

**JESUS PAREJA:  
A POR EL 87**

15 de noviembre 1986 • Núm. 160 • 220 ptas.

# TODOS LOS 309

**PRUEBA  
DE GAMA**



● **A FONDO CON EL ALFA ROMEO 75 TURBO**



● **PRUEBA: LA DERBI CAMPEONA**



● **SUPERPORSCHE 911**

**Deporte: Jarama y Rallye 2000 virajes**

**EXCLUSIVA  
VOLKSWAGEN  
SANTANA  
PARA  
EL 88**





Gran Volumen

# EL TRABAJO NO LE PESARA.



Furgón

El más moderno en transporte ligero viene fuerte. Con el Ducato 14 (1.400 kilos) y el Ducato Maxi (1.800 kilos) el trabajo no se hace pesado.

### MOTORES ROBUSTOS

El Diesel de 2.500 c.c. y 70 CV lanza al Ducato a 125 Km/h. El motor Turbo Diesel, único en el transporte ligero, con 2.450 c.c. y 90 CV, supera fácilmente los 135 Km/h.

Y algo muy importante: el consumo, 9,4 l. cada 100 Km. para el Maxi, tanto el Diesel como el Turbodiesel, y 8,7 y 8 l. cada 100 Km. para el Ducato 14 Diesel y el Turbodiesel, respectivamente.

### LA COMODIDAD COMO PRINCIPIO

La funcionalidad de las puertas, los 9,8 m<sup>3</sup> de capacidad totalmente

aprovechables, los sólo 59 cm. de altura del piso de carga, etc., hacen que las maniobras de carga y descarga se hagan con total comodidad. Pero la comodidad también es para el conductor y los pasajeros.

Asientos anatómicos, dirección suave y precisa, potente climatización, gran visibilidad, gran accesibilidad a los mandos... Así es el Fiat Ducato.

Una idea en la que ya su concepción se hizo pensando en la funcionalidad, la comodidad y la capacidad. Todo para que el trabajo no se le haga pesado o para disfrutar en su tiempo libre.

Pruebe un Fiat Ducato, no le pesará.



Furgón. Para que el trabajo no se le haga pesado.



Combi. 6 ó 9 plazas, ideal para el transporte mixto de carga y pasajeros.



Panorama. Nueve plazas. Tan cómodo como un turismo de lujo.



Furgón Techo Elevado. Para cargas de altura.



Furgón Gran volumen. El máximo en capacidad: 9,8 m<sup>3</sup>.



Cabina con chasis corto o largo.



Cabina doble.



Chasis motor. Para preparaciones especiales.

# Ducato... es un FIAT.

Más de 130 puntos de venta y asistencia en España.

**CONCESIONARIOS EN MADRID**  
 • AGOSA, Dr. Esquerdo, 178. Tel. 251 14 32 • COMERCIAL AUTOHISPANIA, Circa de Barcelona, Km. 11,300. Tel. 747 24 00 • EXIMBO, S. A., Paseo de Castilla, 1 (Alcorcón). Tel. 619 10 73  
 • LORENZO SALCEDO, S. A., Circa de Toledo, Km. 14,500 (Getafe). Tel. 681 62 63 • MOTOR ZURBANO, S. A., Zurbano, 68. Tel. 410 52 00 • VAGMA, S. A., López de Hoyos, 62. Tel. 411 67 44. Avda. de los Toreros, 14. Tel. 245 72 02. Gta. Puente de Segovia, 3. Tel. 470 13 50.

**CONCESIONARIOS EN BARCELONA**  
 • AUTO ITALIA, S. A., Balmes, 212. Tel. 238 00 21 • AUTO 88, S. A., Gran Vía de les Corts Catalanes, 760. Tel. 245 28 02 • DIPISA, Ronda de Poniente, 73 (Sabadell). Tel. 715 33 98  
 • MAREMME MOVIL, Camí Real, 551, esquina Paseo Dr. Fleming, s/n. (Mataró). Tel. 798 32 50  
 • THEMALUTO, Autovia de Castelldefels, Km. 5 (Prat de Llobregat). Tel. 370 00 61. Gran Vía Carlos III, 55. Tel. 330 81 83.

## Motor 16

### INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas. Vicepresidente: César Pontvianné. 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 Brío (Información); José María Cernuda (Mercado); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benet, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levi (Argentina); Michel Meilleray (París); Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania).

Diseño: Juan G. Aso. Fotografías: Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Víctor Piccione (Pruebas); Francisco Podadera (Diseño); José Robledo (Pruebas); Carmen Rico-Godoy; José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: Julio José Benito. Subdirectora de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaria de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Ruc. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Martín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11. Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª, puerta 11. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57. Sección Comprar y Vender: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbrales. Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicaciones: Calle Hermanos García Nobleja, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e. Suscripciones: Concha R. Álvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: SOEL Poligráfico Industrial. Avda. Valdeanara, 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. 36.247. 1986. Difusión controlada por OJD.

Precio para Circulación, Contas y Matric. 220 ptas. sin IVA. Gastos de transporte incluidos.



## SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA	
6	A FONDO	Gama Peugeot 309
15	ACTUALIDAD	Gasolina en rebajas
16	A FONDO	Alfa 75 Turbo
27	MERCADO	Ecos de la semana
28		Precios coches nuevos
32		Precios coches usados
34		Precios de motos
38	LO ULTIMO	Nuevo VW Santana
52		Buick Reatta
54	FUERA DE SERIE	Porsche 911 Koenig.
68	GENTE SOBRE RUEDAS	Jesús Pareja
74	MOTOS	Prueba: Derbi Campeona
78	OCIO	La carrera más vieja
82	DEPORTE	Rallycross en España
84		Jarama
86		Rallye 2.000 Virajes
88		A todo gas
90		JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

## Sobrevivir

TRES noticias de calibre han sacudido la pasada semana el panorama de la industria del automóvil. General Motors, Nissan y Fiat han visto sus nombres impresos en gruesos caracteres por motivos diferentes pero con una razón común de fondo: los reajustes, a veces brutales, que el sector está sufriendo a escala planetaria, para mantener el tipo en un mercado cada vez más saturado y competitivo.

El gigante General Motors, primer fabricante del mundo, va a cerrar once fábricas instaladas en Estados Unidos y a despedir a 29.000 trabajadores en lo que se conoce como una primera fase de «reorganización» de la marca, que sólo en el tercer trimestre de este año ha acumulado unas pérdidas de explotación de 338 millones de dólares. De nada han servido sus ofertas financieras blandas: Estados Unidos comienza a estar saturado de automóviles y la competencia japonesa resta ventas a la otrora todopoderosa compañía de Detroit, que ha optado por empuñar el hacha del despido y la re-conversión.

Y es que el mercado norteamericano se está saturando tan rápidamente que ya ni los japoneses pueden colocar sus productos tan fácilmente como antes. Si a ello se le une el fortalecimiento del yen, el resultado para Japón está siendo el nunca visto: Nissan, el segundo de a bordo tras Toyota, ha anunciado unas pérdidas de 16.000 millones de pesetas en los seis primeros meses de su ejercicio financiero. Nissan, en este tiempo, ha preferido no subir los precios, para mantener las ventas en el exterior. Pero ha tenido que pagar muy cara la revalorización del yen frente a otras divisas.

En el caso de Fiat, el suceso es más positivo pero no deja de tener su corolario. Dieciocho años después de que la firma turinesa comprara la deportiva Lancia, se hace ahora con la prestigiosa Alfa Romeo. Ambas marcas van a servir a Fiat para dar la batalla en el segmento de vehículos deportivos y de lujo, el único que parece funcionar a todo tren en el mercado europeo, y ahí están si no las cuentas de resultados de marcas como BMW, Saab, Volvo o Daimler Benz. Si en las zonas económicamente favorecidas los reajustes se afrontan de una manera radical, en la Vieja Europa se tiende, a menos a largo plazo, a una especialización y a una concentración de las marcas. Desaparecen los pequeños fabricantes y se consolidan los más grandes. Todo sea por sobrevivir.



6	A FONDO	Gama Peugeot 309
15	ACTUALIDAD	Gasolina en rebajas
16	A FONDO	Alfa 75 Turbo
27	MERCADO	Ecos de la semana
28		Precios coches nuevos
32		Precios coches usados
34		Precios de motos
38	LO ULTIMO	Nuevo VW Santana
52		Buick Reatta



54	FUERA DE SERIE	Porsche 911 Koenig.
68	GENTE SOBRE RUEDAS	Jesús Pareja
74	MOTOS	Prueba: Derbi Campeona
78	OCIO	La carrera más vieja
82	DEPORTE	Rallycross en España
84		Jarama



86		Rallye 2.000 Virajes
88		A todo gas
90		JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO



## La grua de papel

**E**STAN los hombres de Michelin muy contentos, como todo el mundo, por el éxito de los Patrol en el Rallye de los Faraones; en vista de lo cual, toman la prudente decisión de enviar a los medios informativos un comunicado de prensa, con el sugestivo título de «Los pilotos españoles barrieron entre las pirámides». En un primer momento, nos quedamos muy sorprendidos, pensando que Prieto y Babler habían tenido problemas con el polvo; incluso llamamos a Paco Crous, por si había habido algún malentendido y fallaron las asistencias. Pero no, todo estaba en orden y simplemente era una broma de Michelin, que no contento con su éxito vendiendo cubiertas, quiera ahora promocionar toda una línea de escobas.

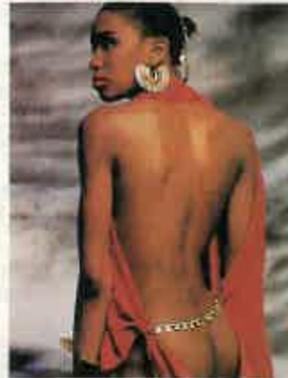
Recuperados del susto, nos llega otra comunicación del fabricante de gomas (de las negras), en la que no sólo recuerda que el desarrollo de la circunferencia es 2 r, sino que afirma que el entrañable número tienen un valor de 3,05. Hay días en que uno no se explica como pueden salirle los neumáticos redondos.

### PUNTUALICEMOS

#### A ALFA LO QUE ES DE ALFA

**E**N nuestro último número, en la sección de estadística y por esos errores que solemos achacar a la informática, se nos han colado las ventas de los modelos Alfa, una de las marcas con mayor incremento en nuestro país.

Pues bien, en el número 18 entre los más vendidos figura el Alfa 33, con 660 coches vendidos en septiembre y 5.312 en lo que va de año. En el puesto 35, el Alfa 75, con 195/1970. En el puesto 54, el Alfa 90, con 52/669 y hay que sumar también el Spider (2/47), el Giulietta (1/9) y el Alfa-sprint (2/47).



### CALENDARIO

#### LAS CURVAS DE PIRELLI

**P**IRELLI acaba de presentar en Londres su tradicional calendario, cuyos temas en esta edición 87 son la joyería y las bellezas étnicas. Cinco modelos, elegidas entre doscientas cincuenta aspirantes, exhiben sobre sus cuerpos una serie de joyas en plata y oro, que han costado casi cuatro millones de pesetas y en cuyo diseño está presente la subliminal huella de los neumá-

ticos Pirelli. Los fondos de las fotografías son del desierto del Serengeti en Kenya; la dirección artística es de Martyn Walsh y las fotografías han sido hechas por Terence Donovan.

### ALFA ROMEO

#### FIAT LO COMPRA TODO

**T**ODOS los pronósticos quedaban confirmados el pasado viernes día 7: Alfa Romeo va a ser adjudicada al grupo Fiat. Agnelli se ha vuelto a salir con la suya, demostrando una vez más que en temas industriales, en Italia tiene mucho que decir. Mientras, Ford recibe unas nuevas calabazas, tras su fallido y reciente intento de hacerse con la británica firma Austin Rover.

La decisión de Finmeccanica, la financiera estatal que posee el 92 por ciento del capital de Alfa Romeo, tiene que ser aún ratificada por el Consejo de Ministros italiano, que no va a poner ninguna traba al cierre de la operación toda vez que los tanteos compradores de Ford y Fiat han estado cargados desde el primer momento de un fuerte componente político. El Gobierno Craxi, a pesar de que no dejaba de gustarle que una marca norteamericana quisiera invertir en Italia, ha sopesado el interés nacional por mantener Alfa en manos italianas. Además, los sindicatos italianos, que hace escasas fechas apoyaban la propuesta de Fiat, han despejado las últimas dudas que podían quedar.

La oferta de Fiat se concreta en que éste grupo se queda con el 51 por ciento de las acciones y, si se lo piden, con el cien por cien y la responsabilidad de la gestión; en la creación de una sociedad Lancia-Alfa; en hacerse cargo de todas las pérdidas de Alfa, y en que la nueva sociedad producirá 620.000 coches, de los que 265.000 serían Lancia.

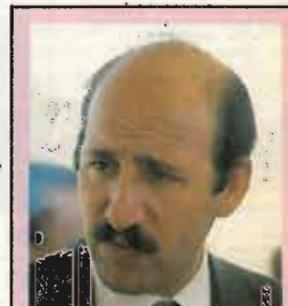
Según Fiat, la sociedad Lancia-Alfa pasará a controlar el 23 por ciento del mercado europeo de automóviles de segmento medio-



### MOTOCICLETAS

#### OSSA Y BULTACO, PARA MONTESA

**C**ON la compra de Ossa y Bultaco por Montesa, ésta da por finalizado su proceso de reconversión que ha llevado a cabo merced a la concesión de quinientos millones de pesetas por parte de la Administración.



