúa a la cabeza, aunque teniendo en cuenta la diferencia de cilindradas entre éste y el 309, los dos quedan a la par, con unos consumos realmente bajos. En este apartado, el Renault no sale muy bien parado, a casi dos litros del Ford en consumo medio ponderado.

En los tres, la dirección es de cremallera. En maniobras a coche parado, Peugeot y Ford resultan algo pesados, más el 309, a causa de los neumáticos que calza. En el R-11 también cuesta mover la dirección a coche parado, pero más que por dureza es por el diámetro del volante. Ya en marcha, Escort y 309 suavizan la dirección, siendo la del Peugeot la más precisa y la que menos vibraciones transmite a las manos del conductor. El mayor diámetro de gi-

ro es para el 309, pero con muy poca diferencia respecto al Ford y al Renault.

Para el Peugeot 309 existe la opción de montar dirección asistida, cosa que no ocurre con los Escort y R-11.

En comportamiento queda de manifiesto otra vez la superioridad del 309, a pesar de que los tres parten de la misma base: tracción delantera y motor transversal. Parte de esta diferencia viene marcada por las barras estabilizadoras que monta de origen (las mismas de la versión GT) y los neumáticos de perfil bajo. Además, las suspensiones realizan un trabajo excelente, sin ser duras, logrando un buen equilibrio estabilidad-comfort. El balanceo de la carrocería es mínimo, y rodando cerca de sus límites y forzando el apoyo lateral, vira muy plano y sin apenas balanceos. En curvas cerradas llega a aparecer la tendencia a irse de morro típica de los tracción delantera, que es fácilmente corregible, simplemente girando más el volante o bien levantando ligeramente el pie del acelerador. En curvas largas, y siempre que se tomen a gran velocidad, el eje trasero tiende a deslizarse progresivamente, con suavidad, lo cual ayuda a mantener una trayectoria limpia y sin correcciones precipitadas. En conducción normal, en cualquier tipo de carretera, el 309 va como sobre raíles.

No ocurre lo mismo en el Escort. Sus reacciones son nobles, pero a la hora de rodar deprisa hay que tomar ciertas precauciones a causa de su tren trasero. Este tiende a rebotar o dar pequeños saltos que recomiendan inmediatamente reducir el ritmo de marcha. En carreteras de asfalto ondulado se suman a estos rebotes deslizamientos del tren delantero, lo que añadido a unas suspensiones un tanto blandas produce un efecto desagradable a sus ocupantes; eso sí, sin llegar a ser peligroso, siempre y cuando no se fueren estas situaciones.

Las suspensiones del Renault tienen mayor capacidad de absorción de las irregularidades del terreno que las del Escort. Sus reacciones son nobles y fácilmente corregibles, y aunque su ten-

El comportamiento del Peugeot es el más noble de los tres. A ello ayudan las barras estabilizadoras que monta de origen delante y atrás. Es el que ofrece mayor seguridad en marcha.

En el Renault 11, las suspensiones hacen un buen trabajo. Sus reacciones son nobles. Las inclinaciones de la carrocería afectan más a los pasajeros que a la estabilidad.

La suspensión del Ford Escort no está a la altura de las circunstancias. Además de ser muy blanda, el eje trasero penaliza el confort y el comportamiento en forma de pequeños saltos y vaivenes.



CONSUMO

	Ford	Renault	Peugeot
	L./100 km		
CIUDAD			
A 28,1 km/h. de promedio..	6,0	8,2	7,3
CARRETERA			
A 90 km/h. de crucero	4,8	4,9	4,7
En conducción rápida	7,9	8,4	6,9
AUTOPISTA			
A 120 km/h. de crucero ..	5,7	6,3	6,3
A 140 km/h. de crucero ..	8,0	9,9	7,5
CONSUMO MEDIO PONDERADO			
Litros/100 km.	5,6	7,0	6,4
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	810	620	800

PRESTACIONES

	Ford	Renault	Peugeot
	VELOCIDAD MAXIMA (Km/h.)	143,6	148,2
ACELERACION (seg.)			
400 m. salida parada	22,2	21,9	20,3
1.000 m. salida parada	41,2	39,4	37,6
De 0 a 100 km/h.	18,7	17,5	15,7
RECUPERACION (seg.)			
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	21,5	21,5	20,1
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	24,4	23,3	22,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	41,1	40,4	37,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	45,3	43,1	40,4
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	16,1	15,6	13,5
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	22,2	18,8	16,1

FICHA TECNICA

	FORD ESCORT 1.6 D	RENAULT 11 GTD	PEUGEOT 309 SRD
MOTOR			
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.608 c.c.	1.596 c.c.	1.905 c.c.
Cigüeñal	De 5 apoyos	De 5 apoyos	De 5 apoyos
Distribución	En cabeza	En cabeza	En cabeza
Alimentación	Bomba inyectora	Bomba inyectora	Bomba inyectora
Compresión	22,5 a 1	22,5 a 1	23,5 a 1
Tipo de carburante	Gasóleo	Gasóleo	Gasóleo
Capacidad del depósito	48 litros	47 litros	55 litros
Potencia máxima	54 CV a 4.800 rpm	55 CV a 4.800 rpm	65 CV a 4.600 rpm
Par máximo	9,7 mkg. a 3.000 rpm.	10,4 mkg. a 2.250 rpm.	11,8 mkg. a 2.000 rpm.
TRANSMISION			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas
Veloc. a 1.000 rpm. en 1.ª	8,3 km/h.	6,9 km/h.	8,3 km/h.
Veloc. a 1.000 rpm. en 2.ª	15,5 km/h.	11,8 km/h.	14,6 km/h.
Veloc. a 1.000 rpm. en 3.ª	23,2 km/h.	18,5 km/h.	21,1 km/h.
Veloc. a 1.000 rpm. en 4.ª	31,2 km/h.	27,1 km/h.	28,0 km/h.
Veloc. a 1.000 rpm. en 5.ª	39,0 km/h.	33,6 km/h.	35,8 km/h.
DIRECCION			
Tipo	De cremallera	De cremallera	De cremallera
Vueltas volante entre topes	3,7	4	3,8
Diámetro de giro	10,1 metros	10,2 metros	10,4 metros
FRENOS			
Sistema (del./tras.)	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor
SUSPENSIONES			
Tipo	Independiente a las cuatro ruedas	Independiente a las cuatro ruedas	Independiente a las cuatro ruedas
RUEDAS			
Llantas	Chapa, de 5 x 13	Chapa, de 5,5 x 13	Chapa, de 5 x 13
Neumáticos	155 SR 13	175/70 SR 13	165/70 SR 13
Peso en orden de marcha	910 kg.	950 kg.	950 kg.

SONORIDAD

	Ford	Renault	Peugeot
Al ralentí	57,9	58,5	54,9
A 60 km/h.	68,5	67,2	67,2
A 90 km/h.	69,9	71,9	71,8
A 120 km/h.	75,2	76,2	72,6
A 140 km/h.	76,5	78,1	75,3
A tope	79,8	80,5	79,5

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

FRENOS

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	Ford	Renault	Peugeot
A 60 km/h.	14,8	12,4	7,6
A 100 km/h.	40,9	38,2	29,0
A 120 km/h.	62,0	61,2	47,0

INTERIORES

TAMBIEN existen notables diferencias en los interiores de los tres modelos. Aunque son casi igual de largos, el Renault es el más amplio y sus ocupantes pueden disponer de mayor espacio delante y atrás, tanto en anchura como en altura. Es el 309 el segundo más amplio, la accesibilidad a su interior es buena en las plazas delanteras y, al igual que en el R-11, las puertas, generosas y amplias, tienen un buen ángulo de apertura. En el Ford, aunque con un espacio de acceso efectivo menor que el de los modelos franceses, no hay problema para entrar o salir.

Las plazas delanteras del Ford, que no han sido nunca un prodigio de amplitud a causa de sus paredes laterales, demasiado rectas, tienen unas excelentes butacas, con un diseño anatómico muy estudiado, al que sólo cabría pedirle un poco más

de apoyo lateral. El mullido de los asientos puede parecer duro al tacto, pero es perfecto para estar mucho tiempo sentado en ellos. La tapicería, aterciopelada y suave, no es muy calurosa, y es la mejor de los tres. En el Renault, los asientos delanteros, tipo «pétalo», disponen de un sistema de regulación que permite muchas posibilidades. Sujetan el cuerpo a la perfección y su único pero es su blandura y los tejidos empleados, algo calurosos. Las butacas del Peugeot, con regulación de apoyo lumbar la del conductor, no llegan a ser del todo cómodas. La culpa la tiene una banqueta que llega a dar la impresión de ser corta, por estar muy inclinada hacia atrás. El mullido de los asientos, bien sin más, es de dureza intermedia entre el Escort y R-11.

Las plazas traseras marcan una notable diferencia a favor del 309. A pesar de ser el asiento partido y abatible, al igual que en el Renault,

son las más cómodas de los tres, aunque a la hora de viajar tres adultos atrás irán más anchos en el R-11.

En el Escort, los asientos traseros son de buena cali-

dad, el mullido es correcto y la tapicería, al igual que los delanteros, de primera. Sus peros son un ángulo entre respaldo y banqueta excesivamente recto, y la banqueta

EQUIPAMIENTO

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

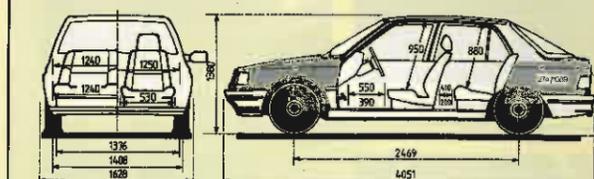


FRENTE A FRENTE

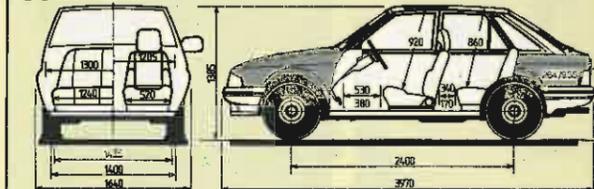
Los cuadros del Ford y Peugeot son los más completos. El del primero, el más vistoso y mejor resuelto. El uso del plástico se nota más en el Peugeot (arriba). El volante del R-11 (centro) es el más grande y grueso de los tres.

ta que resulta algo corta. El reposabrazos central, viajando tres personas atrás, puede resultar incómodo para la espalda del pasajero sentado en el centro.

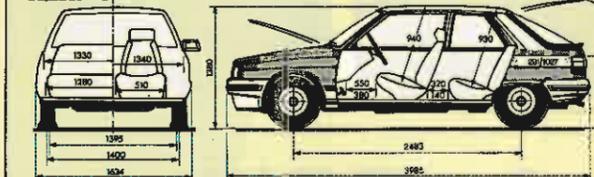
PEUGEOT 309



FORD ESCORT



RENAULT 11



LA RADIO CRONICA

Tan necesaria como la comida del mediodía. Indispensable para alimentar sus deseos de información. España como entrada. El mundo como plato fuerte. Y todos los condimentos de la actualidad para darle sabor a cada noticia. Un menú hábilmente dirigido por un gourmet del periodismo: (nombre del personaje). Y un equipo que conoce a fondo lo que se está cocinando dentro y fuera de nuestras fronteras. La cita con la realidad llega todos los días a Crónica 3. Y para entender la realidad se necesita algo más que buenos deseos. Se necesita la radio bien hecha.



Julián Nieto

antena 3



LA RADIO BIEN HECHA



Los asientos delanteros del 309 no llegan a ser cómodos. En los traseros, muy cómodos, tres adultos viajarán sin apreturas.



Los asientos tipo «pétalo» del R-11 sujetan muy bien. Las plazas traseras, amplias y cómodas, son las más espaciaosas.



En el Escort, los asientos delanteros son excelentes. Atrás, el ocupante del centro sufrirá en la espalda el reposabrazos.

Los tres enfrentados cuentan con amplios maleteros. El más grande es el del Renault 11, y el más pequeño el del Ford. En los tres, el asiento posterior es divisible por partes, lo que aumenta de forma notable las capacidades de carga.

En los interiores, el mejor resuelto es el del Ford. La versión Ghia cuida mucho el detalle y equipamiento, aunque éste puede equipararse al del 309, salvo los retrovisores de mando eléctrico y el techo solar. El Renault 11 es el pobretón de los tres en equipamiento, y sólo a base de elementos opcionales podría equipararse a sus rivales.

El salpicadero del Escort,

frío y funcional, es el más atractivo. El del Renault tiene un diseño más alegre y también emplea materiales de calidad, pero, en conjunto, es menos atractivo que el del Escort. En el Peugeot se hace demasiado evidente el empleo del plástico, material común para los tres, pero su diseño hace que sea poco vistoso.

En acabado final es Ford el mejor, impecable en los más pequeños detalles; y el Renault no se le queda atrás. El acabado del Peugeot no llega a las cotas que impone el alemán, que junto a Renault tienen fama de ser los que ponen más alto el listón. A Villaverde le toca ahora superar el reto.

BALANCE FINAL



	Ford	Renault	Peugeot
Velocidad máxima	3.º ***	2.º ***	1.º ****
Aceleraciones	3.º ***	2.º ***	1.º ****
Recuperaciones	3.º ***	2.º ***	1.º ****
Consumo	1.º ****	3.º ***	2.º ****
Transmisión	2.º ****	2.º ****	1.º ****
Caja de cambio	2.º ****	2.º ****	1.º ****
Frenos	3.º ***	2.º ***	1.º ****
Dirección	2.º ***	3.º ***	1.º ***
Comportamiento	3.º ***	2.º ****	1.º ****
Aptitudes urbanas	2.º ****	3.º ****	1.º ****
Autonomía	1.º ****	3.º ***	2.º ****
Habitabilidad	3.º ****	1.º ****	2.º ****
Maletero	3.º ***	1.º ***	2.º ***
Confort	1.º ***	3.º ***	2.º ***
Posición conductor	1.º ****	2.º ***	2.º ***
Sonoridad	2.º ***	3.º **	1.º ****
Equipamiento	1.º ****	2.º ***	1.º ****
Calidad-precio	2.º ****	2.º ****	1.º ****

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

CONCLUSION

DEJANDO a un lado las consideraciones económicas, en lo que a precio final se refiere, hay que buscar las diferencias entre los tres modelos enfrentados a nivel de presentación, prestaciones y comportamiento. Es el francés de Peugeot el más equilibrado, el que mejores prestaciones ofrece y, sobre todo, el más seguro. A favor del Ford cuenta la presentación, irreprochable, y su mínimo consumo. Un poco más de brío en su motor y una mejora de sus incó-

modas reacciones y comportamiento le harían subir un escalón, pero, por ahora, el R-11, aunque más ruidoso y gastón, supera al Escort por estrecho margen.

Habrà que esperar a que Peugeot-Talbot lance su 309 diesel el próximo año, y si mantiene el precio estimado, aun a pesar de esas doscientas mil pesetas de diferencia, los diesel de Ford y Renault tendrán que buscar nuevos argumentos para luchar en igualdad de condiciones con el león de Peugeot.

Juan Diego Martínez
Fotos: R. Rodríguez

Todos cortados por el mismo patrón y distintos en su concepción. La llegada del 309 repercutirá en las ventas del Escort y el R-11.



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 16

Independiente, semana a semana.



Agosto: Mes de la novela negra en Cambio 16

4 semanas, 4 novelas de Vázquez Montalbán.

Comprar y vender



CUIDE LA SALUD DE SU FAMILIA

PASTILLAS
GOLD

AM

SIN AMIANTO
SUPREME

PARA SU COCHE
MONTE PASTILLAS
SIN AMIANTO
PIDALAS EN LOS
COMERCIOS DEL RAMO

AMADEO MARTI CARBONELL S.A. NULES - CS.

Auto Beltrán S.A.

P.º BONANOVA, 13. TEL. (93) 211 60 00

VEHICULOS TOTALMENTE REVISADOS
MERCEDES 500 SEC, full equip. B-FV.
MERCEDES 190 E 2.3-16 v., B-HG.
MERCEDES 300 D, W123, B-F, 88 CV.
MERCEDES 240 D, W-123, M-DV.
MERCEDES 300 SEL 3.5, M-V.

MAZDA 323, a estrenar. Varios.
MAZDA 626, B-GG.
BMW 732i, full equip. B-FB.
BMW 732i AUTOMATICO, B-EG.
BMW 728, B-DU.
BMW 633 CSi, B-BV.
BMW 320 A, full equip. NA-I.
BMW 3.0 Si, B-BB.
BMW 2.800, B-F.
PORSCHE 911, B-FC.
PORSCHE 911 SC Targa, B-EF.
MERCURY Cougar B-634.

MERCURY Cougar XR-7, B-DG.
PONTIAC Firebird 400.
BENTLEY Silver Shadow.
MUSTANG descapotable, M-B.
ROVER Vandenplas EF1, B-GT.
ALFA SUD 1.5, B-FP.
ALFA GTV 6 2.5 aire.
FORD Capri 2.8i, B-FB.
FORD Rekord, G-N.
OPEL Commodore GSE, Z-G.
CITROEN 2CV.6, B-FU.

Detrás de este ovalo se encuentran los mejores servicios del mercado.



en Valencia

montalt

SU CONCESIONARIO

Ctra. Madrid Valencia km.347 • Tel. 370 31 50

no importa estado. Barato. Tel. (981) 29 52 37. Horas, 20 a 24 y 14 a 16.

ALFA Romeo Sprint, 115 CV. Techo solar, llantas, spoiler, impecable, gris plata. Raúl. Mañanas. Tel. (91) 401 27 00. Noche, (91) 850 96 28. Precio, 1.100.000.

MERCEDES 300 D. Pintura metalizada, cierre centralizado. M-HC. Tel. (986) 22 48 13.

OCASION. Fuego GTX A.A. Nuevo, pocos km. M-FC. Completo, extras. Tel. oficina (911) 22 24 62.

COMPRO Simca 1200 TI. Tel. (925) 21 12 00, de 8 a 15. Enrique.

SE MONTAN TODA CLASE DE

Esferas CITROËN

Citroën GS. Las 5 esferas, 19.500 ptas.

Citroën BX. Las 5 esferas, 20.500 ptas.

Citroën CX. Las 5 esferas, 28.000 ptas.

Se dan 6 meses de Garantía total de material y mano de obra. También se montan por unidad.

Direcciones hidráulicas reparadas de toda clase de vehículos con la misma garantía

Talleres JOMA

C/ San Deogracias, 41. Tel. 208 09 39
28044 MADRID

MAS BARATO EN EUROPA

Coches usados:
BMW, MERCEDES, PORSCHE,
JAGUAR, etc.

TRANSIT CAR BELGIUM
Tel. 07/32/3/658 72 28

Se ruega contestar en inglés o francés.

PARTICULAR VENDE

JAGUAR XJ6

Año 1981. Blanco,
impecable.

Sólo un dueño.

3.000.000 de pesetas

Teléfono (91) 407 21 08

SUSCRIBASE A MOTOR 16



Motor 16
Apartado Nº 330 F.D.
MADRID

Para cualquier información complementaria llámenos al teléfono 91-268 04 02-03.

AUTOMOVILES
CANALCAR

COMPRAMOS A TODO AQUEL QUE QUIERA VENDER UN AUTOMOVIL QUE ESTÉ EN MUY BUEN ESTADO. OPERACION RAPIDA E INMEDIATO PAGO AL CONTADO DE SU VEHICULO. TASAMOS A DOMICILIO.

Nota: La presentación de este anuncio aumenta el valor de su coche en 3.000 ptas. más

UNA VEZ FIJADO EL PRECIO

EMPRESA RECOMENDADA

Martin de los Heros. 63. Tels.: 248 62 60 - 248 58 60
MADRID

Un número apasionante:



El sexo y los españoles a través de los siglos.

Un tema sorprendente en Historia 16, el número especial de agosto dedicado al amor y la sexualidad en la Historia de España, tratado con rigor por los más prestigiosos especialistas. Diez artículos que tratan desde "El amor en las cavernas" hasta el "Noviazgo y matrimonio en el franquismo" y tocan las más importantes épocas y culturas de nuestra historia.

También en este número de Historia 16 un estudio histórico y arquitectónico del famoso Miquelete de Valencia. Y las habituales secciones de Conquista del pasado, Epopeya americana, etc.



Leo Burnett

historia 16

La Historia es noticia.

CARTA ABIERTA A PALACIN

SR. Palacín: En su comparencia ante los micrófonos de RNE el pasado 31 de julio, esa mañana me pareció que al evaluar el riesgo potencial del tráfico ponía el énfasis en el capítulo «exceso de velocidad» y en eso estamos de acuerdo. El problema está, sin embargo, en la absoluta relatividad del término «exceso».

En efecto, todo depende del vehículo, de su estado general y especialmente de sus frenos, suspensión, dirección, neumáticos y faros si es de noche, de su carga y disposición de ésta, del tiempo atmosférico, de la vía utilizada y de su estado de conservación en el tramo concreto y de la visibilidad del trazado, de la cantidad y el tipo de tráfico que soporta en ese momento, de la hora, de la luz, del conductor, de su estado físico, de su eventual estado anímico, de su eventual fatiga, etcétera,

de forma que combinando todas estas circunstancias puede haber a veces más exceso en conducir a 30 kms/h que otras en hacerlo a 150.

Por ello, don José Luis, ¿no cree que más valdría actualizar los límites de velocidad específicos para puntos concretos y hacerlos cumplir a rajatabla y liberalizar los límites genéricos, que ni la propia Policía de tráfico cumple, según he podido comprobar en multitud de ocasiones y atenerse simplemente a lo dispuesto en el artículo 17 del vigente Código de la Circulación?

No quiero terminar sin manifestar lo que en mi opinión es causa, no sólo de la inmensa mayoría de los accidentes de tráfico, sino absolutamente de todos los problemas de la carretera. Son cuatro puntos y todos ellos empiezan por I.

- 1.º Imprudencia.
- 2.º Impericia.
- 3.º Ignorancia.
- 4.º Insolidaridad.

Ignacio Gavira
Ciudad Real

Agenda

Del 26 de agosto al 1 de septiembre

AUTOMOVILISMO

- El XX Premio Ciudad de Alcañiz comenzará a las 10 horas el domingo 31 de agosto con la carrera de Inicial. Cope Polo, Campeonato Real de Producción, Sport Prototipos y Renault 5 Turbo completan el programa. En el programa Estudio satelital se retransmitirá algunas de las pruebas.

MOTOCICLISMO

- El Trofeo de Motocross Excelentísima Diputación de Guadix, puntuable para el Campeonato de España, que organiza el Club Motins, se celebrará el día 31.

TODOTERRENO

- El Rallye Transpaña 88 comenzará en Alcañiz el día 28 de agosto. Esta prueba finaliza el día 30 en la localidad almeriense de Vera.

DIRECCIONES

LES agradecería que me diesen las direcciones de los importadores para España de las siguientes marcas: Ferrari, Innocenti, De Tomaso, Morgan y Lotus.

Juan Luis Crespo
Arzúa (La Coruña)

Respuestas

Las direcciones que nos solicita son las siguientes:

Ferrari: Ferrari Import Española, S. A. Francisco Gervas, n.º 11. Madrid.