#### NUEVAS AUTOVIAS

**C**UANDO el actual Plan General de Carreteras se acerca a su ecuador, el titular del MOPU, Saenz de Cosculluela, anunció que para 1988 se comenzará a preparar un nuevo plan de autovías que, en 1991, se unirá al de la red básica de carreteras. El ministro ha reconocido que en el actual PGC se han dejado descolgadas algunas regiones españolas y el nuevo plan irá dirigido a corregir estos desequilibrios.

Parte de este dinero, concretamente 275 millones, los invertirá Montesa en la compra de las marcas y tecnología de Bultaco y Ossa, mientras que el resto de la subvención está destinada a financiar sus excedentes laborales. La nueva sociedad tiene previsto invertir más de mil millones en los próximos cuatro años.

### SUBARU EN ESPAÑA

#### POR AHORA, DISCRETO

**L**A firma Nipmotor S.A. es la encargada de comercializar en nuestro país los automóviles japoneses Subaru, precedidos por una notable fama de fiabilidad mecánica (líderes en este aspecto en USA) y con un número muy reducido de unidades para nuestro mercado: 25 en lo que queda de año y pocas más para el 87.

A la vista de los pocos coches que pueden llegar, se han decidido por importar un interesante coupé de 2+2 plazas, el XT Turbo, que a un precio cercano a los 4,7 millones de pesetas, incorpora como atractivo el contar con 4 ruedas motrices (conectables con un mando en la palanca de cambios), turbo y 136 caballos de potencia para un motor de 4 cilindros opuestos. Otro aspecto interesante es la suspensión electroneumática con mando de altura regulable y mantenimiento automático de la altura. Como es habitual, el equipamiento del Subaru es completísimo, con servodirección, aire acondicionado, techo practicable, equipo de radio, asientos regulables en altura, cierres eléctricos, elevallas eléctricas... etcétera. Comenzará a venderse en nuestro país a mediados de enero, cuando los trámites de homologación hayan finalizado.



#### VISITA REGIA

**C**ON motivo del décimo aniversario de Ford España, los Reyes Don Juan Carlos y Doña Sofía visitaron la factoría de Almusafes acompañados por Henry Ford II. Juntos recorrieron las instalaciones fabriles, en las que ya se

está procediendo al montaje de la nueva línea de culatas para el motor del futuro Ford Fiesta'88 y charlaron animadamente. Henry Ford II tuvo palabras de agradecimiento para todos los trabajadores de Ford, por su entusiasmo y dedicación y para todas aquellas personas que han contribuido al éxito de la marca en estos diez años.

### MOTOS

#### SUBASTADAS LAS MV AGUSTA

**L**A pasada semana se ha decidido el futuro de las catorce MV de competición que salieron a subasta hace pocos meses.

El italo-americano Roberto Iannucci, ha pasado a ser el nuevo propietario a cambio de un talón por valor de 1.350.000 dólares, unos 175 millones de pesetas. Iannucci ha confirmado que las

motos se quedarán en Italia custodiadas por Roberto Gallina, actual director técnico del equipo HB-Suzuki. El encargado de mantener a punto las catorce motos, será Ruggero Mazza, que fue jefe de mecánicos de competición en MV.



### GAMA 87

#### OPEL APUNTA ALTO

**G**ENERAL Motors ha presentado a los me-

dios informativos el conjunto de la gama 87, que sucesivamente hemos ido dando a conocer a lo largo de estas últimas semanas. Como resumen de conjunto, dos novedades: el Kadett GSi 2.0 y 130 caballos y los nuevos Omega.



## Verde y Rojo

- Suele acertar el querido Forges en sus chistes; pero esta vez ha puesto además el dedo en la llaga, haciéndose preguntas sobre la legalidad de los aparcamientos reservados a los funcionarios municipales.
- De todos es sabido que hay quien cree que los redactores gráficos son una especie de seres de segunda división, en nada comparable a los «plumillas». Pero que comparta esta misma opinión Ford España, merece

- algo más que un golpe de Nikon en la cabeza.
- Hace muchos meses que Emilio Alonso se merece el más brillante de los verdes semáforos, por las retransmisiones de Radio Cadena sobre Fórmula 1. Ahora conviene recordar a los buenos profesionales.
- Hay quien sospecha que algunas señales se ponen para poder multar, como la que existe en el Km 66 de la A49 (entre Sevilla y Huelva), sin razón alguna y aprovechada por la DGT para recaudar millones con un absurdo radar. Un «60» en plena recta, de una autovía, sin más razón que un cruce con camino de tierra. ¡Lo que hay que ver!

# A FONDO

## GAMA PEUGEOT 309

### A CARA DE LEON

**PRECIADO MOTOR 16**



**E**l Peugeot 309 viene a competir, comercialmente hablando, en uno de los segmentos de mayor competencia del mercado español. Y sale dispuesto a hacerse con un buen pedazo de ese segmento, en el que pretende colocar 30.000 unidades. Va a tener que luchar a cara de perro, o mejor dicho, de león, para conseguirlo. Esta semana probamos las tres versiones que constituyen la oferta inicial de fabricante y que han comenzado a venderse el pasado día 5 de noviembre. Se trata del GL Profil, con motor 1.300; del SR, con motor 1.600; y del GT, con motor 1.900, todos ellos de gasolina.

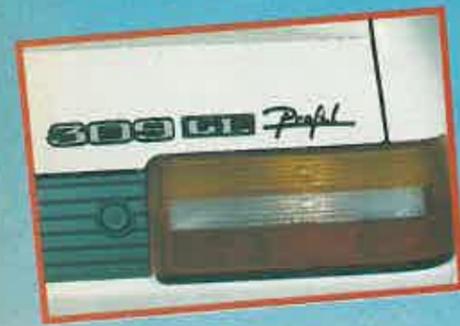
Al final de la prueba, el SR sale como la más equilibrada opción de compra. No es el más económico, pero constituye un buen punto medio entre precio, prestaciones, equipamiento y consumo. El GL Profil, por su parte, representa la opción de quienes busquen la máxima economía, y el GT, la del máximo confort y equipamiento.

origen Simca, y por otro los modelos XU realizados para las gamas Peugeot y Citroën. En Francia se emplean los 1.100 y 1.300 de origen Simca, y los 1.600 y 1.900 XU. En España, se ha renunciado al excesivamente pequeño 1.100 y se ha reemplazado el 1.600 XU por el 1.600 Simca de los Talbot Solara y Horizon, que a diferencia del XU se produce en Villaverde, lo que hace innecesaria la importación de esos motores. No paran ahí las diferencias entre la gama 309 española y la francesa, puesto que en el GL Profil se le ha acoplado una caja de cambios de desarrollos más cortos. El resultado de todo esto es que

#### MECANICA



Los Peugeot 309 utilizan, como en Francia, dos familias diferentes de motores. Por un lado están los motores de



GL Profil, SR y GT son las tres versiones con las que el Peugeot 309 hace su entrada en el mercado español. Después la familia debe ampliarse.

en España podemos disfrutar de unos 309 más brillantes que en Francia, por lo menos en lo que se refiere a las dos variantes más económicas.

El GL Profil es la versión que goza de la mejor aerodinámica. Sus neumáticos estrechos y los embellecedores de rueda planos, además de los bajos carenados, que son comunes a los tres, le permiten ofrecer la menor resistencia al aire. El motor dentro de su modestia, se recupera bien, tanto que, una vez lanzado, gracias a los desarrollos de cambio que le han acoplado en España, rara vez es necesario descender a tercera para efectuar un adelantamiento. Salvo que el vehículo que deba ser adelantado sea demasiado lento, basta con reducir a cuarta para que el coche recupere bien. La velocidad máxima se obtiene en quinta, al contrario que en la versión francesa, en que se hacía necesario recurrir a la cuarta para poder saber lo que el coche podía dar de sí. En aquél, la quinta era simplemente una velocidad de rodaje en autopista, mientras que en este, es una auténtica quinta marcha que se puede emplear y

**GT**  
**Precio en la calle:**  
**1.748.236 ptas.**

**VIRTUDES**

- Confort y equipo
- Consumo
- Comportamiento

**DEFECTOS**

- Ventilación mediocre
- Tacto de freno duro
- Desarrollo largo en 5.ª

**SR**  
**Precio en la calle:**  
**1.488.236 ptas.**

**VIRTUDES**

- Prestaciones
- Comportamiento
- Confort

**DEFECTOS**

- Motor ruidoso
- Ventilación mediocre
- Tacto de freno duro

**GL PROFIL**  
**Precio en la calle:**  
**1.253.237 ptas.**

**VIRTUDES**

- Prestaciones
- Consumo
- Confort

**DEFECTOS**

- Asiento trasero
- Ventilación mediocre
- Balanceo de carrocería





**Motor 1.300 centímetros cúbicos**  
65 caballos y consumos bajos



**Motor 1.600 para el SR**  
El mismo del Solará y del 205 GTX



**Motor 1.900 centímetros cúbicos en el GT**  
Es el único motor importado de Francia



**Rueda del GL Profil**  
Con embellecedores aerodinámicos



**Embellecedor tipo turbina**  
De serie en los SR y GT



**Llanta de aleación de estrella**  
Opcional en la versión SR



**Llanta tipo 205 GTI**  
Puede pedirse en el GT

en la que el coche es capaz de coronar, sin grandes pérdidas de velocidad, sin rechos de cierta importancia. Esta velocidad máxima a la que nos referimos, superior a los 160 kilómetros por

hora, es digna de tenerse en cuenta si no perdemos de vista que se trata de un 1.300. En cuanto a los consumos, nos parecen de lo más contenidos.

El SR supone un importante incre-

mento de potencia. Son 30 caballos de diferencia con el GL, que se notan. El doble que tiene el SR francés con respecto al GL. Como todos los motores de origen Simca, responden muy bien

**FICHA TÉCNICA**



	309 GL	309 SR	309 GT
<b>MOTOR</b>			
Disposición	Del. transversal	Delantero trans.	Delantero trans.
Número de cilindros	4	4	4
Cilindrada (c.c.)	1.294	1.592	1.905
Digüeñal	5 apoyos	5 apoyos	5 apoyos
Arbol de levas	Lateral	Lateral	En cabeza
Núm. de válvulas por cilindro	2	2	2
Alimentación	Carb. monocuerpo	C. doble cuerpo	C. doble cuerpo
Compresión	9,5:1	9,35:1	9,3:1
Tipo de carburante	97 octanos	97 octanos	97 octanos
Potencia máxima (CV/rpm)	65/5.600	94/5.700	105/5.600
Par máximo (mkg/rpm)	11,55/2.800	14,1/4.00	16,6/3.000
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 m.	Manual, 5 m.	Manual, 5 m.
Vel. a 1.000 rpm 1. <sup>a</sup> /2. <sup>a</sup> /3. <sup>a</sup> (km/h)	7,20/12,63/18,25	7,38/13,76/19,91	9,34/16,44/22,37
Vel. a 1.000 rpm 4. <sup>a</sup> /5. <sup>a</sup> (km/h)	24,12/30,88	26,9/33,64	28,45/35,17
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco en seco
<b>DIRECCION</b>			
Tipo	Cremallera	Cremallera	Crema. asistida
Vueltas de volante entre topes	3,8	3,8	2,8
Diámetro de giro (metros)	11,1	11,1	11,0
<b>FRENOS</b>			
Sistema (del./tras.)	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor
<b>SUSPENSIONES</b>			
Tipo	Indep./Indep.	Indep./Indep.	Indep./Indep.
<b>RUEDAS</b>			
Llantas (pulgadas)	De chapa, 13"	De chapa, 13"	De chapa, 14"
Neumáticos	145 SR 13	165/70 SR 13	175/75 SR 14
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>			
Peso en orden de marcha (kg)	870	890	930
Capacidad del depósito	55	55	55

**PRESTACIONES**



	GL Profil	SR	GT
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>			
Km/h	164,4	176,4	191,2
<b>ACELERACION</b>			
400 m. salida parada	18,6	17,8	17,4
1.000 m. salida parada	34,7	33,3	32,8
De 0 a 100 km/h	13,6	11,5	10,8
<b>RECUPERACION</b>			
400 m desde 40 km/h en 4. <sup>a</sup>	19,2	18,3	17,8
400 m desde 40 km/h en 5. <sup>a</sup>	21,2	19,8	19,8
1.000 m desde 40 km/h en 4. <sup>a</sup>	35,6	33,7	32,9
1.000 m desde 40 km/h en 5. <sup>a</sup>	40,0	37,8	37,0
De 80 a 120 km/h en 4. <sup>a</sup>	11,6	9,4	9,2
De 80 a 120 km/h en 5. <sup>a</sup>	15,4	13,4	13,2

**CONSUMO**



	GL Profil	SR	GT
<b>CIUDAD</b>			
A 25,7 km/h de promedio	9,8	11,2	10,8
<b>CARRETERA</b>			
A 90 km/h de cruceo	5,6	6,5	6,3
En conducción rápida	9,1	10,1	10,5
<b>AUTOPISTA</b>			
A 120 km/h de cruceo	6,8	8,1	7,6
A 140 km/h de cruceo	7,9	9,4	9,4
<b>OTROS VALORES</b>			
Consumo medio ponderado	8,2	9,5	9,1
Capacidad depósito combustible	55	55	55
Autonomía media	620	520	550



# HIPERESPACIO

Entre en un Seat Málaga. Póngase cómodo. Viva la sensación de estar en un grande del espacio. Del confort.

Descubra la sensación de acertar. Disfrute del motor System Porsche y viva grandes sensaciones. En el interior

de un Seat Málaga hay sitio de sobra para usted y los suyos.