Innocenti: Inocar Innocenti. Julián Camarillo, n.º 39. Madrid.

De Tomaso: Auto Barajas. Isis, n.º 1. Madrid.

Morgan y Lotus: Tayre. Príncipe de Vergara, n.º 253. Madrid.

ESTRANGULADOR DEL FIESTA

TENGO un Ford Fiesta XR-2 de veintitrés meses. Ya estando en garantía dio problemas el estrangulador automático. Según Ford, se reparó, pero lo cierto es que a los cuatro meses se volvió a repetir el problema. Por fin me decidí a repararlo, teniendo la mala suerte de llevarlo a Automyra, concesionario Ford. Tras cuatro visitas al taller y 5.033 pesetas de un estrangulador nuevo, una limpieza de carburador y muchas discusiones, el coche sigue como al principio: ¡mal!

Luis Perdigas Huerta
Madrid

ACLARACION

En el comentario de tiendas aparecido en la revista 144, referente a Cupla, S.A., no aparecen los domicilios de las delegaciones situadas en las calles Doctor Esquerdo, 110, de Madrid, y Amigó, 12, de Barcelona, que también son servicios de Cupla, S.A.

CRITICA DE TIENDAS

LA BOUTIQUE DE LA MOTO

TODO PARA LAS DOS RUEDAS

EN la plaza de Barceló, de Madrid, están situados los nuevos locales de La Boutique de la Moto. Estas instalaciones están divididas en tres plantas, cada una de las cuales está dirigida hacia un aspecto determinado de las motocicletas.

Así, en la planta baja se encuentra instalada la exposición, en la cual se encuentran los modelos más característicos de las marcas de las que son agentes oficiales: Yamaha, Laverda, Montesa y Moto Guzzi. También tienen expuestos modelos de Vespa y de Puch, firmas de las que son subagentes.

Las motocicletas pueden ser financiadas por los

cauces normales, es decir, mediante bancos y financieras, lo que facilita el trámite para el futuro comprador.

En la planta inferior se



hallar instalado el almacén de recambios, en el cual se pueden encontrar, además de los recambios originales de las marcas, otras piezas

que en cualquier momento pueden ser necesarias para efectuar una reparación.

La planta superior alberga todo un completísimo surtido de prendas deportivas, desde cascos hasta cazadoras, pasando por otros elementos indispensables para la conducción de una motocicleta, como pueden ser guantes o monos de conducción.

Todos estos elementos se pueden adquirir en esta tienda mediante el sistema de credi-accesorio.

Al frente de todas las instalaciones se encuentra Guillermo Costilla, toda una institución en el mundo de la motocicleta, tanto en su faceta de director de una de las primeras tiendas de motos de nuestro país como patrocinador de muchos pilotos.

Puntuaciones: Exposición, 7,5; recambios, 8; accesorios, 9; financiación, 8.

LA ESPUELA QUE MAS PICA

Alejo García, Director de los Servicios Informativos de la COPE, presenta cada noche a las 11,30, "Popular, Popular". Un balance de la actualidad diaria, analizando las noticias desde una



Alejo García

perspectiva profunda, relajada, sin acaloramientos. Como sólo saben hacerlo los mejores profesionales.

Y a las 12 en punto, el programa se transforma en "La Espuela".

Dos profesionales de excepción, Ramón Pi y Carlos Dávila, se unen a Alejo para espolear la sensibilidad de la opinión pública del país.

LA COPE A TOPE



RADIO POPULAR

DE 23,30 A 0,30 H.

EN BARCELONA RADIO MIRAMAR



COSTA BLANCA UN ALTO EN EL CAMINO

Las magníficas playas de la Costa Blanca, sobre todo desde el cabo de Gata y Garrucha, están casi inutilizadas por el mal estado de las carreteras, las múltiples dificultades y la laboriosidad de los recorridos, a lo que se une los caminos de firme descarnado con grandes trozos de tierra y la excesiva estrechez de las vías. Pero a pesar de estas dificultades

del camino el viaje merece la pena por la amabilidad de las gentes de estas tierras, la cocina natural y los precios razonables. El alojamiento en la primera parte del recorrido es escaso y tampoco existen muchas gasolineras.

Restaurante Sol y Playa.—En la playa de Carboneras está este restaurante, cuyas especialidades son las frituras de pescado, el pescado a la carbonera y el

bonito ahumado, que vienen a comprar de todos los pueblos de los alrededores. Abierto de siete de la mañana a dos de la madrugada, las veinte mesas de que dispone están servidas en temporada por cuatro camareros. Disponen de un menú por 600 pesetas, pero si se prefiere comer a la carta la factura ronda las 1.500 pesetas.

Restaurante Mamabell's.—Situado en las proximidades del hotel Mojácar, en el centro de esta bella ciudad, Mamabell es un amplio local muy progresivo, decorado con gusto. La cocina italiana y francesa se alternan con los platos típicos del país, pescados y mariscos y una gamba blanca fresca y casi viva. Comer a la carta cuesta unas 2.000 pesetas, pero si se prefiere se puede elegir el menú por 1.400 pesetas.

Restaurante Costablanca.—En Aguilas, y situado en el paseo que circunda el puerto, que se divisa desde su amplia terraza, este restaurante especializado en arroces los tiene para todos los gustos; probar sus parrilladas merece la pena. A la carta se puede comer por 1.400 pesetas pero disponen de un menú de 425 pesetas.

Hotel Bahía.—En el puerto de Mazarrón, y sobre la playa el hotel Bahía, que está abierto todo el año y dispone de amplios comedores y zonas de estar, tiene una surtida carta de pescados y arroces. Comer a la carta puede salir por unas 2.000 pesetas, mientras que el precio del menú es de 1.500 pesetas. El hotel dispone de 54 habitaciones y de

Desde el cabo de Palos hacia el norte, el caldero, arroz con caldo de pescado y ali-oli se convierten en la especialidad más típica de la zona.



55 mesas servidas por seis camareros.

Restaurante El Moski.—En la falda del faro de Palos, por donde no dejan de pasar barcos, está situado este local amplio y aireado, atendido por gente amable y cuya especialidad es el caldero. Con aparcamiento fácil y sombreado suficiente para las 30 mesas que sirven cinco camareros, se puede pedir el menú, 1.000 pesetas, o comer a la carta por el doble más o menos.

Restaurante Borsalino.—En la Manga del Mar Menor y muy señalizado se encuentra este restaurante francés, cuya decoración es un descanso para los sentidos pese al contraste de estilos. Su propietario, José Sixu Jenichu, regenta este local y también el Gran Borsalino, el primero con 12 mesas y el segundo con 40. La cocina francesa y la del país se complementan con una nutrida carta de arroces y mariscos. A la carta se puede comer por 2.500 pesetas, y por 1.500 si se prefiere el menú.

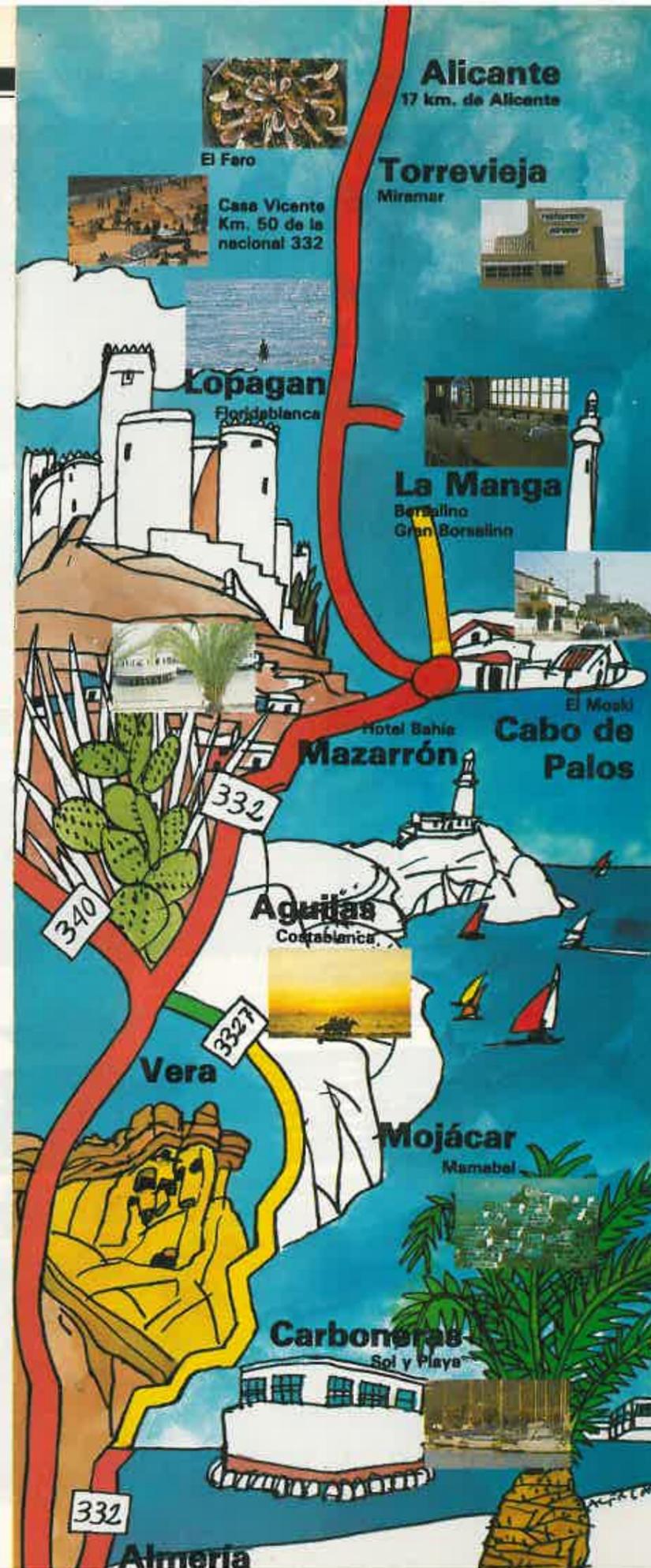
Restaurante Floridablanca.—Situado entre San Javier y San Pedro del Pinatar, en la carretera que bordea el Mar Menor, destaca la forma de proa de barco de este restaurante, construido sobre pilotes en el mar y al que se llega por una pasarela. En este local amplio, con 40 mesas servidas por dos camareros fijos y varios eventuales, se pueden comer arroces, pescado y mariscos de calidad. Su especialidad es el caldero.

Casa Vicente.—En el kilómetro 50 de la nacional 332 está este restaurante, muy visitado por viajeros, veraneantes y gente del país, debido a la gran variedad de combinaciones posibles en la elección del menú, adaptable a todos los bolsillos y gustos. Disponen de un menú turístico de 625 pesetas, y a la carta por 1.200, aunque se puede comer por menos y rápidamente en la amplia barra repleta de tapas.

Restaurante Miramar.—En Torrevieja, sobre la nacional 332 y situado sobre el muelle de yates, está este amplio y claro local, agradablemente decorado, con amplios ventanales sobre el puerto y una terraza que domina el puerto deportivo. Las especialidades son los arroces de todo tipo y el pescado. El menú cuesta 1.200 pesetas y a la carta alrededor de 2.500 pesetas.

Restaurante El Faro.—A 17 kilómetros de Alicante, sobre la nacional 332 y a la derecha, en dirección a Alicante. Su propietario, Pepe, con ocho camareros atiende las 80 mesas, donde sirven todas las especialidades de la tierra acompañadas de buenos vinos de Monóvar y Jumilla. Una de las peculiaridades de este restaurante, en cuya carta destaca el caldero, las frituras de pescado y las gambas rojas y blancas, es que el pan lo sirven tostado y ligeramente pringado de ajo. A la carta cuesta comer alrededor de las 2.500 pesetas y hay menú por 760 pesetas.

Enrique Blanco



SEAT IBIZA BIMOTOR DOS MEJOR QUE UNO



Dos motores y cuatro ruedas motrices han convertido al Ibiza en una máquina eficaz, que con José María Serviá y Alex Brustenga muy pronto debe empezar a ganar carreras en el Campeonato de España de Rallyes de Tierra.



La idea no es ni nueva ni revolucionaria. Pero no cabe ninguna duda de que se sale de lo corriente. Y mucho. Es el coche con el que José María Serviá y Alex Brustenga están corriendo el Campeonato de España de Rallyes de Tierra: el Ibiza Bimotor. Y es que en Seat han metido un motor en el maletero de un Ibiza y así, además de doblar la potencia, han obtenido un cuatro ruedas motrices.

«La idea nació casi por casualidad —explica Vicente Aguilera, quien en Seat tiene entre otras importantes responsabilidades la de Seat Sport, el departamento de competición de la casa—. Charlábamos con Salvador Serviá sobre las opciones que tenía para correr esta temporada y tras darle vueltas a varias salió ésta. Lo que ocurre es que no la ha aprovechado él, sino que ha sido su hermano José María quien se ha atrevido a hacer de conejillo de Indias junto con Alex Brustenga.» Esta conversación tuvo lugar en noviembre y en abril el coche estaba en la salida del primer rallye. Eso sí, casi sin probar, lo que ha provocado varios abandonos a causa de la falta de puesta a punto. Ahora las cosas ya son completamente distintas. «El que ya estamos delante cuando el coche puede evolucionarse muchísimo más nos indi-

ca que vamos por buen camino —dice con una cierta satisfacción Aguilera—. Por eso ahora mi objetivo es aumentar la fiabilidad. Ya vendrá el momento de hacerlo más competitivo: ahora hemos de ganar carreras.»

La idea es bien simple: dos motores, uno en su sitio y otro detrás con todos los mandos y accesorios doblados. El pedal del acelerador manda dos cables, uno hacia cada motor; el del embrague, lo mismo; la palanca de cambio tiene dos reenvíos que parten en sentidos opuestos a gobernar cada uno de los cambios. También hay dos radiadores, uno en su lugar habitual y otro tras los asientos, que es refrigerado por un ventilador al que le llega el aire mediante unas amplias tomas ubicadas tras los montantes de las ventanas.

«Esta idea —dice Aguilera— funciona en cuanto que nos movemos en un suelo de tierra y somos conscientes de que en asfalto tendríamos más problemas. Aquí el deslizamiento compensa las diferencias de potencia, y como ésta tampoco es exagerada, no tenemos problemas de tracción.» Otro truco interesante es que el motor trasero es acelerado antes que el delantero. De este modo, al dar gas, el tren trasero reacciona primero, con lo que el coche tiene un comportamiento más definido.

El segundo nivel de preparación del coche, que podría ser a finales de este año, consistirá en aligerar el coche actual en unos cincuenta kilos. Ahora las puertas son todavía de chapa. También se ganarían unos diez caballos por motor y se mejorarían las suspensiones. El tercer nivel, para el que todavía no están aprobados los presupuestos, sería poner dos motores de carreras, de unos 150 caballos cada uno, diseñar unas suspensiones específicas, emplear materiales más sofisticados y, por último, construir dos subchasis que partan del núcleo central y que sostengan cada motor y cada tren.

La financiación de este proyecto corre a cargo, por una parte, de Seat, «que pone los hierros y la ciencia», en palabras de Aguilera; es decir, que además de ser propietaria de los coches financia su desarrollo y los materiales. El

Dos cuentarrevoluciones, dos manómetros, dos termómetros... El motor trasero es acelerado, antes que el delantero. (Por medio de un solo pedal...)



trabajo de chapa y montaje ha corrido a cargo de Motor-Park, un concesionario Seat de Barcelona, mientras que el RAC de Cataluña y la empresa de líquidos para automoción Iada hacen correr los coches.

Después de la teoría viene la práctica. Así, con todo el equipo al completo asistimos a una sesión de puesta a



El periodista metido a piloto
Alex Brustenga da las instrucciones

punto en la que tenemos ocasión de ir de acompañantes de Alex Brustenga y luego de intentar imitarle. Esta es la primera vez que Alex afronta una temporada completa al volante, ya que hasta ahora la mayor parte de su dedicación ha sido de copiloto, en especial ha acompañado durante muchos años a Salvador Serviá. Comenta, al igual que antes había dicho Aguilera, que el coche ha resultado más fácil de conducir de lo previsto, aunque confirma que el llevar al límite una tracción a las cuatro ruedas es difícil, puesto que cuando el coche derrapa de uno u otro tren el conductor tiende a reaccionar como si se tratase de una tracción delantera o de una trasera. Al ser ambas cosas a la vez, un golpe de gas o un volantazo que en aquellos casos nos hubiesen sacado de un apuro, ahora nos pueden complicar todavía más las cosas. «Yo lo dejo irse —dice con pragmatismo— y espero hasta que veo las cosas claras.» Alex conduce por un estrecho camino de tierra, en el que nos hace una pequeña demostración. Pero una vez nos toca a nosotros el turno de pilotar, las cosas se complican. La posición de conducción no es la más adecuada a nuestra talla. El pedal del embrague, que ha de vencer la resistencia de dos de esos órganos, no lo encontramos duro en exceso, pero sí de muy largo recorrido. A la vista se nos ofrecen los relojes, todos por duplicado: dos cuentavueltas, dos termómetros de agua y dos manómetros de aceite. Arrancamos primero el motor trasero. Luego el delantero. Cada uno con su botón al efecto. Una vez en marcha nos vamos encontrando a gusto con relativa rapidez. Pronto nos atrevemos a hacer nuestros pinitos. El coche nos parece manejable, obediente, dócil, diríamos, pese a que no llegamos a su límite ni al nuestro.

Texto y fotos: J. L. Aznar



Vicente Aguilera (izquierda) con sus pilotos Serviá y Brustenga
José María estuvo a punto de ganar el último rallye de tierra celebrado

IBIZA BIMOTOR

COMO ES

EL poner un motor en el maletero de un Ibiza no es tan fácil como parece. Para ello toda la estructura es nueva desde los asientos hacia atrás. Es más resistente para poder soportar tanto la tracción como el peso —más de cien kilos— que supone el motor. De todos modos, para ello se ha empleado mucho material de serie de la parte delantera —en un 70 por 100 según Vicente Aguilera.

Se han conservado los anclajes de las suspensiones y parte de éstas, lo que las limita un tanto en cuanto que es un vehículo que ha de desenvolverse en terrenos difíciles.

Los amortiguadores son de gas. Los cuatro frenos son de disco, los traseros son los delanteros de serie y delante se han puesto unos de Volkswagen ventilados. Las llantas son las conocidas de aleación que llevan los modelos de serie y en ellas se han montado neumáticos Michelin M-4 para tierra.

Los motores son dos System Porsche 1500 con preparación similar a los de la Copa de Rallyes y cada uno de ellos, con dos carburadores dobles

Weber, da una potencia de 125 caballos.

Los cambios son de relación cerrada y llevan un grupo corto que da una velocidad máxima de 140 kilómetros por hora. El peso del coche así equipado es de 1.001 kilos en orden de marcha.



PAUL NEWMAN

**P.L.N.
PARA SUS RIVALES**

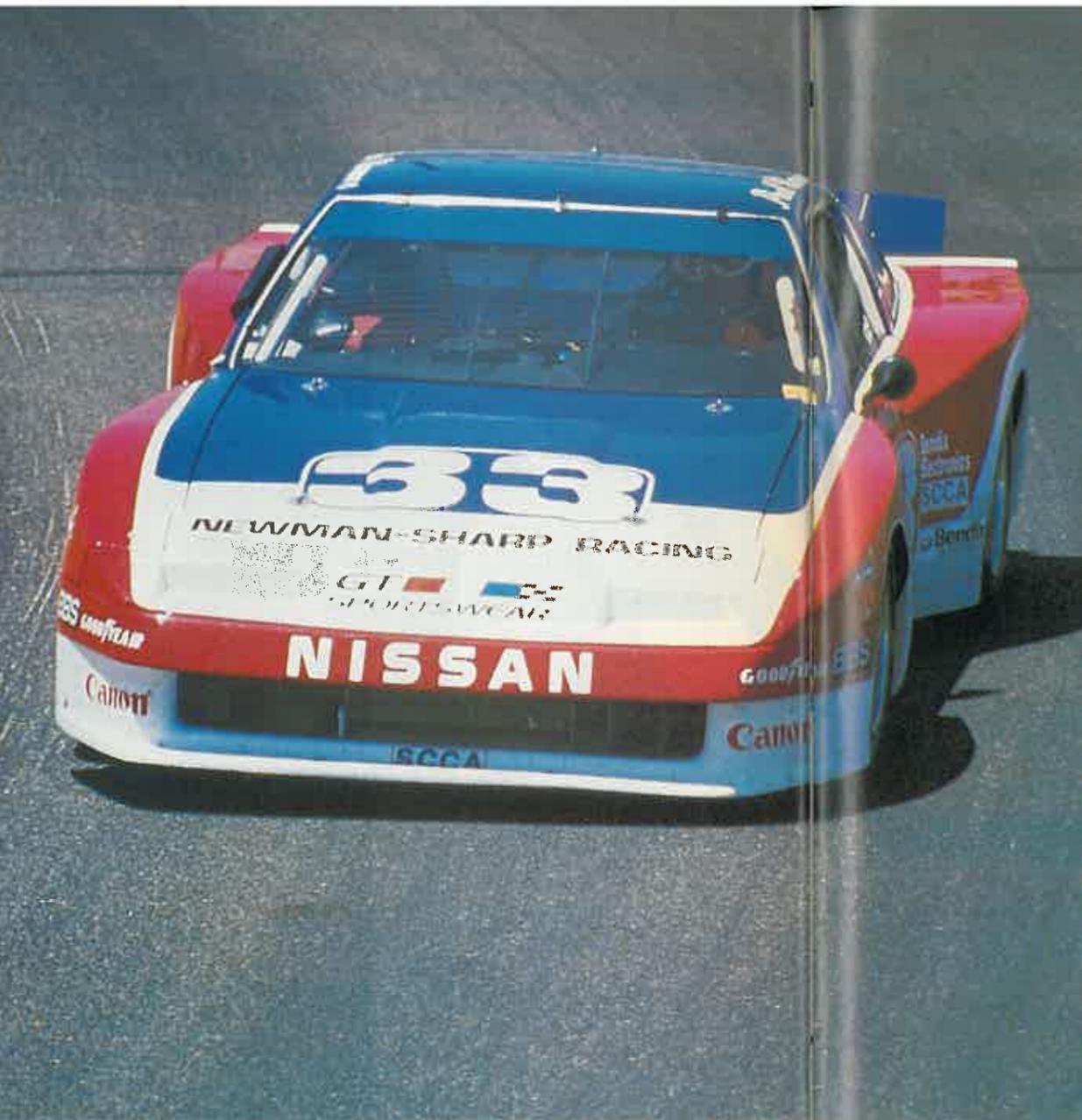
SE llama Paul Leonard Newman, tiene sesenta y dos años, unos ojos azules tan fríos como enigmáticos y una mirada sin igual dentro del mundo del celuloide. Es un gran actor, uno de

los últimos astros de Hollywood y un verdadero *sex-symbol*, el hombre que tiene los rasgos de dureza y virilidad que caracterizan al varón americano. Paul Newman es, también, un gran pi-

loto. Cuando PLN se sienta al volante de su Nissan 300 ZX, un turismo de carreras preparado especialmente para la serie Trans-Am, puede olvidarse sin ningún problema de su fecha de naci-



PLN, Paul Newman, se concentra antes de tomar la salida. Esa concentración es su mejor arma para vencer a los jóvenes



El Nissan 300 ZX con el que acaba de vencer en Lime Rock es un verdadero coche de carreras. Newman conduce sin complejos este monstruo mecánico con más de cuatrocientos caballos de potencia en sus entrañas.