MODELO	CV	VELOC.	P.V.P. (IVA incl.)
L 1.5	85	5	1.173.592
GL 1.5	85	5	1.233.309
GLX 1.5	85	5	1.387.589
LD 1.7	55	5	1.324.547
GLD 1.7	55	5	1.392.643



**MALAGA**  
GRANDES SENSACIONES.



Idéntico el salpicadero y el cuadro de instrumentos en el SR y el GT. El GL lleva reloj en el lugar del cuentarrevoluciones.



Asientos traseros en el SR y el GT. Se pueden abatir parcialmente.

Los asientos delanteros. La tapicería es más fresca.



El depósito de la gasolina. Se abre desde el interior.

a bajas velocidades, pero en contrapartida les cuesta seguir subiendo régimen a partir de las 5.500 revoluciones por minuto, lo que no tiene que ser considerado como un defecto en un coche eminentemente familiar como es éste. Sobre todo cuando esa buena respuesta a bajo régimen, que se conjuga con unos desarrollos de caja de cambios re-

EQUIPAMIENTO

Cuentarrevoluciones	NO	SI	SI
Cuenta l. parcial	SI	SI	SI
Termómetro de agua	NO	SI	SI
Manómetro presión aceite	NO	SI	SI
Reloj	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO
Testigo reserva carburante	SI	SI	SI
Testigo freno de mano	SI	SI	SI
Test. desgaste de frenos	SI	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI	SI
Faros antiniebla	NO	OP.	SI
Piloto trasero antiniebla	SI	SI	SI
Aire acondicionado	NO	NO	SI
Volante regulable	NO	NO	NO
Asiento regulable, altura	NO	NO	NO
Retrovisor m. distancia	NO	SI	SI
Apoyacabezas del./tras.	SI/NO	SI/NO	SI/NO
Elevallas eléctricos	NO	SI/NO	SI/NO
Cierre centralizado	NO	SI	SI
Luz lectura de mapas	SI	SI	SI
Tapón c. con cerradura	SI	SI	SI
Llantas aleación	NO	OP.	OP.
Pre-equip. de radio	SI	SI	SI
Limpia-lava trasero	NO	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	SI	SI

OPCIONES PEUGEOT 309: Peugeot 309 GL Profil: Pintura metalizada: 19.950. Peugeot 309 SR: Pintura metalizada: 19.950, faros antiniebla: 9.500, llantas de aleación: 45.000. Peugeot 309 GT: Pintura metalizada: 19.950, llantas de aleación: 55.200. Precios con IVA incluido.



El aire acondicionado. Se conecta en el techo.

lativamente cortos, hace que todavía, más que en el GL, el conductor se pueda evitar muchos cambios de marcha. Es un coche de respuestas rápidas y que a pesar de todo tiene una buena velocidad punta. En consumos, es el menos brillante de la familia, pero las diferencias son tan escasas que no son muy grandes y además está bien situado

SONORIDAD

	GL	SR	GT
Al ralentí	47,8	51,4	45,8
A 60 km/h	66,4	65,7	65,1
A 90 km/h	69,7	70,5	69,8
A 120 km/h	73,2	73,8	71,3
A 140 km/h	76,2	75,5	74,8
A tope	80,3	81,8	81,6

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

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	GL	SR	GT
A 60 km/h	13,2	11,0	9,7
A 100 km/h	35,6	33,4	29,9
a 120 km/h	55,7	52,2	49,0



La estabilidad es excelente en los tres, aunque el SR es el que resulta más equilibrado en todo momento. Al GL Profil se le nota la ausencia de barra estabilizadora trasera.

frente a sus competidores de otras marcas. La brillantez de este SR español hace que el GT, con sus 105 caballos —11 caballos más— decepcione un poco. La diferencia de potencia queda prácticamente absorbida por los desarrollos largos que mantiene —es la única versión idéntica a la francesa— y además al motor se le ha cargado de una dirección asistida, no particularmente necesaria, y de aire acondicionado de serie. Al final, lo que quiere el fabricante con este coche es ofrecer un equipo lo más completo posible y no prestaciones, como podrían hacer pensar las siglas GT y las llantas tipo 205 GTi en opción. No hay pues grandes diferencias en prestaciones entre ambas versiones. A lo sumo se le puede conceder al GT el tener una mayor velocidad máxima. En cambio, si hay que valorar el que los consumos son inferiores y que es más silencioso que las otras dos versiones, detalle este en el que se deja notar la edad de los motores Simca.

La caja de cambios es igual en todos. Es la nueva caja de cambios de cinco marchas que se empezó a instalar en los 205 y que posteriormente se ha extendido a otros modelos de la marca.

COMPORTAMIENTO



De los tres coches, también el SR es el más agradable de conducir. El GT tie-

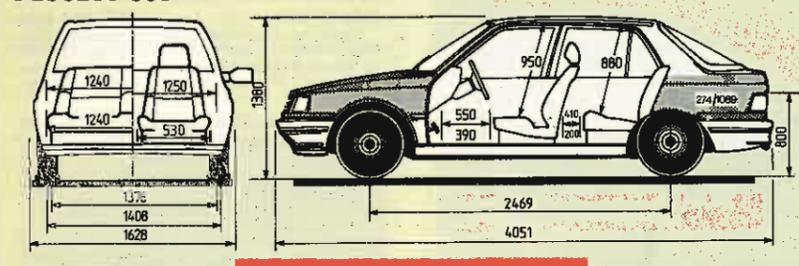
ne el mismo comportamiento, prácticamente, pero el calzar neumáticos más anchos de perfil bajo le hace ser, en ciertas ocasiones, más brusco en sus reacciones. En cuanto al GL Profil, acusa la falta de barra estabilizadora en el tren trasero, lo que hace que el coche balancee más en las curvas. De todas formas los tres coches se agarran sensacionalmente bien a la carretera. Tienen una clara tendencia a seguir rectos a la entrada de las curvas, como todos los coches de tracción delantera, que se acaba venciendo a fuerza de volante. Una vez dentro, el SR y el GT comienzan a deslizar suavemente del eje trasero, ayudando al conductor a terminar de negociar el viraje, sin que éste se entere o tenga que hacer gala de una

habilidad particular. El GL, además de balancearse más que sus hermanos —que también se inclinan bastante— obliga a tener que trabajar mucho más el volante para terminar de negociar los virajes. Evidentemente, todo esto que contamos ocurre conduciendo rápido. A velocidades más reposadas, los 309 no deben poner el más mínimo problema a sus conductores. A no ser que haya viento lateral, lo que afecta al GL, sin duda a causa de lo estrecho de sus neumáticos.



La accesibilidad es buena, las puertas abren mucho y el espacio interior es amplio. El maletero está acorde con esa habitabilidad.

PEUGEOT 309



La dirección, de cremallera, es asistida únicamente en el GT. Realmente, lo único que se gana con ella es en desmultiplicación; en definitiva, en tener que dar menos vueltas al volante. Porque sea en el GL o en el SR, la dirección sin asistencia resulta suave tanto en marcha como en parado.

Los frenos son muy eficaces en los tres coches. Aguantan bien que se abuse de ellos, pese a llevar pastillas sin amianto a las que hasta ahora se podía achacar el carecer de ese agarre final



El confort es una de las grandes virtudes. La suspensión trabaja eficazmente en todos, pero recibe una mejor colaboración de los neumáticos en el SR. Sin embargo, el GT es más silencioso de marcha y el que tiene un equipo más completo.

que detiene definitivamente el coche. Si se puede criticar algo a los frenos, es que hay que pisar el freno con una cierta fuerza.

**CARROCERIA**



Sin entrar en juzgar líneas, lo cierto es que se ha conseguido con el 309 un resultado que cuando menos iguala a lo mejor que había en Europa dentro de su categoría. La amplitud interior es suficiente para que cuatro pasajeros viajen confortablemente con sus equipajes. Las suspensiones del coche tie-

nen una excelente capacidad de absorción de irregularidades, y además de haber un espacio lo suficientemente amplio, los asientos, tanto delanteros como traseros, son cómodos. Y lo son en todas las versiones porque entre ellas, las diferencias que se pueden apreciar se encuentran en la calidad de las tapicerías, no en la forma de los asientos.

El salpicadero tiene un diseño común, siendo el cuadro de instrumentos lo que varía. La versión GL carece de cuentarrevoluciones, manómetro de presión de aceite y termómetro de aceite y en cambio lleva el reloj en el cuadro. En el SR y el GT el cuadro es el mismo.

dura competencia. Como se puede apreciar, son muchos los coches que coinciden exactamente con su tamaño, características mecánicas, etc. Pero es que además de ello hay otros que limitan el segmento por arriba y abajo, como el Citroën BX y el Seat Ibiza, que también pueden competir. Incluso, en algunos casos, puede ser que algunos se planteen el Opel Kadett tres volúmenes como alternativa de compra del 309, que tiene precios más baratos que los de cinco puertas importados.

Sergio Piccione

Fotos: Ramón Rodríguez

- PEUGEOT 309 GL** 1.253.237 ptas.  
Motor: Del. transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.294 c.c. Potencia: 65 CV a 5.600 rpm. Peso: 870 kg. Velocidad máxima: 164,4 km/h. Consumo medio ponderado: 8,0 l/100 km. Capacidad del maletero: 295 dm<sup>3</sup>.
- FORD ESCORT CL 1.1** 1.162.104 ptas.  
Motor: Del. transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.117 c.c. Potencia: 50 CV a 5.000 rpm. Peso: 845 kg. Velocidad máxima: 145 km/h. Consumo medio ponderado: 6,7 l/100 km. Capacidad del maletero: 264 dm<sup>3</sup>.
- ESCORT CL 1.3** 1.216.804 ptas.  
Motor: Del. transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.297 c.c. Potencia: 60 CV a 5.000 rpm. Peso: 830 kg. Velocidad máxima: 157 km/h. Consumo medio ponderado: 6,7 l/100 km. Volumen del maletero: 264 dm<sup>3</sup>.
- FORD ESCORT 1.4** 1.276.804 ptas.  
Motor: Del. transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.392 c.c. Potencia: 75 CV a 5.600 rpm. Peso: 850 kg. Velocidad máxima: 167 km/h. Consumo medio ponderado: 7,0 l/100 km. Volumen del maletero: 264 dm<sup>3</sup>.
- CITROËN BX** 1.253.882 ptas.  
Motor: Del. transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.360 c.c. Potencia: 62 CV a 5.500 rpm. Peso: 915 kg. Velocidad máxima: 155 km/h. Consumo medio ponderado: 7,5 l/100 km. Volumen del maletero: 384 dm<sup>3</sup>.
- R 11 GTC\*** 1.153.016 ptas.  
Motor: Del. transversal. Tracción: Delantera c.c. Cilindrada: 1.237 c.c. Potencia: 56 CV a 5.250 rpm. Peso: 850 kg. Velocidad máxima: 149 km/h. Consumo medio ponderado: 1,1 l/100 km. Volumen del maletero: 291 dm<sup>3</sup>.
- R 11 GTL\*** 1.247.845 ptas.  
Motor: Del. transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.397 c.c. Potencia: 60 CV a 5.250 rpm. Peso: 860 kg. Velocidad máxima: 149 km/h. Consumo medio ponderado: 7,6 l/100 km. Volumen del maletero: 291 dm<sup>3</sup>.
- KADETT 5P. 1.3 LS\*** 1.381.710 ptas.  
Motor: Del. transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.297 c.c. Potencia: 75 CV a 5.800 rpm. Peso: 890 kg. Velocidad máxima: 168 km/h. Consumo medio ponderado: 7,7 l/100 km. Volumen del maletero: 415 dm<sup>3</sup>.
- SEAT IBIZA 1.2 GLX 5P.** 1.242.394 ptas.  
Motor: Del. transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.193 c.c. Potencia: 63 CV a 5.800 rpm. Peso: 900 kg. Velocidad máxima: 150,5 km/h. Consumo medio ponderado: 8,4 l/100 km. Volumen del maletero: 280 dm<sup>3</sup>.

**FRENTE A SUS RIVALES**

Como decíamos al principio, el 309 entra de un segmento en el que hay una

- PEUGEOT 309 GT** 1.748.236 ptas.  
Motor: Del. transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.905 c.c. Potencia: 105 CV a 5.600 rpm. Peso: 930 kg. Velocidad máxima: 191,2 km/h. Consumo medio ponderado: 9,1 l/100 km. Volumen del maletero: 295 dm<sup>3</sup>.
- BX 19 TRS\*** 1.813.404 ptas.  
Motor: Del. transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.905 c.c. Potencia: 105 CV a 5.600 rpm. Peso: 1.000 kg. Velocidad máxima: 191 km/h. Consumo medio ponderado: 8,1 l/100 km. Volumen del maletero: 384 dm<sup>3</sup>.
- R 11 TURBO\*** 1.584.575 ptas.  
Motor: Delantera transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.397 c.c. Potencia: 105 CV a 5.500 rpm. Peso: 915 kg. Velocidad máxima: 188 km/h. Consumo medio ponderado: 8,7 l/100 km. Volumen del maletero: 291 dm<sup>3</sup>.
- ESCORT XR3i\*** 1.920.674 ptas.  
Motor: Del. transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.597 c.c. Potencia: 105 CV a 6.000 rpm. Peso: 945 kg. Velocidad máxima: 194 km/h. Consumo medio ponderado: 8,6 l/100 km. Volumen del maletero: 264 dm<sup>3</sup>.
- ALFA 33 Q.V.\*** 1.683.375 ptas.  
Motor: Del. transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.490 c.c. Potencia: 105 CV a 6.000 rpm. Peso: 890 kg. Velocidad máxima: 179 km/h. Consumo medio ponderado: 10,4 l/100 km. Volumen del maletero: 350 dm<sup>3</sup>.