El momento de gloria para el piloto Newman fue, sin duda, su segundo lugar en las 24 Horas de Le Mans de 1979. El champán corrió a raudales en el circuito francés. Ahora es uno de los conductores más temidos del campeonato americano IMSA.



miento para imponerse a rivales mucho más jóvenes.

Paul Newman pertenece a una especie privilegiada, la de los vencedores, y no sólo gana en el cine, en la ficción, sino también en la realidad. Hace tan sólo dos domingos, Paul Newman ganó la carrera denominada Lime Rock Bendix al volante de su monstruoso Nissan oficial, un turismo con más de cuatrocientos cincuenta caballos de potencia. Newman dio las sesenta y seis vueltas al circuito a una media de 146,5 kilómetros por hora. La victoria le reportó un premio de un millón y medio de pesetas, que el actor transfirió, como siempre, a fundaciones benéficas.

Este corredor incansable es PLN, Paul Newman para el cine, un personaje que en los circuitos se transforma por completo. En las pistas de competición el cómico deja su sitio a un piloto serio que parapeta sus ojos y su intimidad tras unas gafas de sol enormes. «Muchachos, dadme la posibilidad de

concentrarme, no soy Andretti, ni Stewart, ni A. J. Foyt.» Con mucha frecuencia, Newman dirige tales palabras a la nube de fotógrafos, a los profesionales de la prensa, que intentan captar hasta su menor pestañeo.

Newman ama de verdad las carreras, no es un profesional del volante en el estricto sentido de la palabra, pero sí es un piloto bien pagado, no sólo por la marca automovilística Nissan, sino también por las cervezas Budweiser, las mismas que apoyan a Mario Andretti en las carreras tipo Indianápolis. «Cuando corro, cuando tengo un adversario a mi lado —dice—, siento que la vida no está hecha sólo de flores, no está hecho de rosas rojas. Me siento espoleado en el interior. Para mí la velocidad representa una vía de escape.»

La pasión de Newman por los automóviles no es un capricho de última hora, es una pasión antigua, con más de treinta años de vida a sus espaldas. Una pasión que no le ha podido quitar ni su

propia esposa, la también actriz Joanne Woodward, que le ha pedido miles de veces que cuelgue el casco y los guantes. «Es como hablar al viento —asegura—. Paul hace lo que le gusta y corre, aunque sabe que tiene verdaderos ases por delante.»

Paul Newman se lanzó en el mundo de las carreras en 1975. PLN inició su actividad a los mandos de un Triumph TR 6 y los primeros contactos con las pistas, siempre en competencia directa con pilotos aficionados, pusieron de relieve las buenas maneras de Newman, que al año siguiente, en el 76, ya consiguió su primera medalla de oro en las pruebas del SCCA.

A partir de ese momento, Newman se lanzó de lleno a la competición de altura. El actor ya había descubierto que «si a un hombre se le quita el sentido de la velocidad, el sentido de la libertad, se convierte en un ser amorfo, irrelevante». En las 24 Horas de Daytona de 1977 sorprendió a todo el mundo;

tras un esfuerzo soberbio llevó su Ferrari Daytona, un coche bastante veterano ya por aquella época, hasta el quinto lugar de la clasificación general. Newman, un deportista nato que todos los días hace más de una hora de ejercicio físico, supo sacar partido de su mayor resistencia al calor, y en los últimos compases de la carrera adelantó a sus rivales, todos agotados.

El Daytona, patrocinado por otros dos sectores, el «duro» Clint Eastwood y el inolvidable «Kung-Fu» David Carradine, marcó la existencia de Newman, que a partir de ese momento se compró dos modelos de la marca Ferrari, «una marca que hace coches pródigos y está dirigida por un gigante de la especialidad, por el *comendatore* Enzo Ferrari, a quien tengo el gusto de conocer personalmente, un mito para Italia y para el mundo».

El actor americano ya estaba lanzado y, al igual que los buenos vinos, sus prestaciones fueron mejorando a medi-

da que envejecía. En 1979 alcanzó el punto más alto de su carrera. Newman, en compañía del *rellenito* Dick Barbour y del desaparecido Rolf Stommelen, consiguió el segundo puesto en las 24 Horas de Le Mans.

El héroe de los ojos azules fue la atracción principal de aquellas 24 Horas. Durante la noche de la carrera rodó con toda precisión en medio del aguacero que inundó la pista francesa, y durante el día mantuvo el ritmo de los mejores pilotos profesionales.

El actor estuvo en su papel de estrella con toda naturalidad. Sus admiradoras femeninas llegaron al delirio cuando Newman se movió y se lució como un animal cinematográfico, salió a la puerta de su *motor-home* en bañador, justo cuando azotaba un frío siberiano, para firmar autógrafos a diestra y siniestra.

Paul Newman, «el liberal convencido, el rebelde, el altivo, el hombre que no debe nada a su público, ni un autó-

grafo», salió de Le Mans en olor de multitud, pero, eso sí, sin sucumbir ante los encantos de sus fans, fiel a ese principio que dirige su vida matrimonial con Joanne Woodward: «Para que pedir una hamburguesa requemada cuando se tiene en casa un filete jugoso.»

Paul Leonard Newman, PLN para sus rivales, sigue en la brecha a sus sesenta y dos años. El cine y los automóviles son todavía las dos claves de su vida, una vida que comenzó realmente en 1955, al morir James Dean, el «Rebelde sin causa», tras estrellarse con su Porsche Spyder de carreras; la desaparición de Dean fue el detonante para que el director de la obra de teatro «El combate», una obra escrita por Ernest Hemingway, se acordara de Newman y le diera su primer papel estelar. PLN es, ahora mismo, piloto oficial de Nissan, dirige películas sin parar, gana carreras de prestigio internacional.

Angel Marco

VICTORIA del Kouros Mercedes conducido por Mike Thackwell y Henri Pescarolo en los 1.000 Kilómetros de Nurburgring, prueba patrocinada por esta misma marca, Kouros, que se ha embarcado en un contrato de tres años con el equipo Sauber para hacer correr uno o dos coches equipados con motor Mercedes Turbo. Su victoria merece todo el crédito, aunque al final de una accidentada carrera, que tuvo que ser interrumpida en su primera hora y que estuvo marcada por el accidente que eliminó a los dos Porsche oficiales, faltaron la mayor parte de sus rivales. Porque lo cierto es que Mike Thackwell consiguió poner el coche en primera posición cuando estaban todos ellos tras batir ni más ni menos que a Stuck, líder inicial de la prueba.

Aceptablemente rápido en seco, el exceso de apoyo aerodinámico que proporciona su carrocería y que le hace conceder terreno a los mejores Porsche y Jaguar, fue decisivo en mojado, y Thackwell, que llevó el peso de la carrera, logró hacer maravillas.

Por parte española, Villota y Vélaz se subieron al tercer escalón del cajón después de una carrera sin problemas. Jesús Pareja se quedó inédito en esta ocasión al retirar sus coches después del accidente Walter Brun y dado que hasta aquel momento había conducido Oscar Larrauri. Una postura que fue imitada por los equipos Joest y Kremer y que no se hubiera producido si los organizadores no hubieran interrumpido la carrera. Si lo hicieron es porque debieron asustarse ante el accidente y les remordió la conciencia por las condiciones atmosféricas y de baja visibilidad en las que se dio la salida.

La inscripción de estos 1.000 Kilómetros de Nurburgring fue impresionante. Además de los dos Porsche oficiales y el Kouros Mercedes, reapareció con un coche el equipo Kremer, a quien no se veía después del mortal accidente de Jo Gartner en Le Mans. También estaba Richard Lloyd con su Porsche y además Jaguar decidió traer tres coches como en Jerez. Desafortunadamente para ellos, Warwick se las arregló para destruir un coche en los entrenamientos del viernes, obligando a sus jefes a redistribuir seis pilotos entre dos coches. Al final, Cheever y Schlesser recibieron el respaldo de Hans Heyer y Warwick formó equipo con Lammers y Brancatelli.

Fuera del equipo Jaguar también hubo algunos cambios de formación. En Porsche Brun, Boutsen formaba pareja en esta ocasión con el propio Walter Brun y Jelinski se reunía con su antiguo compañero de la época del Gebhardt, Dickens. En Kremer, Alessandro Nannini formaba equipo con James Weaver. En el Porsche de Lloyd, Baldi tenía como compañero a Klaus Niedwiedz; y en el equipo Joest, que

1.000 KILOMETROS DE NURBURGRING

KOUROS CUMPLIO

Villota-Vélaz fueron terceros en una carrera protagonizada por la lluvia y los accidentes y ganada por el Kouros Mercedes de Thackwell-Pescarolo.



sólo alineaba un coche, en parte porque Ludwig corría en Estados Unidos, en parte porque su primer coche había arduo la semana anterior en una prueba del campeonato alemán, Winter era secundado por Piercarlo Ghinzani y Chris Nissen.

Los entrenamientos, que se plantearon como una pugna entre los Porsche oficiales y los Jaguar, tuvieron un sorprendente final, pues a un cuarto de hora del final de los mismos Thierry Boutsen, que disponía aquí del motor tres litros, que da unos 1.000 caballos, pulverizó el récord del circuito, que se mantenía en poder del malogrado Bellof desde 1984, y se hizo con el primer puesto de salida, del que Stuck, pese a todos sus esfuerzos durante ese último cuarto de hora, no lo pudo desposeer. Tras los entrenamientos, el motor tres litros fue desmontado del coche de Boutsen y reemplazado por un 2,8 litros, de menor consumo, para la carrera.

Complicados los entrenamientos para los equipos españoles. Aunque Larrauri clasificó en el séptimo puesto el coche que comparte con Pareja, tuvieron problemas de neumáticos y de motor, que no daba potencia. Tras los entrenamientos se comprobó que había un cilindro sin compresión, cambiándose el motor para la carrera.

También tuvieron que cambiar el motor Villota y Vélez, que tuvieron problemas primero con la central electrónica que manda la inyección, después rompieron un turbo y posteriormente descubrieron una fisura en el bloque del motor. Una vez puesto el motor nuevo, procedieron a reglar el coche, que se iba aparatosamente de morro. Al final, Villota logró hacer el undécimo tiempo, en un excelente crono si se tiene en cuenta que como de costumbre no disponían de neumáticos de clasificación.

Si los entrenamientos se habían disputado en un ambiente frío con chu-



Mauro Baldi sembró el terror en entrenamientos. Primero se tocó con Thierry Boutsen y después dos veces con Oscar Larrauri.



Mallock y Duez fueron quintos de la general. Llevaron el Ecosse al primer puesto entre los C-2.

bascos intermitentes, el día de la carrera se presentó completamente cubierto. Según avanzaba la mañana, comenzó a bajar la niebla. Y cuando se acercó la hora de la salida, comenzó a diluviar.

Pese a la fuerte lluvia y la neblina, ante un público escaso a causa de la climatología, los coches se alinearon para la salida. Tras la vuelta de reconocimiento, al retirarse el coche de dirección de carrera, Stuck logró imponerse a Boutsen, mientras que Baldi se toca-

ba con Thackwell a final de recta y ambos se salían a la hierba. Thackwell logró incorporarse a la carrera sin apenas perder terreno, pero Baldi, más precipitado, aceleraba violentamente y perdía más tiempo haciendo trompos en el fango. Una vez vuelto a la pista, en su ansia de remontar, se tocó con Jelinski, haciendo ambos un trompo.

Mientras tanto, en cabeza, por unas vueltas pareció que Stuck iba a escaparse, pero desde atrás Thackwell, con el

ras carreras por parte del equipo de Walkinshaw se ha convertido en malos modos y empujones para mantener alejados a los periodistas.

● Mala racha la que lleva Derek Warwick últimamente. Después de ser el causante del accidente de los tres Jaguar en Jerez, se salió con el Brabham BMW en los Grandes Premios de Hungría y Austria. La serie se ha continuado en el Nurburgring al destrozar uno de los tres Jaguar.

● Danone decidirá a finales de septiembre su programa para el año que viene. En la compañía española se pretende ir involucrando a las fillales de cara a acometer programas más ambiciosos.

● Siguen sin estar bien acoplados los neumáticos Michelin a los Porsche.

Sólo en Jerez y porque el pavimento es muy poco abrasivo, dieron satisfacción. Para solucionar el problema, el equipo Brun, que los utiliza en exclusiva, hará unos entrenamientos privados en el circuito Paul Ricard con Larrauri y Pareja.

● Al desmontar los mecánicos el motor de la pareja hispano-argentina tras la victoria de Jerez se encontraron con tres cilindros agrietados.

● Para esta carrera el Kouros disponía del motor Mercedes de 5,6 litros que desarrolla 700 caballos con presión de turbo para carrera.

● Muy criticadas por los jefes de equipos las 24 Horas de Le Mans. Para el año que viene van a pedir que se establezcan dos «chicanes» en la recta de Hunnaudieres y que se reduzcan a 12 horas.



La carrera fue una auténtica debacle a causa de la lluvia y la niebla.

Kouros Mercedes, repetía la demostración de conducción en mojado que ya había hecho en entrenamientos. Poco a poco fue ganando terreno hasta desplazar a Boutsen de la segunda posición. Una vez en ella, siguió aproximándose al líder hasta ponerse en su estela y finalmente adelantarlo. Fue entonces cuando se produjo el accidente.

Todo comenzó cuando en la parte baja del circuito Spiece se vio involucrado en un accidente con otros tres C-2 que rodaban bastante lentos. Tres de estos coches quedaron en lugares peligrosos y la dirección de carrera decidió neutralizarla por medio de los *pace car*. Estos entraron sin esperar a que pasara la cabeza de carrera, como deberían haberlo hecho. Por otro lado, en los puestos de control sólo sacaron las banderas blancas que se ha acordado que se muestran cuando están los *pace car* en pista, pero no se encendieron los semáforos amarillos. Así pues, sin tener idea de lo que estaba pasando, el Kouros de Thackwell y el Porsche de Stuck recorrieron todavía casi una vuelta a toda velocidad, uno en pos del otro, antes de alcanzar a la cola de coches tras el *pace car* que se iniciaba prácticamente detrás de ellos. La alcanzaron justo en la recta de tribunas. Como los coches en fila levantaban una considerable nube de agua aunque rodaran lentamente, no pudieron ver las luchas amarillas del *pace car*. Thackwell tuvo suerte porque pudo adelantar la fila sin tocar a nadie, pero Stuck, que venía algo más atrás, se encontró con que un coche se salió ligeramente de la cola y le impedía una maniobra semejante. No le quedó más remedio que frenar a fondo y con las cuatro ruedas bloqueadas ir a chocar contra el coche de su compañero de equipo Mass. El choque entre ambos fue violentísimo. Stuck voló por encima del coche de Mass, al que había arrancado, por efecto del impacto, todo el tren trasero. Parte del capot trasero de Mass, que también salió por los aires, golpeó a un comisario en la cabeza y una pierna, produciéndole afortunadamente lesión-

nes leves. Stuck y Mass, por su parte, salieron del coche sin el menor rasguño.

En ese momento la carrera fue parada; los coches volvieron a sus boxes y comenzaron las discusiones sobre qué iba a pasar a continuación.

La organización impuso su criterio de reanudar la carrera a las dos y media, sin hacer caso de la espera solicitada por los equipos Brun, Joest y Kremer, que decidieron no salir en la segunda mitad.

Así pues, además de los dos Porsche oficiales y del Jaguar de Cheever, que había roto el cambio en los primeros compases, para la segunda mitad quedaron sin alinearse Larrauri-Pareja, octavos en el momento del accidente; Boutsen-Brun, cuartos; Winter-Nissen-Ghinzani, quintos; Jelinski-Dickens, novenos, y Weaver-Nannini, duodécimos.

Eliminados éstos, las posiciones de salida para la segunda parte se establecieron de acuerdo al orden de la carrera la vuelta anterior al accidente. Es decir: en primera línea el Kouros Mercedes de Thackwell-Pescarolo y el Jaguar de Warwick-Lammers (Brancatelli, enfermo, fue enviado a casa); en la segunda, el Porsche de Baldi-Niedzwiedz y el March Porsche de Wiedler-Los; en la tercera, el Porsche de Villota-Vélez, que eran undécimos, y el de Lassig-Ballabio; etcétera.

Cuando se dio la salida, todavía bajo la lluvia, aunque lo cierto es que había comenzado a remitir, el Kouros, siempre con Thackwell al volante, volvió a tomar el mando. Pero esta vez Warwick, al volante del único Jaguar superviviente, no le dejó escapar. Al cabo de una hora de carrera, sobre una pista menos encharcada, Warwick logró pasar a Thackwell y ponerse en cabeza. Este, en su intento por recuperar el mando, terminó por hacer un trompo. Este error y la parada en boxes que hizo a continuación para comprobar que no hubiera desperfectos le hicieron perder una vuelta con respecto al líder. A partir de ese momento, las posicio-

nes parecían adquiridas con Warwick en cabeza seguido a una vuelta por Thackwell y Villota, y a dos por Baldi, que había tenido que parar dos veces en su box por un mal funcionamiento del limpiaparabrisas, y Bellm, aunque éste tenía diez vueltas de retraso en la primera parte y por tanto no era enemigo para nadie. Después estaba Lassig, que hizo un tompo y tocó el guard-rail, perdiendo algún tiempo. Pero de golpe todo comenzó a cambiar. Lammers tomó el relevo de Warwick y no lo pudo terminar, pues se quedó parado en el circuito, al parecer también por un problema de transmisión. Vélez, que se mostró menos rápido que Villota, no pudo evitar ser alcanzado por Baldi. Y finalmente dejó de llover. En la última parte, Villota, ya con piso seco, intentó inútilmente alcanzar a Niedzwiedz, que había reemplazado a Baldi, terminando tercero, en la misma vuelta que éste, pese a que los pilotos del Porsche Lloyd tenían a su favor veintinueve segundos de ventaja conseguidos en la primera parte.

Sergio Piccione
(Enviado especial)

PARRILLA DE SALIDA

17 Boutsen-Brun Porsche 962 C 1-27-27	1 Bell-Stuck Porsche 962 C 1-27-51
51 Cheever-Schlesser Jaguar 1-28-24	14 Baldi-Niedzwiedz Porsche 956 1-28-80
2 Mass-Wollek Porsche 962 C 1-28-87	61 Pescarolo-Thackwell Kouros-Mercedes 1-29-12
18 Larrauri-Pareja Porsche 962 C 1-29-64	19 Jelinski-Dickens Porsche 962 C 1-29-85
53 Warwick-Lammers-Branc. Jaguar 1-31-39	7 Winter-Nissen-Ghinzani Porsche 956 1-32-07
10 Weaver-Nannini Porsche 962 C 1-32-43	33 Villota-Vélez Porsche 956 1-33-46
66 Loos-Weideler Porsche 1-36-19	9 Lassig-Ballabio-Grohs Porsche 956 1-36-29
89 Schanche-Pipper-Chauvet Argo-Zakspeed 1-36-89	70 Spice-Bellm Spice-Piero 1-37-00
21 Cheere-Lealie March-Porsche 1-38-36	20 Lee-Davey-Craag Tiga-Ford 1-38-76
79 Mallock-Duez Ecosse-Austin 1-38-95	99 Thyrring-Bain Tiga-Ford 1-39-46
74 Payne-Lechner-Fraaz Gebhardt-Ford 1-40-07	75 Harrower-Clements Gebhardt-Ford 1-41-70

Hasta 32 clasificados.

CLASIFICACION

1. Thackwell-Pescarolo (Kouros Mercedes), a 158,7 km/h.; 2. Baldi-Niedzwiedz (Porsche 956), a 2 vueltas; 3. Villota-Vélez (Porsche 956), a 2 v.; 4. Lassig-Ballabio (Porsche 956), a 6 v.; 5. Mallock-Duez (Ecosse MG), a 6 v., primero en C-2; 6. Payne-Lechner-Fraazmeier (Gebhardt Ford), a 9 v.; 7. Spice-Bellm (Pontiac Piero), a 11 v.; 8. Harrower-Clements (Gebhardt Ford), a 14 v.; 9. Winter-Palavicini (URD BMW), a 14 v.; 10. Weideler-Los (March Porsche), a 15 v.; etcétera.

ASI VA EL MUNDIAL

1. Stuck y Bell, 70 puntos; 3. Warwick, 54; 4. Larrauri y Pareja, 46; 5. Cheever, 41; 6. Jelinski, 39; 7. Baldi, 37; 8. Brun, 35; 9. Villota y Vélez, 34; etcétera.

NURBURGRING EN BREVE

● En la OSCAR, la organización que controla el Campeonato del Mundo de Sport-Prototipos, se da como seguro que el año que viene contará con la participación de Peugeot. Esta había sido una de las alternativas que había decidido estudiar la marca francesa al anunciar su retirada del Mundial de Rallyes.

● Sin embargo, a Jesús Pareja le quedan todavía tres carreras por hacer, pues además de Spa y Monte Fuji debe participar en noviembre en otra que se disputará en el circuito Kyalami, en Africa del Sur.

● Mucho nerviosismo en el equipo Jaguar. La amabilidad de las prime-

Aspar ya es campeón del Mundo en 50 centímetros cúbicos. La foto grande representa el relevo de generaciones: el campeón más veterano, Angel Nieto, con la Derbi número 31, rueda detrás del campeón más joven, Jorge Martínez «Aspar», con la Derbi número 2.



G.P. DE SAN MARINO ASPAR CAMPEON

EL FUTURO ES SUYO

JORGE Martínez «Aspar» lloraba cuando iba en volandas aupado por los hombres de Derbi por sus amigos y por los periodistas, que no sabíamos si hacer fotos o abrazarle. Nieto, también con lágrimas en sus ojos le abrazaba y le felicitaba: «Tiene un gran futuro, por su inteligencia y por sus dotes; aunque él lo haya dicho, yo no le he ayudado. Se lo ha ganado solo.» El buen humor de Nieto era patente y cuando Aspar ofrecía su título como el de todos, Angel se quitó un peso de encima: «Ya no soy el hombre de los doce más un título, gracias a ti ya tengo catorce.» Entre risas y lágrimas ambos de fundieron en un abrazo. En sus palabras de agradecimiento Aspar pensó en la afición, en los hombres de Derbi, en sus amigos, en Nieto, pero hizo hincapié en una persona: Ricardo Tormo. Un Ricardo Tormo que en el año 71 le dejó sus segundas motos

para correr el campeonato de España, con estas motos el joven de Alcira se proclamó campeón de España en 50 y subcampeón en 125... Antes había corrido la Copa Streaker con una moto que le regaló Avidesa, la empresa de Luis Suñer, cuñado de Nieto, Adrián Campos, corre en Fórmula 3.000 y es íntimo amigo del nuevo Campeón del mundo. Aspar fue líder de la Copa Streaker hasta la última carrera, en la que le bastaba con ser tercero, aunque ganase su máximo rival, Aspar tomó la delantera y cuando tenía la carrera ganada se rompió la moto. El campeón fue un tal Sito Pons...