Continuidad es la palabra clave que se está manejando estos días en la sede de la Dirección General de Tráfico tras el relevo de José Luis Martín Palacín por David León Blanco. Una continuidad en los programas pero no en los modos, que parecen haber sufrido un cambio sustancial.

**DAVID LEON BLANCO**  
**CONTINUIDAD EN TRAFICO**

**T**ODAVIA no ha terminado de aterrizar pero David León Blanco, zamorano, de 51 años de edad, casado y con tres hijos, parece haber cogido ya de qué va eso del Tráfico, así con mayúsculas, al menos en su primera comparecencia pública como máximo responsable de la «casa» de Josefa Valcárcel. «De momento se va a mantener el actual equipo de esta Dirección», dice rotundo. «No se pueden realizar cambios sin conocer antes el terreno. Me parece además que la DGT está funcionando bien. El relevo en su cúpula no se ha debido a una deficiente gestión del anterior titular. La prueba es que Palacín es mi superior directo.»

Aunque elude todavía entrar a «trapos» demasiado polémicos o especiali-

Hay que convencer al automovilista de los riesgos que el tráfico genera. Y eso se consigue con una educación permanente.

zados, León Blanco, reflexivo y sobre todo sereno, se muestra conciliador en las negociaciones que su Dirección ha mantenido con los fabricantes para que éstos se adhieran al plan de achatarramiento y renovación de vehículos, puesto en marcha por la DGT antes del verano. Para su responsable se ha llegado a un punto en el que, vino a decir, hay que desdramatizar el tema, mantener la mente fría y sacar adelante el plan, implicando a todas las partes. Otro tema enrevesado es la decisión reciente de los responsables de la DGT de no facilitar a los fabricantes las cin-

tas de matriculaciones. Para León Blanco, «esta es una medida política dentro de un proceso de negociación que debe cerrarse con otra medida política. No entro en si es bueno o no; lo que es cierto es que esta actitud ha servido para mostrar con una medida concreta que no existía entre las partes una buena relación. Pero insisto que acabo de llegar y es pronto para hacer una valoración».

Este experto en temas laborales y sindicales, que ha ocupado el Gobierno Civil de Burgos en los últimos cuatro años, dice que no le van a faltar ilusión y entusiasmo en el desempeño de su trabajo. Y habla de continuidad cuando se le pregunta por el tipo de ideas que más le gustaría poner en marcha. «Cuando se es miembro de un Gobierno salido de las urnas, con un programa electoral claro, no se pueden introducir medidas personales así como así. Habría que hablar pues de continui-



dad. Las cosas están bastante organizadas en la DGT.» Y para imaginación «calenturienta», en el buen sentido de la palabra, se refiere a su antecesor en el cargo.

«Si en algo voy a poner entusiasmo —dice— es en todo lo relativo a la educación, no en vano es lo que a la larga produce un mayor rendimiento.» Se muestra preocupado por el comportamiento humano, «por esos ciudadanos cuya condición se transforma al poner las manos en un volante. Hay que evitar como sea que el conductor se prolongue a través del vehículo, evitar que un comportamiento se transforme en otro. Y eso se consigue llevando al automovilista a un proceso de asimilación de los riesgos que el tráfico genera.»

Especialista en prevención de riesgos en el sector de la construcción, León Blanco insiste en el componente educativo, en su lentitud y en la paciencia, y en las medidas que habría que ir dosificando junto a esas nuevas actitudes. «El conseguir un tráfico más fluido —afirma— supone restar agresividad al conductor.» Y volviendo a comportamientos, reafirma lo sabido: que el peor conductor, el más peligroso, es el conductor temeroso.

En su programa figura poner coto desde ya a la publicidad agresiva de los automóviles. «Vamos a entrar lo me-



Preocupa la fluidez del tráfico. Sin ella, aumenta la agresividad

nos posible en la dinámica de las prohibiciones y vamos a llamar a la responsabilidad a los expertos del sector para limitar la incitación a la velocidad, al riesgo en un automóvil dentro del mensaje publicitario. Nuestra idea es convencer de que lo que debe venderse es el uso racional, no nocivo, de ese automóvil.»

Al hilo de la actualidad comenta que tenía cierta razón su antecesor Martín Palacín cuando aseguraba que la bajada del precio de la gasolina provocaba más accidentes, propiciada por una intensificación del uso del automóvil. «Pero, cuidado, eso no es lo único, porque por esa regla de tres habría que hablar de prohibir circular en coche o cerrar todas las carreteras. La clave está en esa concienciación de los ciudadanos de los riesgos que supone un deficiente comportamiento vial.»

Se muestra preocupado por los índices de siniestralidad y mortandad con que se va a cerrar este año el balance de la accidentalidad y hace hincapié en que su cargo, «aun teniendo un componente técnico, es más político que otra cosa. Y como político que se somete a la opinión pública, asumiré todas las críticas.»

Raúl R. Sáez

Fotos: Ramón Rodríguez

## GASOLINA: SIGUEN LAS REBAJAS

# ...Y VAN TRES

Deprisa y corriendo, el Gobierno ha decidido adelantar el «regalo» que tenía preparado para los automovilistas en Navidad: una rebaja —la tercera en once meses— en el precio de las gasolinas. El temor a que se dispare el índice de inflación ha sido, en esta ocasión, el detonante.

**N**O hace ni siquiera una semana cuando los expertos del sector petrolero auguraban una próxima reducción del precio de los combustibles industriales —como así ha sido—, dejándose inmovible el de los carburantes de automoción. Sin embargo, semejante augurio ha caído ahora por tierra toda vez que en el seno del Gobierno han primado las razones socio-económicas sobre las puramente técnicas.

El resultado, como ya es sabido, surgido de la mesa del Consejo de Ministros, es una reducción en el precio de las gasolinas del 4,9 por ciento ponderado, que supone que el litro de súper pasa de 82 a 78 pesetas, y el de normal de 76 a 72. La baja es menos acusada en el caso del gasóleo de automoción que es de menos del 3,3 por ciento, quedando el litro en 58 pesetas, dos menos que el precio anterior.

Desde que el PSOE llegara al poder en 1982, los movimientos en el precio de las gasolinas no han estado exentos de una cierta lógica, aunque el momento de llevarlos a cabo ha caído siempre dentro de la estrategia política más que en la técnica.

Tras el triunfo electoral de octubre de 1982, el primer Gobierno socialista se destapó con una subida (ver gráfico) cuyo motivo se debía más a afán recaudatorio que a otra cosa. Sin embargo, los movimientos posteriores (tres hasta ahora y a la baja) se han amparado más en motivos técnicos y, sobre todo, políticos.

La primera bajada (diciembre de 1985) vino propiciada por la caída de las cotizaciones del barril de crudo y del dólar, y la previsión por el Gobierno de que la entrada en vigor del IVA un mes más tarde iba a dar quebraderos de cabeza al índice de precios. La segunda rebaja (marzo del 86) además de los permanentes motivos técnicos —costo del petróleo y del dólar— tuvo a su favor la proximidad de las elec-

ciones generales, que estaban cantadas.

Ahora, los motivos se centran más en la evolución del Índice de Precios al Consumo, que ni por asomo va a que-



## GASOLINAS EUROPEAS EN PRIMAVERA

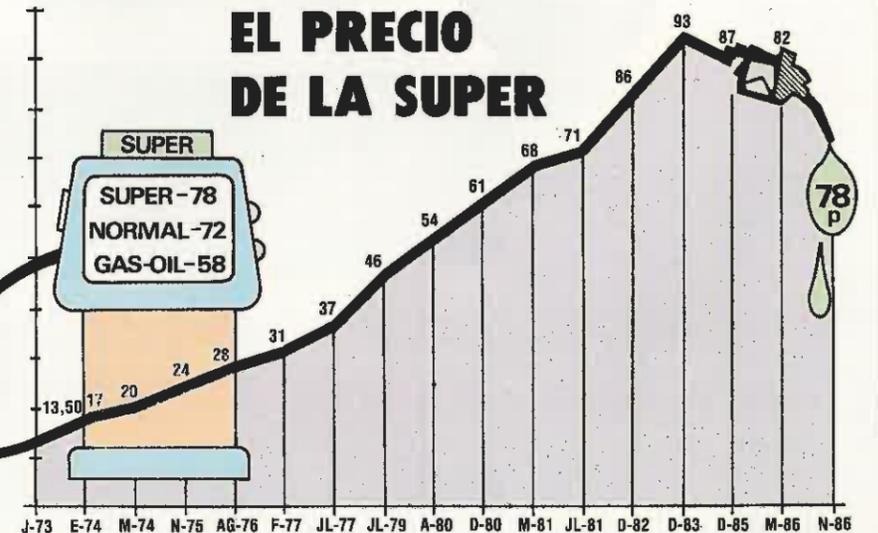
Las empresas petroleras de la Comunidad Económica Europea podrían comenzar a vender directamente gasolina en nuestro país a finales del primer trimestre de 1987, según ha manifestado en el Senado el secretario general de la Energía, Fernando Maravall. Ya desde primeros de este año algunas compañías han podido importar los contingentes establecidos en el tratado de adhesión a las Comunidades Europeas, pero hasta ahora tienen que distribuirlos a través de la nueva Campsa. Según Maravall, esta liberalización de venta al público no alcanzará a todos los derivados del petróleo, y la Administración ya tiene establecido un calendario para este proceso. Falta, sin embargo, en este esquema la regulación definitiva de la venta al por menor, todavía pendiente de publicación en el BOE.

dar en las cotas previstas hace un año por el Gobierno.

Dos argumentos se han enfrentado estos días. Los de aquéllos que estiman que el precio de nuestras gasolinas están alineadas ya con el de las europeas y que el Estado va a dejar de ingresar en los dos meses que restan de 1986 de 45.000 a 50.000 millones de pesetas (tesis defendida por Luis Carlos Croissier desde Industria) y los que aducen que el mercado petrolero sigue permitiendo rebajas sustanciales en los productos derivados y que hay que atajar como sea el deficiente comportamiento de los precios, tesis mantenida desde la cúpula de Economía por el mismísimo Carlos Solchaga. El resultado está a la vista.

R. R. S.

## EL PRECIO DE LA SUPER



# Esta Navidad SUBETE A LA VESPA IRIS 125 Y BAJA A ESTE PRECIO.



Desde el 1 de Noviembre hasta REYES.

4.300 puntos de venta y asistencia técnica.

**A FONDO**

## ALFA 75 TURBO

# CABALLOS A LA MODA



**Q**UE los Alfa Romeo son coches potentes no es ninguna novedad. Pero que para obtener los caballos, los técnicos de Milán hayan escogido la vía del motor pequeño y el turbocompresor, sí lo es. Normalmente, en Alfa Romeo se ha obtenido la potencia por otros medios, como son ligeros aumentos de la cilindrada, culata de cuatro válvulas por cilindro, etc. Pero es que la técnica del turbocompresor era una técnica nueva para ellos, pero lo cierto es que hay muy escasos precedentes. La explicación de este cambio de rumbo viene dada por la conjunción de motivos comerciales, fiscales y deportivos. Por un lado, a estos niveles de coche, la pala-

bra «turbo» sigue vendiendo. Por otro, en Italia, donde Alfa vende más de la mitad de su producción, existe una ley que grava los coches de más de dos litros de cilindrada, razón por la cual han utilizado el turbo para poder ofrecer una potencia de motor de dos litros y medios con solo 1.800 centímetros cúbicos. Y finalmente, porque necesitaban un coche con motor turbo para seguir compitiendo en el Campeonato de Europa de Turismos, en el que siempre ha dominado, y así lo quedó como la potencia necesaria para hacer frente a nuevos rivales. Por todo esto, han sacado el 75 Turbo, que se coloca a la cabeza de la gama, puesto que comparte con el 75 V-6.

Es una berlina relativamente amplia y relativamente cómoda, pero que, sin embargo, está destinada a conductores amantes de la conducción deportiva, que son los únicos que están en un alto nivel de la categoría. Sin embargo, no dan tranquilidad a sus conductores un buen nivel de calidad.

### MECANICA



Se parte del motor 1.800 de cuatro cilindros debidamente revisado, al que se le ha dotado de un sistema de inyección electrónica y un turbocompresor norteamericano Garrett. En toda esta trans-

Precio: 2.814.994 ptas.

### VIRTUDES

Evolutivos  
Comportamiento  
Amplios

### DEFECTOS

Dirección pesada  
Excesiva desmultiplicación  
Autonomía corta

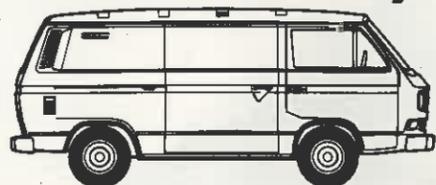


# Casos en los que aconsejamos un Volkswagen Transporter.

Viajeros con exceso de equipaje •

Familias numerosas y muy

unidas •



• Empresas grandes



Empresas pequeñas • Personas con muchos

amigos • Hoteles • Entusiastas del camping



Agencias de



viajes • Equipos de baloncesto, entrenador

incluido



Cuadrillas de toreros

Bandas de música • Colegios y conventos...

Los Volkswagen Transporter están especialmente recomendados para todos aquellos casos en los que haya serios problemas de espacio.

Se trata de unos vehículos asombrosos que desde hace 35 años han venido marcando la pauta en cuanto a seguridad, fiabilidad, capacidad y economía.

Su perfecto tren de rodaje y su acabado, de la máxima calidad, los han convertido en los vehículos más vendidos de su categoría. 6.000.000 en todo el mundo.

No es de extrañar. Se trata de una amplia gama creada para cubrir cualquier tipo de necesidad. Desde la versátil Camioneta hasta la lujosa Caravelle Carat, sin olvidarnos por supuesto de la alta tecnología de las versiones Syncro 4 x 4. Desde 50 a 112 CV. Gasolina, diesel o turbo diesel.

Acérquese a su Concesionario y descubra cómo un Volkswagen Transporter podrá quitarle muchos pesos de encima. Sea cual sea su caso.

Deseo recibir más información sobre

los Volkswagen Transporter.

Nombre \_\_\_\_\_  
 Dirección \_\_\_\_\_  
 Localidad \_\_\_\_\_ Tel. \_\_\_\_\_  
 Provincia \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_  
 Actividad \_\_\_\_\_  
 Enviar a "Vehículos Comerciales" Apdo. de Correos 125, Madrid.



Importados por Seat.

A FONDO



En curva cerrada, a la salida, si se acelera fuerte, el coche tiende a derrapar progresivamente del eje trasero. Las llantas son de aleación en serie.

formación, el fin último no ha sido el de obtener el máximo de caballos sin perjudicar las respuestas a bajas revoluciones del motor. Por este motivo se han quedado en unos modestos (!!) 155 caballos a cambio de que el motor comience a tirar con fuerza —porque el turbo comienza a mandar presión suficiente— a partir de unas 2.000 revoluciones por minuto. Una fuerza que alcanza su máxima expresión cuando se sobrepasan las 2.500 revoluciones por minuto a partir de las cuales uno se siente impulsado como una bala hacia delante. Manteniéndose por encima de ese régimen, los adelantamientos al volante de este coche son rapidísimos, lo que supone un motivo más de seguridad. Además, dentro de la nueva filosofía de la marca —que no es más que el retorno a la filosofía Alfa Romeo de toda la vida— los desarrollos de la caja de cambios son cortos, lo que contribuye a la brillantez de las aceleraciones y reprises del modelo. Por cierto, que la caja de cambios se beneficia de las

últimas mejoras, que la hacen ganar en suavidad de manejo.

En los consumos, las cifras que se obtienen no son exageradas. Se puede decir que, incluso, no son malas para un coche de 155 caballos cuando se mantiene uno en velocidades razonables y que sólo suben, aunque sin exagerar, cuando se pisa el acelerador.

## FICHA TÉCNICA



### ALFA ROMEO 75 TURBO

**MOTOR:** Alfa 75 1.8 Turbo. Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada (c.c.): 1.779. Cigüeñal: De 5 apoyos. Árbol de levas: 2 en cabeza. Núm. de válvulas por cilindro: 2. Alimentación: Inyección Bosh y turbocompresor Garrett. Compresión: 8,9 a 1. Tipo de carburante: 97 octanos. Potencia máxima (CV/rpm): 155/5.800. Par máximo (mkg/rpm): 23/2.600.

**TRANSMISIÓN** Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambios: Manual de 5 marchas. Vel. a 1.000 rpm 1.ª/2.ª/3.ª (km/h): 9,2/15,3/21,5. Vel a 1.000 rpm 4.ª/5.ª (km/h): 29,7/33,8. Embrague: Bidisco, mando hidráulico.

**DIRECCIÓN** Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro (metros): 10,1.

**FRENOS** Sistema (del./tras.): Disco/disco. Los delanteros ventilados.

**SUSPENSIONES** Delantera: Independiente. Trasera: Puente de Dion.

**RUEDAS** Llantas (pulgadas): De aleación, de 61/2". Neumáticos: 195/60 VR 14.

**PESOS Y CAPACIDADES** Peso en orden de marcha (kg): 1.130. Capacidad del depósito de combustible (litros): 49.

## CONSUMO



	l/100 km
<b>CIUDAD</b>	
A 25,7 km/h de promedio ...	14,4
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo ...	7,4
En conducción rápida ...	14,8
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo ...	8,2
A 140 km/h de cruceo ...	9,7
A 180 km/h de cruceo ...	15,7
<b>OTROS VALORES</b>	
Consumo medio ponderado ...	11,7
Capacidad depósito (litros) ...	49
Autonomía media (km) ...	360



## COMPORTAMIENTO



Sólo una cosa emborrona la impresión de conjunto que produce este coche: la dirección lenta y excesivamente dura. A estas alturas es casi pasarse de

## PRESTACIONES



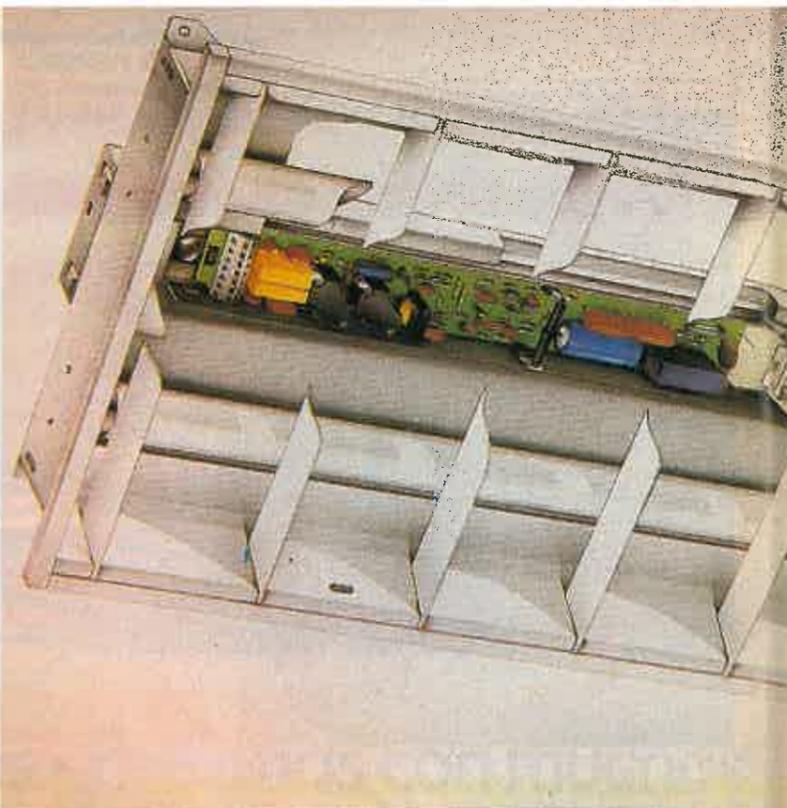
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	
Km/h ...	108,92
<b>ACELERACION</b>	
400 m. salida parada ...	15,72
1.000 m. salida parada ...	18,96
De 0 a 100 km/h ...	8,70
<b>RECUPERACION</b>	
400 m. desde 40 km/h en 4.ª ...	19,97
400 m. desde 40 km/h en 5.ª ...	20,55
1.000 m. desde 40 km/h en 4.ª ...	21,42
1.000 m. desde 40 km/h en 5.ª ...	35,91
De 80 a 120 km/h en 4.ª ...	6,63
De 80 a 120 km/h en 5.ª ...	8,88

En tiendas, fábricas y oficinas de todo el mundo, una nueva forma de alumbrado fluorescente está estableciendo revolucionarias normas de energía, calidad de iluminación y flexibilidad operacional.

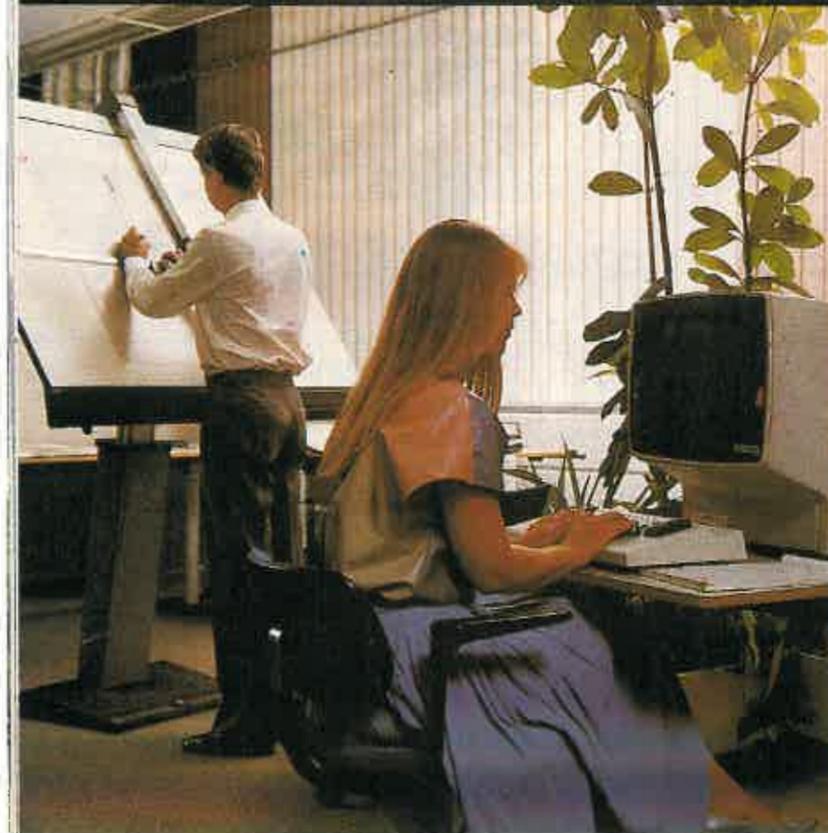
Se trata del sistema de alumbrado electrónico por alta frecuencia (HF), de PHILIPS.

Comparado con cualquier otro alumbrado fluorescente, el sistema HF produce el mismo flujo luminoso... pero ahorra del 20 al 30% de energía.

Para mejorar la calidad del alumbrado, el encendido de las lámparas se realiza de un modo rápido y suave. Además carece de efecto estroboscópico como consecuencia de la frecuencia de la red.



# Nueva luz para las empresas.



Y su funcionamiento —incluso a temperaturas por debajo de cero— es muy estable.

Por si fuese poco, puede preajustarse o variarse el nivel de luz de cualquiera de las lámparas o de todas ellas, siguiendo un esquema de iluminación dado, de modo manual o automático, algo sin precedentes en el alumbrado fluorescente.

Para más información escriban a: IBERICA DE ALUMBRADO, S. A. Depart. de Marketing y publicidad Martínez Villergas, 2 28027 Madrid



## PHILIPS



El Salpicadero es el mismo que en otras versiones del Alfa 75. En el cuadro de instrumentos aparece el manómetro de presión del turbo. El volante va forrado de piel.

purista el renunciar a la dirección asistida en un coche deportivo. Los coches de rallyes la llevan, e incluso se ha llegado a probar en los Fórmula 1. Sin esa asistencia que consideramos necesaria, la dirección es casi imposible de mover a coche parado para una mujer y hace sudar de lo lindo a un hombre de complexión normal. E incluso, en carretera resulta tan pesada que en zona de curvas, si se va de prisa, se acaba con un cierto cansancio. Además, como para no endurecerla todavía más está muy desmultiplicada, requiere que se gire bastante el volante para negociar las curvas, lo que en un primer momento puede crear la sensación de que el coche tiene una acusada tendencia a irse de morro. Y lo cierto es que no es así, porque tiene un comportamiento impecable y, si tiene una tendencia, es a derrapar del eje trasero.

El capítulo de frenos está a la altura del comportamiento. De momento todavía no hay un sistema antibloqueo para el 75 Turbo, pero las distancias de frenado, la eficacia y el equilibrio del automóvil es perfecto.



El asiento trasero para dos personas. El espacio para las piernas es suficiente.

Los asientos delanteros sujetan bien. Aparentemente resultan duros, pero no lo son.

### CARROCERIA



En este capítulo no hay mucho que descubrir puesto que la presentación

del coche es la misma que la de otros modelos 75, ya probados anteriormente. Es una berlina de cuatro plazas, bastante generosas, con buena accesibili-



El coche es capaz y tiene una accesibilidad fácil a sus cuatro plazas. El maletero está a la altura de las necesidades.