Jorge nació en Alcira, el 29 de agosto de 1962, y desde pequeño sintió la llamada de las motos. A los catorce años ya regentaba un taller que mantuvo hasta que tuvo diecisiete. A los siete-ocho años ya comenzó a montar en moto y dis-

putó su primera carrera el 28 de enero de 1979, me suelta la fecha sin pestañear, prueba que guarda una especial importancia en su vida. Era un Guadasuar, un pueblecito valenciano, y terminó segundo. «Es que me había caído...», suelta con un cierto orgullo. Tras estas carreras entre bordillos vinieron la Copa Streaker y las motos de Tormo. Luego entró otro personaje importante en la carrera de Aspar: Tombás, con Metrakit, fue campeón de España de 50. Al año siguiente, la mili y un nuevo título, esta vez de 80, y al año siguiente, primer contacto con Derbi, para aprender con Tormo. La desgracia de Tormo hizo que Aspar madurase a marchas forzadas. El futuro es suyo, un futuro que en 1987 seguirá estando ligado a Derbi, en 80, para revalidar el título, y en 125, con una monocilíndrica para preparar el terreno de cara a 1988.

CON su segundo puesto en el Gran Premio de San Marino, el joven Jorge Martínez «Aspar» logró su primer Campeonato del Mundo, a falta todavía de una carrera en Hockenheim. Con este son ya cinco los Campeonatos del Mundo que consigue la marca catalana y hay que añadir un quinto título de Nieto que no se vio recompensado por el de marcas. El último título se consiguió hace quince años... No podemos tampoco pasar por alto las excelentes carreras de Herreros, que gracias a su tercer puesto tiene casi todos los números para ser subcampeón del mundo. En la categoría del cuarto de litro, otra excelente carrera de Sito Pons que ha vuelto a demostrar, si era necesario, que es el mejor piloto de Honda.

La categoría de 80 centímetros cúbicos se disputaba el sábado, lo que la situaba como el patito feo del Gran Premio. Ya en los entrenamientos el valenciano Aspar demostró cuáles eran sus posibilidades pues obtenía la «pole po-

sition», aunque por un escaso margen de dos centésimas sobre Dorflinger, Spaan, McConachie, Herreros, Bianchi y Nieto eran los que seguían.

Si los nervios estaban a flor de piel, la arrancada de Aspar hizo subir todavía más la tensión: En efecto, el valenciano se quedó en la mitad del pelotón mientras que en cabeza se escapaban Bianchi, Herreros y Spaan. Dorflinger, Nieto y Waibel formaron un segundo grupo tras el cual ya venía recuperando con suma facilidad Aspar. Su ritmo le permitía alcanzar a los de cabeza con cierta facilidad y en la décima vuelta, es decir, casi a mitad de carrera, se colocaba en cabeza por delante de Bianchi, Herreros, Spaan, Nieto, Dorflinger y McConachie, que todavía había arrancado peor que Aspar. El veterano Bianchi no quería desperdiciar la oportunidad de ganar un Gran Premio ante su público, y lógicamente iba a por todas. En esa circunstancia Aspar prefirió no arriesgarse a una rotura o una caída y dejó que el italiano cruzase la

meta en primer lugar. Ese segundo puesto le bastaba a Aspar, sobre todo cuando Dorflinger no era más que sexto tras Nieto, que realizó una gran carrera. Herreros completaba el podio, tras luchar con un correoso Spaan. De esa forma Herreros aventaja en siete puntos a Dorflinger, con lo que sus posibilidades de ser subcampeón son muchas. Buena carrera de Reyes, que rompió cuando era séptimo tras una bonita remontada, y el décimo lugar logrado por Torrontegui con la JJ-Cobas.

En 125 el interés estaba en la lucha entre los pilotos del Team Italia, Gresini y Cadalora. Gresini se mostraba el más veloz en los entrenamientos, superando por casi dos décimas a Auinger y por siete a su rival y coequiper Cadalora. Les seguían Brigaglia, Kneubhuler, Casali, Gianola, Bianchi, etcétera. Nieto, discreto como siempre, era decimocuarto y Sánchez-Marin, vigésimo.

Cadalora fue el primer líder de la prueba, con Gresini a sus espaldas, pe-



ro pronto apareció Auinger, que demostró que no sólo anda en mojado, sino que en seco su moto es muy veloz. Cadalora, con un neumático trasero que perdía presión, se conformaba con ser tercero por problemas con su estribera izquierda, que se le rompió. Cadalora ha aumentado a once puntos su ventaja, con lo cual el título queda pendiente para la última carrera, la de Hockenheim...

Nieto se retiró cuando iba en medio del pelotón, pues al parecer le patinaba el embrague. En cuanto al pobre Sánchez-Marin, siendo décimo se veía traicionado por su motor, que se quedaba en un cilindro. Carlos Lavado, ya

campeón desde Suecia, obtenía la «pole position» en la categoría de 250 centímetros cúbicos. El segundo tiempo era para Taira, el japonés del equipo de Agostini, por delante de su compañero de escudería, Wimmer. Y unos sorprendentes Vitali y Mattioli que precedían a Mang. Sito Pons era duodécimo; Cardús, vigésimo tercero; Carter, con la JJ-Cobas, trigésimo. Había cierto malestar por parte de Cardús, que esperaba correr en esta ocasión con la segunda moto de Sito, en cuanto este tenía ya asegurado el subcampeonato. Al parecer tenía el visto bueno de Campsa y de Honda España, incluso había quien decía que el de Japón, pero lo cierto es que el equipo no quiso prestarle esa moto. Lo cierto es que las relaciones dentro del equipo se han ido agrandando entre el piloto de Tiana y los restantes componentes, más por razones políticas y personales que por lo puramente deportivo.

En carrera Lavado demostró una vez más de lo que es capaz: ser el mejor hombre en pista y el más fogoso, pero no el más inteligente. Cuando dominaba ampliamente a sus perseguidores con cerca de diez segundos de ventaja fue por los suelos él solito. Con ello un animadísimo cuarteto que luchaba por la segunda plaza pasó a luchar por la victoria. Eran Sarron, Mang, Ricci y Pons, que los había cazado tras arrancar mal. Estuvieron intercambiando las posiciones constantemente y levantaron al público de sus asientos. El japonés Taira se unió a ellos y los sobrepasó a todos para colocarse en cabeza. En un emocionante «forcing» final Sito Pons logró imponerse a los demás. «Como en Paul Ricard. Al final de la carrera



Sito Pons hizo una carrera magnífica en 250. El japonés Taira, número 31, rodó como un kamikaze y ganó la prueba



Eddie Lawson demostró una vez más su talla de campeón. En el circuito de Misano nadie pudo resistir el empuje de este californiano

MISANO EN BREVE

- Honda ha invitado a Sito Pons a correr en Japón el día 14 de septiembre el GP del Japón en Suzuka, y el día 21 del mismo mes otra carrera en el Monte Fuji. Sus rivales serán Carlos Lavado, Anton Mang y Freddie Spencer, que hará su reaparición en esa carrera con moto de Baldé. En cuanto a su futuro para 1987 sigue el compás de espera, pero la oferta de Yamaha es segura y podría correr en el equipo de Agostini o en el de Venemotos, en el que repetirá Lavado. Con el patrocinio de Campsa ya seguro, Sito está a la espera del desarrollo de las conversaciones con Honda.
- En el paddock de San Marino, el equipo Suzuki de Gallina presentó la nueva moto para 1987. Se trataba de un primer prototipo a la espera del modelo definitivo, en el que se montará el tan esperado motor V-4. En este equipo hacía su reaparición Petersen. Los médicos le amputaron el dedo meñique de la mano izquierda a petición del mismo piloto.
- El equipo Autisa estaba presente en San Marino con un solo piloto en

lugar de los tres habituales. Reyes era quien defendía la marca, mientras que Bolart y Gil se quedaban en España. Angel Carmona, responsable técnico de la marca, nos explicaba la razón: «No teníamos material.» Reyes hizo una gran carrera. Obtuvo el duodécimo tiempo en los entrenos, arrancó mal y quedó el trigésimo al cumplirse la primera vuelta. Tras remontar llegó a ir séptimo. Desgraciadamente se rompió la moto.

● Los planes de Garriga para 1987 contemplan una posibilidad de volver al cuarto de litro. A través de Yama-

ha Amsterdam, con la ayuda de Yamaha España, tienen solicitada una moto a Japón. La financiación del equipo, unos ochenta millones de pesetas, iría a cargo de Lucky Strike o Philishave. En Cagiva le han ofrecido ser primer piloto el año próximo.

● Carmelo Ezpeleta, del RACE, vino a San Marino para hablar con la FIM de la ya prácticamente segura celebración del GP de Portugal en el Jarama. La fecha será el 3 de mayo, una semana después del GP de España en Jerez, cosa que satisface a los equipos pero no a los organizadores de Jerez.



ya no me quedaban neumáticos, y en cambio la Yamaha los tenía como al principio porque su suspensión los hace trabajar en mejores condiciones», nos dijo entre contento y decepcionado ya que hubiese podido ganar. Con este resultado y la caída de Lavado, el campeonato podría ser para el español si la FIM decide dar respuesta positiva a la reclamación de Mang sobre la moto de Lavado en Paul Ricard. Pese a ello Sito declara: «Lavado es un justo campeón pues ha sido el hombre más veloz.»

También era el nuevo campeón del mundo, Lawson, quien obtenía la pole en 500 centímetros cúbicos. Le seguía Gardner, cosa normal, pero la sorpresa la protagonizaba McKenzie al ser tercero. Este es ahora el piloto más solicitado para la temporada 87. En carrera tampoco tuvo mayores dificultades el campeón del mundo, puesto que aunque arrancó un poco retrasado tardó diez vueltas en cazar a Gardner, que era líder desde la segunda vuelta. Luego, tras rodar con él, le adelantó cuando faltaban doce vueltas.

Tras estos dos protagonistas venía Mamola sin posibilidades de darles alcance pero, al mismo tiempo, a salvo de sus perseguidores; su compañero Baldwin, Roche, Sarron, De Radigues y McKenzie, que protagonizaron una bonita lucha. Nuestro compatriota Garriga se lució, puesto que obtuvo el duodécimo tiempo y ya en carrera mantuvo el décimo puesto. Tras dar alcance y sobrepasar a Haslam, que le precedía, vio cómo se esfumaba todo su esfuerzo al romperse el motor de la Cagiva.

José Luis Aznar (Enviado especial)

CLASIFICACION

80 c.c. — 1, Bianchi (Elic), 33-24-60; 2, Aspar (Derbi), 33-31-46; 3, Herreros (Derbi), 33-33-45; 4, Spain (Casal), 33-36-55; 5, Nieto (Derbi) 33-54-59.

125 c.c. — 1, Auinger (Bartol), 40-08-63, a 145,700 km/h.; 2, Cadalora (Garelli), 40-25-05; 3, Gresini (Garelli), 40-40-43; 4, Kneubhuler (MBA), 40-55-58; 5, Brigaglia (Ducados), 40-55-87.

250 c.c. — 1, Taira (Yamaha), 41-52-63, a 143, 924 km/h.; 2, Pons (Honda), 41-54-16; 3, D. Sarron (Honda), 41-54-42; 4, Mang (Honda), 41-54-81; 5, Ricci (Honda), 42-01-21.

500 c.c. — 1, Lawson (Yamaha), 47-30-83, a 154,161 km/h.; 2, Gardner (Honda), 47-40-70; 3, Mamola (Yamaha), 47-49-79; 4, Baldwin (Yamaha), 47-51-57; 5, Roche (Honda), 48-08-39.