### EQUIPAMIENTO



Cuentarrevoluciones .....	SI
Cuenta kilómetros parcial .....	SI
Termómetro de agua .....	SI
Manómetro presión aceite .....	SI
Reloj .....	SI
Ordenador de viaje .....	NO
Testigo reserva carburante .....	SI
Testigo freno de mano .....	SI
Testigo desgaste pastillas de freno ..	SI
Parabrisas laminado .....	SI
Faros antiniebla .....	NO
Piloto trasero antiniebla .....	SI
Aire acondicionado .....	NO
Volante regulable .....	SI
Asiento regulable en altura .....	NO
Retrovisor mando a distancia .....	SI
Apoyacabezas del./tras./ .....	SI/-
Elevalunas eléctricos del./tras. ....	SI/-
Cierre centralizado .....	SI
Luz lectura de mapas .....	SI
Tapón carburante con cerradura ....	SI
Llantas aleación .....	SI
Pre-equipo de radio .....	SI
Cinturones de seguridad traseros ...	SI

OPCIONES: Pintura metalizada, 60.000 ptas

### SOMORIDAD



Al ralentí .....	58,3
A 60 km/h .....	68,8
A 90 km/h .....	70,7
A 120 km/h .....	73,1
A 140 km/h .....	77,2
A 160 km/h .....	84,5

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

### FRENOS



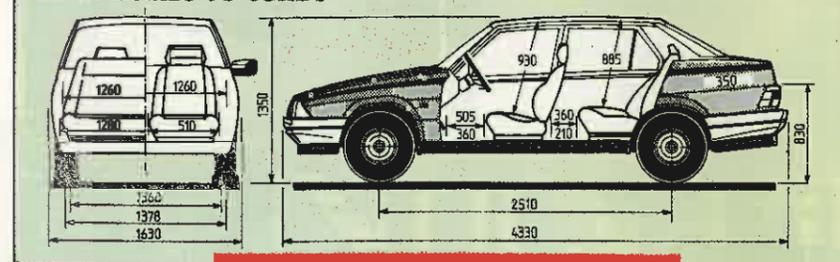
#### DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h .....	10,3
A 100 km/h .....	24,2
A 120 km/h .....	41,0



El Alfa 75 Turbo en acción  
Sus aceleraciones son fulgurantes

### ALFA ROMEO 75 TURBO



dad y un maletero cuya capacidad está acorde al equipaje que normalmente pueden llevar sus ocupantes. La tapa se abre desde el puesto del conductor, lo que es bastante útil y seguro. En cambio, Alfa no ha tomado todavía la decisión de ofrecer asientos abatibles a fin de aumentar la funcionalidad del vehículo y poder llevar sin necesidad de colocar nada en el techo, esquíes y objetos largos.

Los asientos muy confortables. Sujetan bien y son relativamente duros, lo que se agradece en viajes largos.

La posición del conductor es irreprochable. Además el volante es regular en altura. De todas formas, si se lleva bajo, el aro tapa una parte del cuentarrevouciones.

La instrumentación es completísima. Lleva lo de los otros modelos 75 de gasolina más el manómetro de presión de turbo. El equipo es igualmente completo, aunque esta versión no lleva ordenador de viaje como las otras.

En lo que se refiere al acabado, nos parece bueno. No se encuentran detalles de malterminación y la calidad es aparentemente buena. Como ya hemos dicho en el caso de otras pruebas de vehículos Alfa, todo parece indicar que están consiguiendo alcanzar los objetivos de mejorar la calidad de acabado que se habían marcado.

Sergio Piccione  
Fotos: Alex Puyol



Mozart y Salieri paseaban juntos. Era otoño en Viena.  
- Antonio, vamos a merendar al campo -le dijo Amadeus.  
- Lo que tú digas Amadeus.  
El bólide rojo estaba preparado para conducirles a la campiña llena de hojas. Arrancaron.  
- Un poco de música, Antonio.  
- Lo que tú digas, Amadeus.  
Y empezó a sonar. Las notas se estrellaban contra los árboles y la orquesta parecía sentada en el asiento trasero.  
- Con Grundig, mi música suena de maravilla Antonio.  
- Lo que tú digas, Amadeus.  
El bólide se perdió en la lejanía dejando un delicioso eco de notas entre las montañas.

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

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

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

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



**GRUNDIG**  
La técnica a tu favor

Y toda la técnica Grundig para conseguir la Autofidelidad.

### A FONDO

ALFA 75 V-6. 2.702.549 PTAS.  
Motor: V-6 de 2492 centímetros cúbicos. Potencia: 156 CV.  
Velocidad máxima: 208,4 km/h. Aceleración 1000 m. Salida parada: 30,1 sg. Reprises 1000 m. en 4°/5° desde 40 km/h: 31,0/33,8 sg.  
Consumos a 90/120/140/180 km/h: 8,2/9,3/9,9/13,5 litros a los 100 km.

ALFA 75 TURBO. 2.814.994 PTAS.  
Motor: 4 cilindros turbo de 1779 centímetros cúbicos. Potencia: 155 CV.  
Velocidad máxima: 208,9 km/h. Aceleración 1000 m. Salida parada: 28,9 sg. Reprises 1000 m. en 4°/5° desde 40 km/h: 31,4/35,9 sg. Consumos a 90/120/140/180 km/h: 7,4/8,2/9,7/15,7 litros a los 100 km.



## LA GUERRA EN CASA

AUNQUE también podría presentarse como un competidor del Alfa 75 Turbo el BMW 325i, con sus 171 caballos, lo cierto es que el auténtico rival es el Alfa 75 V-6, equipado con el motor de seis cilindros en V a 60 grados de dos litros y medio. Si el Turbo desarrolla una potencia de 155 caballos, el V-6 ofrece 156 caballos y el precio es prácticamente el mismo, mientras que el del BMW se va un millón por encima. Además, el que una marca ofrezca dos alternativas de compra tan parecidas sobre el papel da lugar a un análisis sobre las mismas.

Empezando por la mecánica, del Turbo decíamos que se ha buscado conjugar una buena potencia máxima con una respuesta a bajo régimen, en el V-6 no ha sido necesario buscarlas porque el coche se recupera desde velocidades muy bajas sin la más mínima protesta. En ningún momento se llega a sentir la «patada» que tiene el Tur-

bo, pero es un motor que empuja en forma constante. Esto se traduce en unas aceleraciones más brillantes en el caso del Turbo, y mejores recuperaciones en el V-6 cuyo motor empuja con fuerza desde el primer momento sin necesidad de esperar a llegar al régimen en que el turbo manda ya una alta presión. En velocidad máxima en cambio hay prácticamente un empate. No podía ser de otra forma dado que ambos coches tienen la misma potencia, los mismos desarrollos de cambio, etc. Y la diferencia de peso no llega a influir sobre todo si no es tan grande en la medida de la velocidad máxima una vez el coche lanzado. Concretamente frente a los 208,9 km/h conseguidos con el Turbo, se oponen los 208,4 del V-6.

En consumos, a velocidades que podríamos considerar bajas y sostenidas —90 y 120 km/h en autopista— en que se rueda prácticamente sin presión de

turbo, la versión sobrealimentada, que sólo tiene que llenar 1800 centímetros cúbicos por giro del motor, consume menos que la V-6, que tiene una capacidad de 2500 centímetros cúbicos. Pero en cuanto se comienza a ir rápido, las cifras se vuelven a favor del motor atmosférico. De todas formas, al final las diferencias son mínimas.

En comportamiento, las diferencias siguen siendo notables. El V-6 pesa 40 kilos más que el Turbo que gravitan prácticamente en su totalidad sobre el eje delantero. Esto hace que el coche tienda en forma bastante acusada, en cuanto se aumenta un poco el ritmo de marcha, a irse de morro, una tendencia que se palia bastante mal con una dirección muy desmultiplicada —la misma que en el Turbo— aunque menos pesada. Para paliar esta tendencia, las suspensiones son algo más blandas, con lo que el coche balancea bastante más, llegando a tener pérdidas de tracción en

El V-6 desarrolla 156 caballos  
Tiende a irse de morro al rodar rápido

El 75 Turbo es 40 kilos más ligero que el V-6  
Su comportamiento es más noble que el de su hermano



las curvas más cerradas. En definitiva, que resulta más difícil de llevar rápido en recorridos complicados. En zonas rápidas en cambio, pese a que también se acuse algo de balanceo de la carrocería, se comporta bien, pudiendo pasarse a velocidades elevadas las curvas que normalmente se pueden encontrar en una autopista.

Los frenos son, como la dirección, comunes para el V-6 y el Turbo, pero también a ellos les afecta el mayor peso sobre el eje delantero, mostrando, en vacío, una cierta tendencia a bloquear las ruedas traseras y por tanto, a alar-



Vista frontal del motor V-6  
Da un caballo más que el Turbo



El motor Turbo visto de lado  
Muy elástico para ser sobrealimentado

gar el espacio necesario para detener el vehículo.

Por lo demás, la presentación es igual con una excepción y es que el V-6 lleva ordenador de viaje y el Turbo, no. El confort es idéntico pues si bien la sonoridad del Turbo es más baja que la del V-6, éste tiene un sonido precioso, que no molesta.

En definitiva, que se trata de dos coches diferentes bajo un mismo aspecto. Uno, el Turbo, más agresivo, para los más deportistas; y otro, el V-6, más tranquilo —si es que se puede llamar tranquilo a un coche que hace casi 210 km/h en punta— para quienes gustan de velocidad pero buscándola con menos trabajo.

S. P.

# PEUGEOT 309 ES OTRA HISTORIA.

En la carrera por crear una generación de coches más avanzados, rápidos y fiables, Peugeot vuelve a marcar la diferencia con el Peugeot 309. La concepción asistida por ordenador y la tecnología aplicada, se unen a la imaginación y al espíritu innovador.

En perfecto equilibrio.

**La aerodinámica al servicio del rendimiento.**  
Coeficiente de penetración CX = 0,30. Todo un récord aerodinámico para que nada se oponga a la emoción de las altas prestaciones. Mantenimiento reducido. Menor consumo: 4,9 litros a 90 Km/h.

**El equipo integral al servicio del confort:**  
Aire acondicionado (GT). Mando a distancia de cerraduras (GT). Elevadores eléctricos (SR, GT). Cerradura eléctrica centralizada de puertas y maletero (SR, GT). Asientos traseros abatibles en dos partes. (SR, GT). Envoltorio acústico del habitáculo.

**La precisión tecnológica al servicio de la seguridad.**  
Dirección asistida (GT). Circuitos de frenado independientes. Compensador de frenada. Prestaciones con alto nivel de experimentación: hasta 105 CV. hasta 190 Km/h.

Así es el Peugeot 309. Cuando se prueba, bastan tres palabras para definirlo con exactitud:  
Es otra historia.

**PEUGEOT 309  
ES OTRA HISTORIA.**



**PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA**



**FUE BARATO  
MIENTRAS DURÓ.**

**EXIJA.**

No corra riesgos. Utilizar en su coche recambios que no sean originales puede costarle muy caro.

Sólo Seat sabe lo que es bueno para su coche. Por eso, si quiere garantía de calidad y funcionamiento, exija tecnología original.

Exija Recambios Originales Seat.

**Recambios Originales.**



**Mercado**

**ECOS  
DE LA  
SEMANA**



● Citroën ha puesto en marcha una sobrevaloración del coche usado (hasta 100.000 pesetas más), válida durante este mes de noviembre para los coches en stock y conjunta con la financiación super rebajada de la que ya hemos informado ampliamente.

● En los próximos días va a producirse un reajuste de

precios en la gama Seat-Volkswagen, con pequeñas modificaciones y alguna elevación poco significativa.

● Esta semana se inicia la venta de la esperada versión 2.0i del Kadett GSi. Las ventas del popularísimo 1800 continúan hasta que se agoten las unidades en poder de los concesionarios.

● Bardahl acaba de lanzar al mercado un nuevo producto, especialmente estudiado para eliminar los restos de insectos en el parabrisas. El «Windshield cleaner» se vende en recipientes de 250 ml, se echa en el depósito de líquido lavaparabrisas y elimina también los residuos de aceite y siliconas.



**SEGUNDA MANO PAPELES AL DIA**

**C**UANDO se desea vender un automóvil, ya sea como parte del pago de uno nuevo o simplemente para desacerse de él, es necesario tener una serie de documentos concernientes al vehículo al día. Los compra-ventas tanto marquistas como particulares están incidiendo últimamente mucho en este aspecto.

Los principales papeles que se exigen para poder vender un automóvil son:

En primer lugar se necesita la hoja de solicitud de transferencia de vehículos; en segundo, las dos hojas de notificación de transferencia de propiedad de vehículos; a continuación, es necesario estar al corriente del Impuesto Municipal sobre circulación de

vehículos, este impreso es imprescindible para dar la baja en tráfico al anterior propietario y el alta al nuevo dueño. Este papel es más conocido como el número del ayuntamiento y cuando se vende un coche se exige estar al corriente de pago de los cinco últimos números, pero hay que tener mucho cuidado con esto, ya que se ha dado el caso de que se haya pagado el último número en el periodo voluntario que va desde el día uno de enero hasta el treinta y uno de marzo, habiendo dejado de pagar alguno de los atrasados, entonces el problema se le planteará al nuevo propietario que se encontrará con que tienen que pagar estos números atrasados con recargo.

A continuación son necesarios una fotocopia del Documento Nacional

de Identidad, así como dos contratos de compra-venta.

En el caso de la notificación de transferencia de propiedad de vehículos es necesario pedir una información complementaria, el informe de multa, este informe se solicita en las secciones correspondientes de cada ayuntamiento, este requisito es sumamente importante para el comprador.

Si el coche procede de una empresa, entonces además de los requisitos anteriores es necesario la firma y una fotocopia del Documento Nacional de Identidad de la persona que se hace responsable de la operación, además hará falta la escritura de la empresa y el comprobante de haber pagado la cédula de identificación fiscal.

En el caso de ser un vehículo que perteneciese al servicio público (taxis) además de todo lo anterior será necesaria la licencia fiscal del taxi y estar al corriente de los pagos del ayuntamiento. En el caso de ser un vehículo perteneciente a una compañía de transporte, será necesario también el poder y la escritura de la empresa.



# 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				298.940
654 Sport	603	64	180	526.050
900 SEI	898	80	215	761.075

### BIMOTA

884*	1.074	112	257	2.372.450
884-S	1.074	112	257	2.563.100
885-S	1.100	112		3.084.540
885-SP*	1.135	118	265	3.329.850

### BMW

R 65	650	50	175	908.690
R 80 GS	750	75	174	940.584
R 75 C	740	75		1.143.930
R 100	987	90	215	1.317.334
R 100 RS*	987	90	220	1.581.738
R 100 RT*	987	90	210	1.617.901

### CAGIVA

Elefant 125*	124,6	15	105	438.704
Ala Verde 250	242,8	25		400.890
Ala Roosa 350*	343,1	32		617.016
Maxima 650	649	65		1.036.040

### DERBI

Variant Cal	48,7			38.970
Variant Start	48,9			500.975
DS 60*	48,9			144.970
Scott 74	74,1	5,5	76	170.930
Scott 74 (ser. ult.)*	74,1	5,5	76	169.950
RC 125 Cross	121,6	37		332.950
RC 250 Cross	246,1	42		399.950

### GILERA

50 GH-7	49,8			123.200
75 GH-1*	74,6		70	194.384
RV 200*	193,4	25	137	481.890
RX 200*	193,4	24		481.890

### GUZZI

V-85	843,4	52		702.785
V-85 SP	843,4	52		1.411.514
V-85 Custom*	843,4	52	184	789.700
V-85 Lano	843,4	58		865.431
V-85 TT	843,4			702.851

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

850 T-5*	844	67	188	788.571
850 Le Mans III	844	75		857.037
1000 SP	948,8	67		889.255
1000 California II	948,8	71		1.118.283
Le Mans 1000*	949	82	225	1.151.140

### HONDA

FXZ-50	49			103.930
FX-SOR (Ar. elec.)	49			134.900
MEX 75	74,5	12		267.000
Scopy 50-80*	78,6	8		213.900
CS-125	124	12		225.485
XL-200 R	198	18		358.000
XL-200 Pro-D	198	18		400.000
VF-1000 R*	988	130	250	1.732.985

### HUSQVARNA

125 XC	124			436.700
250 XC	245			475.400
500 XC	480			491.000
125 WR (End.)	124			447.300
249 WR (End.)	238,4			495.000
400 WR (End.)	395,6			527.000
125 CR (Cross)	124			428.600
250 CR (Cross)	244,7			476.600
500 CR (Cross)	489			484.500

### JAWA

250	242,6	23		200.000
-----	-------	----	--	---------

### J.J. COBAS

TR-2C Rota	250	26	200	2.020.000
JC-2 (Inv. KTM)	250	42	205	850.000
JC-3 (Inv. KTM)	250	42	205	1.250.000
TA-3 (Inv. Yamaha)	350	60	219	1.150.000
TA-7 (Inv. HUYO)	80	28	110	1.150.000
TA-2 (Inv. Minardi)	80	21	100	850.000

### KAWASAKI

K2 550*	550	52	118	849.000
K2 550 S	550	55		739.000
KLR 600 E	594	46		603.750
GPZ 600 R	592	75		889.750
GPZ 900 R	908	110		1.148.750

### KTM

95 125 End.	123,6	21,5		405.500
-------------	-------	------	--	---------

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

MX 125	123,6	35		409.500
GS-250 End.	238,6	44		454.000
MX 250	238,6	45		454.000
GS 390	390	48		450.000
Baja 500	500			522.000
GS 600	588	45		515.000

### LAMBRETTA

125 Elec.	123	0		150.806
200 Linea	198	9,7		181.853
200 Electr.	198	9,7		189.523

### LAVERDA

1000 R56	987	94		1.027.000
----------	-----	----	--	-----------

### MERLIN

DS 7 125	124,5			297.319
DS 7 212	212			256.900
DS 3 R				360.000
CRESTA	348,8			340.000
DS 11 4 Tempa	348,8			389.000

### MZ

ETZ 250*	242	21	130	265.000
----------	-----	----	-----	---------

### MONTESA

Cota 242	242			218.700
Cota 320	317,8			274.400
Cota 330 Trial	317,8			286.000
Enduro 80 H7	74,6		72	175.300
Enduro 250 H7	248,3		110	245.500
Enduro 300 H7	349,4		130	367.500
Inpala 125	124,9	10	100	229.600
Inpala 175	174,7	13	100	271.800

### MORINI

125 Mono	123,5	12		268.000
250 2 C	230,5	25	138	328.000
350 K 2	344,1	29	180	534.000

### MZ

ETZ 250*	242	21	130	265.000
----------	-----	----	-----	---------

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

X-10	48,8			75.400
Maxi	48,8			90.400
Maxi PA	48,8			100.900
Maxi Pa Negro	48,8			102.400
Worsta L	48,8			130.400
Lido Vato	73	6,5		238.000
74 M 82 FD	71,8	8,8		239.316

### RIEJU

Strada	74	6,5		183.000
Manitex MR 80	76	14		284.500
Manitex Enduro	80	20		307.000
Manitex Cross	80	20		307.000

### SUZUKI

GSX 400 E	396			135.000
GSX 550 ES*	549	50	192	895.000
GSX 750 ES*	747	84	210	1.045.000
GSX 750 R*	748	105	230	1.150.000

### VESPA

Vale	49,7			86.120
Vespino	49,7			89.456
Vespino ALX	49,7			108.884
PK 75 S Junior*	74,0	6,0	76	163.520
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	80	179.780
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	80	187.040
125 NC	121,1	6,6	100	158.108
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	183.752
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	186.000
Ins 150	149,5	8,2	100	219.848
200 DM	197,9	10,8	110	243.390
Ins 200	197,9	10,2	110	243.390

### YAMAHA

DT 80*	72,9	8,7	83	217.580
SR 250*	249	20	117	358.300
SR 250 Special	249	20	115	379.000
RD 350 LC*	347	59	180	598.000
XS 400	399	45,5	175	596.200
KT 600*	595	44	165	631.000
KJ 600*	598	72	202	839.000
FZ 750*	749	105	233	1.400.000
XJ 900*	881	97	219	1.188.000
FJ 1.100*	1.097	125	243	1.537.315

## NOTICIAS DE EMPRESA

Icasa pretende incorporar a su oferta las comunicaciones móviles, concretamente el equipo ITT-7.700 ya homologado por la Compañía Telefónica. Por su parte, Standar Eléctrica pretende estrechar su colaboración con el comercio de automóviles.

### POPULAR Y FAMOSO

La Asociación de la Prensa de Madrid ha proclamado, por votación mayoritaria, al Vespino como producto popular y famoso 1986. Este nuevo galardón viene a unirse a los ya numerosos que el conocido ciclomotor ha ido acumulando.



do desde que salió al mercado. La votación para la elección se realizó a través de una encuesta desarrollada por una empresa especializada del sector.



### UPI CON COLPISA

UNITED Press Internacional (UPI) y Colpisa han firmado en Madrid un acuerdo por el cual Colpisa distribuirá en exclusiva para España los servicios informativos internacionales de UPI. Este acuerdo incluye los servicios en castellano y en inglés así como el texto «News at a Glance»

que actualmente se difunde en varios países europeos para el sector turístico. La firma del acuerdo la realizaron el vicepresidente de UPI, Eugene H. Blabey, y el presidente de Colpisa, Alejandro Echevarría.

### VEYRAT A IMAGEN UNO

El periodista Miguel Veyrat, al que avala un largo currículum profesional, ha sido nombrado recientemente director de Imagen Uno, empresa dedicada a las relaciones públicas, comunicación e imagen. Veyrat no considera esta nueva actividad suya como un alejamiento del periodismo, sino que quiere contribuir con sus conocimientos profesionales a este sector de la comunicación.

### TELEFONO MOVIL

La compañía distribuidora de automóviles de alto standing que pertenece al grupo Mercedes Benz, Icasa, ha llegado a un acuerdo con Standar Eléctrica para distribuir los teléfonos móviles automáticos de esta empresa. Con este acuerdo,

# FIRESTONE EN MARCHA

Integrada plenamente en **WTO** «The World Tire Operations», Firestone desarrolla su nueva etapa con una mayor dimensión, más capacidad de producción y nuevos avances técnicos.

Firestone marca distancias. Exportando a todo el mundo neumáticos que llegan donde otros no llegan.

Los neumáticos Firestone siguen en marcha durante más tiempo, con mayor seguridad, confort y agarre, sobre terreno seco o mojado.

Compruébelo: entre en un Servicio Firestone y saldrá ganando.



## EN MARCHA CON Firestone



**Pise a fondo. Todo lo que pueda conducir, entre el 87 y el 90, aparca aquí.**

Una gran monografía de 164 páginas sobre los coches que vienen ya.  
Todas las marcas y modelos de 1987.  
Todos los proyectos hasta final de siglo.  
El diseño y la técnica de los años 90.  
Informe de Jesús Torbado: "Los japoneses del futuro".  
Por 500 ptas., desde el día 13 en su quiosco.

**Motor 16**  
ANDA FUERTE

## VOLKSWAGEN

# GENERAL SANTANA

**H**ACE ya dos años que la denominación Santana sólo se mantiene en algunos mercados, como el español o el japonés (donde también se montan las berlinas más altas de la gama Volkswagen); en Europa, lo que aquí conocemos con este nombre no es más que el Passat en su versión de carrocería tres volúmenes. Pues bien, el Santana va a cambiar de cara: aparecerá un nuevo modelo en 1988, que va a sustituir a la actual gama Passat. Ya hablamos hace algunos meses del futuro Passat y ahora conocemos las primeras imágenes del próximo alto de gama de la marca alemana.

Una importante reestructuración del túnel de viento, en la factoría de Wolfsburg, ha permitido llevar a cabo importantes estudios aerodinámicos, que se han aprovechado para el diseño de la carrocería del nuevo coche,

para la que se anuncia un CX real (en movimiento) del 0,29. Este nuevo «body» ha crecido respecto al Santana actual, con lo que se inserta en una categoría ligeramente superior. En este sentido, VW ha hecho lo mismo que GM con su Omega. Pero al contrario de lo que ha ocurrido con el Audi 80/90, en el que un crecimiento ha supuesto peor habitabilidad, en el Volkswagen el crecimiento debe traducirse en un importante incremento del espacio para los pasajeros. La razón básica de la mejora estriba en la colocación transversal del motor,

que hasta ahora se ubicaba longitudinalmente.

El nuevo motor de seis cilindros en V (que se estrenará en el nuevo Scirocco, en el próximo Salón de Frankfurt, esta primavera) y dos litros y medio, será la motorización más alta del Santana, para la que se anuncia una potencia de 170 caballos. El motor 1.800 actual será cambiado por el 1.800 de 16 válvulas y 139 caballos, conocido ya en el Golf GTi. Por último, un motor turbo de gasolina, sobre la misma base mecánica del 16 V, definirá una versiónseudodeportiva del Santana,

que no quiere perder al cliente más joven y de buen poder adquisitivo. Este motor turbo rendirá 60 caballos.

Como es lógico en esta categoría y ante lo que la competencia ofrece ya, el Santana ofrecerá un sistema antibloqueo de frenos (sin duda el ABS de Bosch), sin que se descarte la posibilidad de incorporar la tracción total que estrene el Scirocco. De todos modos, en Volkswagen se duda de la conveniencia de ofrecer en sus modelos de alto de gama la tracción integral, con lo que se perjudicaría la estrategia comercial de Audi.



Después de concienzudos estudios en el túnel de viento, la aerodinámica del Santana mejora mucho respecto a la de los modelos antiguos. Siguiendo las tendencias actuales de diseño que ofrecen unas líneas redondeadas, el coeficiente CX ha bajado hasta 0,29.



El tamaño del Santana se ha aumentado ligeramente, con lo que la habitabilidad es bastante mayor. Llevarán tres motores diferentes de gasolina que darán 139, 160 y 170 caballos de potencia y vendrán también equipados con un sistema de frenos antibloqueo de Bosch.





## FIAT NO DESCANSA

**E**L proyecto conjunto Fiat-Lancia-Saab-Alfa, bautizado «tipo») y del que sucesivamente han ido apareciendo diversos modelos con carrocerías propias, sigue evolucionando.

Ahora conocemos ya las líneas maestras de una evolución del Lancia Thema, que a diferencia de la berlina, incorpora un portón posterior. En definitiva, se trata de un modelo intermedio entre el Thema y el

Fiat Croma (éste último también con portón posterior), que incorporara las diferentes motorizaciones del grupo: turbo over/boost, V6 e incluso cabe la posibilidad de incorporar el motor Ferrari V8, que aparecerá en la berlina Thema el año próximo.

Y como el grupo italiano está inmerso en una frenética presentación de novedades, ofremos también la

última: la versión cabriolet del Fiat Croma, un directo competidor del BMW 325 y el Saab 900, que deberá aparecer en el mercado también el año próximo.

La desaparición del 124 spider y lo anecdótico del X1/9 (que sigue fabricándose en las instalaciones de Bertone), dejan a Fiat sin una versión en la que ha gozado de merecida fama: los descapotables, que parece que ahora se venden bien

en Europa y que el grupo italiano (por ahora sólo Fiat y no Lancia) espera ofrecer pronto a sus fieles clientes mediterráneos. Poco se sabe de sus soluciones mecánicas, excepto que montará los mismos motores del Croma y que los técnicos de Fiat han trabajado intensamente en resolver el problema tradicional de facilidad de plegado y adaptación aerodinámica.



## MERCEDES DE CARRERAS

**L**A empresa austriaca Albert Motorenbau ha lanzado al mercado un kit de transformación para el Mercedes 190 16 válvulas, con el que se consiguen prestaciones de primerísimo orden. Los 185 caballos de potencia del coche original, se convierten en 280 y el par máximo pasa de 24 a 37,7 mkg.

La incorporación de un turbo Rajay, con un intercooler aire-aire, así como algunos retoques en la inyección y un tarado especial en la válvula de descarga del escape (waste-gate), son los artifices de este espectacular cambio, para lo que ha sido preciso modificar los pistones y reducir la compresión hasta 7:1.