ASI VA EL MUNDIAL

80 c.c. — 1, Aspar, 82 puntos; 2, Herreros, 67; 3, Dorfinger, 63; 4, McConnschle, 46; 5, Nieto y Spain, 39.

125 c.c. — 1, Cadalora, 110 puntos; 2, Gresini, 99; 3, Brigaglia, 73; 4, Auinger, 50; 5, Giannola, 49.

250 c.c. — 1, Lavado, 114 puntos; 2, Sito Pons, 108; 3, Sarron, 72; 4, Mang, 65; 5, Baldé, 63.

500 c.c. — 1, Lawson, 139 puntos; 2, Gardner, 117; 3, Mamola, 105; 4, Baldwin, 78; 5, McEneaney, 60.

TODO TERRENO

EXCURSION POR ESPAÑA

EN total 140 participantes, cuarenta de los cuales lo hacían sobre motos, han estado en la Ibérica Total de este año, que como en sus dos ediciones anteriores ha tenido una inscripción eminentemente francesa. La prueba, que se inició el domingo día 3 en Andorra, recorrió 6.241 kilómetros para finalizar en el mismo lugar, tras atravesar 28 provincias españolas tocando apenas las carreteras de asfalto.



BMW

PLANES DISPUESTOS

EL próximo año BMW tendrá dos equipos en el Europeo de Turismos, el alemán Schnitzer y el italiano Cibiemme, que contarán con el apoyo directo de fábrica. El piloto español José Angel Sasiambarrena compartirá el volante de uno de los coches del equipo italiano con Rosad, mientras que Micangeli y Rossi se encargarán del otro. El equipo alemán, también con dos coches, contará con Quester y Berger para uno y con Ravaglia, Pirro y Berger para el otro.

Por su parte, mientras llega la homologación del nuevo M-3, que al parecer se retrasará hasta mediados del próximo año, BMW está trabajando en el motor con la culata de cuatro válvulas por cilindro para el 635 CSI, con la que se espera alcanzar una potencia de 380



BOXES

LA victoria en Nurburgring de Kris Nissen le ha valido para alzarse con el Campeonato Alemán de Fórmula 3 cuando aún faltan dos pruebas para que finalice. En esta carrera el piloto español Alfonso García Vinaes no pudo participar por tener su equipo el coche comprometido con otro piloto.

UNIQUE Alfonso García Vinaes tiene su presupuesto agotado, podría llegar a un acuerdo con el equipo de Malte Bonger para disputar las dos carreras que faltan.

SIG Andervang y Anja Lieuwma, con Ford RS 200, han sido los vencedores del Rallye Monro Limburgis, celebrado en Holanda, por delante del Audi Quattro pilotado por Bosch y del Porsche 911 SC de Al Hajri.

EL almeriense Miguel Martínez, con Seat 124-2000, ha sido el vencedor del Rallye Internacional del Sol, puntuable para la Copa de España.

EL piloto catalán Josep Bassas estrenó en el Rallye de Osona un BMW 325i para ponerlo a punto de cara a la segunda parte del Campeonato de España de Rallyes. Bassas fue cuarto en Osona, por detrás de Bol, Frigola y Barolet.

URANTE el mes de septiembre se van a realizar las pruebas de preselección de la Marlboro Challenge 86 en las cuatro comunidades autónomas que participarán este año. De Andalucía, Asturias, Galicia y Valencia se elegirán ocho pilotos, dos por cada comunidad, de los que saldrá el piloto Marlboro para el próximo año.

PÉREZ Sala ha realizado el cuarto mejor tiempo en los entrenamientos previos a la carrera de F-3.000 a disputarse en Birmingham.

caballos. De esta manera, el 635 puede convertirse en uno de los coches punteros del Campeonato del Mundo.



BALLESTA

PROPUESTA PARA NUEVAS SEÑALES



ANCHO LIMITADO

Tarjetas Postales



Xavier Domingo

PARA los que en vacaciones amamos los lugares solitarios, tranquilos y en donde los personajes populares brillen por su ausencia, la contemplación de las revistas del corazón o de otras que buscan en general mayor seriedad son manantial de sustanciosa información sobre la condición de al menos una parte de la humanidad, que de forma casi masiva se transporta en verano a Marbella o las Baleares.

Uno constata en primer lugar y con admiración que son siempre las mismas personas, en los mismos lugares y en las mismas actitudes. Tanta constancia denota gran profesionalidad en la práctica de la tontería. Es, en segundo lugar, una sociedad que se renueva muy poco. Y pasa que las caras y los cuerpos son siempre los mismos, pero cada verano más marcados por un tiempo que no perdona. Con o sin cirugía estética, esas caras y esos pellejos de rubias otrora despampanantes están cada vez más llenos de arrugas, la carne cuelga y fofea cada noche más y los movimientos son más torpes, más lentos y más pesados.

Se podría decir que esta visión de las cosas peca de moral y aún de teológi-

ca, pero no. Es simple constatación de una realidad que hace que cada año las fotos de las fiestas marbellíes o ibicencas de la «jet» se parezcan más a una representación esperpéntica del baile de la muerte.

Otro aspecto demente de toda esta «información» sobre las vacaciones de los populares es el dedicado a los políticos, de cuyos ocios, generalmente escandalosamente vulgares y característicos del pequeño burgués más mediocre o del nuevo rico más hortera, se nos dice todo con insistencia tan aburrida como la repetitiva cháchara de un oligofrénico profundo.

Carnes amojamadas, rostros esperpénticos, actividades propias de débiles mentales, personajes de una estulticia que sólo puede rivalizar con su gallinacea vanidad, momias semiembalsamadas, declaraciones babeantes y afásicas, loros con bikini o tanga, anécdotas infantiloides propias de subnormales son el pasto que nos arroja un mundillo impúdico y sin vergüenza de mostrar su brillante miseria como si fuera triunfal humanidad.

Dicen que eso «vende», que eso «gusta» a la gente. Yo creo que sólo gusta a los cretinos. Son masa, eso sí. Y entre ellos, en buen lugar, los protagonistas de tales páginas y de tales revistas. Así que será verdad que «vende» y ciertamente sólo puede ser objeto de venta, como los chupachups y la goma de mascar.

No sabemos nada de lo que se cuece realmente en el mundo político, por ejemplo, no tenemos la menor información seria sobre la lucha contra el terrorismo, pero estamos al tanto de todas las paellas que se comen en verano los políticos y de todo el arsenal de trajes de baño de sus señoras legítimas o no.

SERIE PRODUCCION

60



PORSCHE 928

HASTA la aparición del 959, el 928 era la máxima expresión de la tecnología de Porsche. Es un vehículo que mantiene básicamente la estructura de los 924 y 944, pero con unas características de potencia y tamaño muy superiores a las de éstos. El motor es un V8 de 4.6 litros de cubaje que desarrolla más de 300 caballos. Es un coche que por

sus altas prestaciones requiere un nivel de conducción por encima de la media. La carrocería mantiene una estructura clásica de 2+2, es decir, dos plazas delanteras amplias y dos traseras para un uso ocasional. La velocidad máxima ronda los 250 kilómetros por hora y el terreno favorito para este modelo son las amplias autopistas.



Motor 16

empo
cia...

perder el tiempo dándole al
muchas frecuencia...
cenos!
es la mejor fórmula para

icias al minuto...
no surgen en la misma ciudad.
por música...
después será «hit».
sta estar informado y oír la
antes... ¡cuenta con nosotros!
ya 9 emisoras de Radio Minuto.
mos creciendo.
nuestra fórmula funciona.
nos resultados.
ce perder el tiempo.
Minuto cuenta!

Radio Minuto



RADIO MINUTO

la radio al minuto.

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



PORSCHE 928 S

EL DIOS DEL ASFALTO



MOTOR Disposición: Delantero, longitudinal. Número de cilindros: 8, en V. Cilindrada: 4.664 c.c. (97 x 78,9 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica de combustible Bosch L. H-Jetronic. Compresión: 10 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 86 litros. Potencia máxima: 310 CV a 5.900 rpm. Par máximo: 40,8 mkg. a 4.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 11,49 km/h.; 2.ª, 17,22 km/h.; 3.ª, 24,17 km/h.; 4.ª, 31,95 km/h.; 5.ª, 43,26 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,25. Diámetro de giro: 11,5 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente en las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación ligera, de 7 J x 16 pulgadas. Neumáticos: 225/50 VR 16.

PESO En orden de marcha: 1.450 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
928-S Coupé	4.664	310	248	22,2	23,60	7

PROPUESTA PARA NUEVAS SEÑALES

Tarjetas Pos

Motor 16



Jet society

PARA los que en vacaciones amamos los lugares solitarios, tranquilos y en donde los personajes populares brillen por su ausencia, la contemplación de las revistas del corazón o de otras que buscan en general mayor seriedad son manantial de sustanciosa información sobre la condición de al menos una parte de la humanidad, que de forma casi masiva se transporta en verano a Marbella o las Baleares.

Uno constata en primer lugar y con admiración que son siempre las mismas personas, en los mismos lugares y en las mismas actitudes. Tanta constancia denota gran profesionalidad en la práctica de la tontería. Es, en segundo lugar, una sociedad que se renueva muy poco. Y pasa que las caras y los cuerpos son siempre los mismos, pero cada verano más marcados por un tiempo que no perdona. Con o sin cirugía estética, esas caras y esos pellejos de rubias otrora despampanantes están cada vez más llenos de arrugas, la carne cuelga y fofea cada noche más y los movimientos son más torpes, más lentos y más pesados.

Se podría decir que esta visión de las cosas peca de moral y aún de teológi-

ca, pero no. Es simple constatación de una realidad que hace que cada año las fotos de las fiestas marbellíes o ibicencas de la «jet» se parezcan más a una representación esperpéntica del baile de la muerte.

Otro aspecto demente de toda esta «información» sobre las vacaciones de los populares es el dedicado a los políticos, de cuyos ocios, generalmente escandalosamente vulgares y característicos del pequeño burgués más mediocre o del nuevo rico más hortera, se nos dice todo con insistencia tan aburrida como la repetitiva cháchara de un oligofrénico profundo.

Carnes amojamadas, rostros esperpénticos, actividades propias de débiles mentales, personajes de una estulticia que sólo puede rivalizar con su gallinacea vanidad, momias semiembalsamadas, declaraciones babeantes y afásicas, loros con bikini o tanga, anécdotas infantiloides propias de subnormales son el pasto que nos arroja un mundillo impúdico y sin vergüenza de mostrar su brillante miseria como si fuera triunfal humanidad.

Dicen que eso «vende», que eso «gusta» a la gente. Yo creo que sólo gusta a los cretinos. Son masa, eso sí. Y entre ellos, en buen lugar, los protagonistas de tales páginas y de tales revistas. Así que será verdad que «vende» y ciertamente sólo puede ser objeto de venta, como los chupachups y la goma de mascar.

No sabemos nada de lo que se cuece realmente en el mundo político, por ejemplo, no tenemos la menor información seria sobre la lucha contra el terrorismo, pero estamos al tanto de todas las paellas que se comen en verano los políticos y de todo el arsenal de trajes de baño de sus señoras legítimas o no.

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... ¡cuenta 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.



DOS CAMPEONES UNIDOS

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.



LA ASISTENCIA EFICAZ

Motor 16

SEMANAL

GRATIS

30 de agosto 1986

Núm. 149 • 200 ptas.



TODAS LAS NOVEDADES



Peugeot 405 Coupé



Austin Metro



Opel Ascona

JAGUAR XJS COUPE

DOCE CILINDROS
A PRUEBA