El Mercedes de Albert alcanza los 255 km/h de velocidad máxima y acelera de 0 a 100 km/h en 5,7 segundos, lo que permite incluirlo entre los grandes deportivos alemanes.



La caída del cabello, producida por alguna de las siguientes causas, tiene remedio:

- Desnutrición capilar
- Desórdenes del cuero cabelludo
- Inflamación de las raíces
- Agresiones externas (climatología, causas ambientales)

Muchos dermatólogos lo han solucionado, básicamente reduciendo la flora bacteriana y regulando la actividad glandular.

Y en bastantes casos lo han conseguido recetando Neril.

### NERIL: UN TRATAMIENTO SERIO

El tratamiento Neril —compuesto por un champú y un tónico capilar— ha sido desarrollado por los Laboratorios Dralle, especialistas en el cuidado del cabello desde hace más de 130 años. Y tiene la garantía Ciba-Geigy.

### NERIL: UN CHAMPU QUE HACE MAS QUE LIMPIAR

El champú Neril limpia el cabello y cuero cabelludo de caspa a la vez que elimina la grasa sobrante. Ejerce, además, una acción reparadora.

Y mejora el aspecto del cabello. Lo nutre, suaviza y le da elasticidad.

## LOS DERMATOLOGOS HAN SOLUCIONADO NUMEROSAS CAIDAS DE CABELLO. MUCHAS CON NERIL.

### NERIL: UN TONICO QUE REFUERZA LA ACCION DEL CHAMPU

El tónico Neril actúa directamente sobre la raíz del cabello, regulando la actividad glandular. Disminuye la flora bacteriana, evitando así la irritación y la inflamación del cuero cabelludo. Aplicado mediante un suave masaje, activa el riego sanguíneo y estimula la actividad de las raíces. Favorece también la regeneración capilar, a la vez que refuerza y complementa la acción del champú Neril.



### ¿QUE TIENE NERIL QUE NO TENGAN LOS DEMAS?

#### Champú Neril:

**ZN OMADINE.** Reduce la formación de caspa. **PROTEINAS Y EXTRACTOS VEGETALES.** Refuerzan y nutren el cabello. Lo revitalizan. **BIOAZUFRE.** Disuelve la acumulación de caspa y suaviza la piel. **COMPLEJO DE ACIDOS GRASOS.** Restaura el equilibrio glandular y proporciona suavidad a la piel y elasticidad al cuero cabelludo.

#### Tónico Neril:

**MG OMADINE.** Reduce la formación de caspa y favorece además su desprendimiento. **PROTEINAS Y EXTRACTOS VEGETALES.** Refuerzan y nutren el cabello. Mejoran su estética. **BIOAZUFRE.** Elimina la acumulación de caspa a la vez que suaviza la piel. **PANTENOL.** Acción anticasca y normalizante glandular. **COMPLEJO DE ACIDOS GRASOS.** Favorece la regulación glandular. Da suavidad al cabello y elasticidad al cuero cabelludo. **FRACCION DESTILADA DE BREA.** Vigoriza el cabello al reforzar la queratina.

**NERIL®**  
Champú y Tónico capilar  
Consulte a su dermatólogo

Tratamiento contra la caída del cabello  
Un producto de los laboratorios Dralle (Hamburgo) con la garantía CIBA-GEIGY

Sólo venta en farmacias

¡ A T E N C I O N !

# LOS "REPUESTOS" ESTARAN MAÑANA EN DESTINO.

**Seguro.** Antes de las once. De lunes a viernes, a través de nuestro servicio "UNIEXPRESS FAST", conseguirá que sus repuestos o aquello que quiera enviar, estén antes de las once del día siguiente en Madrid, Barcelona, Elche, Alicante, Hospitalet, Bilbao, Valencia y Zaragoza. Salidas desde Madrid y Barcelona.

Y si necesita hacer un envío del viernes para el sábado, utilice el servicio "LOS SABADOS DE UNIEXPRESS". Repartimos antes del mediodía. En este caso sólo en Madrid y Barcelona. ... **Tranquilo. Mañana el envío estará en destino. Pregúntenos sobre estos nuevos servicios.**



UniExpress **FAST**



**UniExpress**

Llegamos donde no llega nadie

MADRID. Llános de Jerez, 23. Polígono Industrial de Coslada. 28820 Coslada (Madrid) Teléf. Uniexpress: (91) 673 34 31

BARCELONA. Carretera Circunvalación, tramo VI. Zona Franca. 08004 Barcelona. Teléf. Uniexpress: (93) 335 50 89

# Por qué las mejores empresas no tienen trapos sucios



Los trapos han pasado a la historia en las fábricas y talleres donde se busca la productividad. Porque lo que antes hacían los trapos, lo hace ahora **Trapichel**. Y con ventajas claras.

**Trapichel** es guata de celulosa 100% diseñada para limpiar, fregar, secar y pulir en cualquier tipo de superficies.

La bobina de **Trapichel**, instalada en funcionales soportes al alcance de la mano del operario, proporciona:

**ECONOMIA:** 1 Kg. de **Trapichel** da más y mejor servicio que 5 Kg. de trapos.

**EFICACIA:** En cada centímetro cuadrado de **Trapichel** hay centenares de microscópicas celdillas destinadas a recoger todo tipo de sustancias. Por eso, **Trapichel** limpia más y mejor que los trapos.

**RESISTENCIA:** **Trapichel** no se rompe ni se deshilacha, ni siquiera cuando está totalmente húmedo, gracias a su especial tratamiento WET STRENGTH.

**SEGURIDAD:** Con los servicios de un sólo uso de **Trapichel** se evitan los riesgos de los trapos sucios, frecuentemente contaminados de sustancias corrosivas o peligrosas virutas.

En suma, **Trapichel** ahorra dinero, aporta total higiene y contribuye a mejorar la calidad de los productos y operaciones que se realizan en un centro de trabajo. Comprenderá ahora por qué los trapos sucios han desaparecido de las mejores empresas. Y si en la suya todavía queda alguno, rellene por favor el cupón de esta página. Le informaremos en profundidad sobre cómo ganar productividad limpiamente. Con **Trapichel**.

Esta caja de herramientas, gratis con su pedido de **Trapichel**

Ahora y hasta el 31/12/86, recibirá como obsequio especial de Scott-División Industrial, esta magnífica caja de herramientas al realizar la compra de 6 bobinas de **Trapichel**.



**SCOTT**  
DIVISION INDUSTRIAL

**ESPECIALISTAS EN PRODUCTOS DE HIGIENE Y LIMPIEZA PARA COLECTIVIDADES**

Cumplimente, por favor, este cupón con sus datos y envíelo a la delegación de SCOTT División Industrial:

Dpto. de Marketing.  
Marqués de Villamagna, 6 - 28001 MADRID  
Tel. (91) 275 66 05

Recibirá a la mayor brevedad la visita de uno de nuestros especialistas que le detallará cómo conseguir máxima productividad en la limpieza gracias a TRAPICEL.

NOMBRE Y APELLIDOS \_\_\_\_\_  
Empresa \_\_\_\_\_ Cargo \_\_\_\_\_  
Sector Industrial \_\_\_\_\_ Nº Empleados \_\_\_\_\_  
Dirección \_\_\_\_\_  
Población \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_  
Provincia \_\_\_\_\_ Teléf. \_\_\_\_\_





## BUICK UN COCHE PARA NANCY

AUNQUE tanto Buick como Cadillac pertenecen a General Motors, lo cierto es que la aparición del deportivo Cadillac Allante ha originado en Buick una reacción inmediata y sus técnicos (que mantienen una notable independencia respecto de sus «hermanos» de Cadillac) se han apresurado en lanzar una versión deportiva, que aleja la idea de que los Buick son coches para conductores adultos.

Bautizado «Reatta», es el primer coche de dos plazas que hace Buick desde hace 50 años. Aparecerá a finales del 87, para comenzar su comercialización en el primer trimestre del 88.

A diferencia del Cadillac,

el Reatta sólo se ofrece con techo duro y, como elemento diferenciador en estilo, incorpora una ventanilla derivabrisas, inusual en los coches de dos puertas. El esti-



lo tiene un cierto aire «retro», en el estilo dominante típico de los sesenta.

Mecánicamente, el Buick recibe el generoso motor de 6 cilindros en V y 3,8 litros, que con un sistema de inyección multipunto alcanza 180 caballos de potencia máxima. Se acopla a una caja de cambios automática de cuatro velocidades. Es un tracción delantera con el motor colocado delante, transversalmente.

Es en el interior en donde sus diseñadores han trabajado la imaginación. El cuadro de instrumentos es digital y, al igual que el Buick Riviera, incorpora una pantalla-monitor de TV (de cristal sólido), en la que apare-

ce información sobre el estado del motor y los diversos grados de climatización. Como es frecuente en la mayoría de los coches europeos de su categoría, el Reatta incorpora toda una colección de servomandos y accionamientos eléctricos: servodirección, servofreno, cierres centralizados, asientos eléctricos con memoria, elevallas eléctricas, etc.

Al igual que el Allante, el Buick Reatta quiere posicionarse en la categoría de lujo, para lo cual se lanzará a un precio de lujo: 25.000 dólares (alrededor de 3.300.000 de pesetas), que es un alto precio para lo que se estila en USA.

Los hombres de Buick no podían mantenerse al margen de la ofensiva de Cadillac. Un estilo con aire retro caracteriza su primer coupé dos plazas, bautizado Reatta y disponible dentro de algo más de un año.

## LA COMBINACION PERFECTA DE COMODIDAD Y ALTO RENDIMIENTO.



Lancia hace honor a su tradición ofreciendo al conductor una experiencia totalmente novedosa: el brío de un deportivo, unido a la comodidad de un coche grande. Su interior es elegante, espacioso y soberbiamente equipado. Pero al mismo tiempo, bajo el capó oculta un motor 4 cilindros, sobrealimentado, de 165 CV de potencia.

Dotado de intercooler y sistema de seguridad contra el exceso de presión, como los motores de fórmula Uno. Capaz de pasar de 0 a 100 Km/h. en sólo 7,2 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 218 Km/h., sin que usted se dé cuenta. Además, hay un modelo de 6 cilindros en V. Un modelo turbodiesel que es, con mucho, el más rápido de su clase y de un 2.000 dotado de inyección electrónica de combustible que puede codearse con los mejores. Así son los Lancia Thema. Coches con un enorme potencial de tecnología e ideas. Para mantenerse en cabeza.

Thema i.e. Turbo - 2.000 c.c., 165 CV., 218 Km/h., 0-100 Km/h. en 7,2 seg.
Thema Turbodiesel - 2.500 c.c., 100 CV., 185 Km/h., 0-100 Km/h. en 11,9 seg.
Thema 6 V - 2.850 c.c., 150 CV., 208 Km/h., 0-100 Km/h. en 8,2 seg.
Thema i.e. - 2.000 c.c., 120 CV., 195 Km/h., 0-100 Km/h. en 9,7 seg.

## LANCIA THEMA



la diferencia de viajar en LANCIA.

Más de 130 puntos de venta y asistencia en España.



### CONCESIONARIOS EN MADRID:

COMERCIAL AUTOHISPANIA, S. A. Ctra. Barcelona, Km. 11,300. • VAGMA, S. A. Gta. López de Hoyos, 5.

### CONCESIONARIOS EN BARCELONA:

AUTOITALIA, S. A. Balmes, 212. Escuelas Pías, 7. • DIFISA. Ronda de Poniente, 73 (Sabadell)  
THEMAUTO. Provenza, 260. Autovía de Castelldefels, Km. 5 (Prat de Llobregat).

# PORSCHE 911 KOENIG MAS ALLA DE LOS LIMITES

Es el Porsche más brutal, un 911 turbo que gracias a los toques mágicos del preparador alemán Willy Koenig puede superar los trescientos diez kilómetros por hora y acelerar de cero a cien en 4,4 segundos. El precio de esta bestia salvaje también puede calificarse de brutal, el Porsche Koenig sale al mercado alemán por diecisiete millones de pesetas, una cifra que da tantos escalofríos como el empuje de los cuatrocientos ochenta caballos de potencia encerrados en su motor, el veterano seis cilindros horizontales y opuestos creado por Ferry Porsche y Ferdinand Piech una mecánica que tiene más de un cuarto de siglo a sus espaldas.

Koenig, el especialista germano en preparaciones fuera de serie, ha dedicado sus mejores cuidados al Porsche 911; sus trabajos con modelos Ferrari, con Jaguar e, incluso, con Mercedes le han dado una experiencia impresionante que ahora ha volcado en este 911 que

es uno de los más rápidos del mundo y, también, uno de los más espectaculares.

El Porsche 911 Koenig es un coche que no admite comparaciones; es distinto a todo lo visto y los modelos realizados por Gembalia, por Strosek o por los hermanos Almeras con casi utilitarios al lado del monstruoso 911 puesto a punto por Koenig.

La apariencia externa del 911 Koenig rompe esquemas y tiene muy pocos puntos en común con la imagen tradicional del coche. Lo que más llama la atención es, sin duda, el conjunto de las aletas; los cuatro pasos de rueda han crecido de una forma desmesurada para dar cabida a unos neumáticos que no tienen nada que envidiar a los de un buen monoplasa de carreras; los delanteros tienen 225 milímetros de goma en contacto con el suelo, mientras que los traseros, los encargados de pasar la potencia del motor al asfalto, necesitan 345 milímetros de caucho

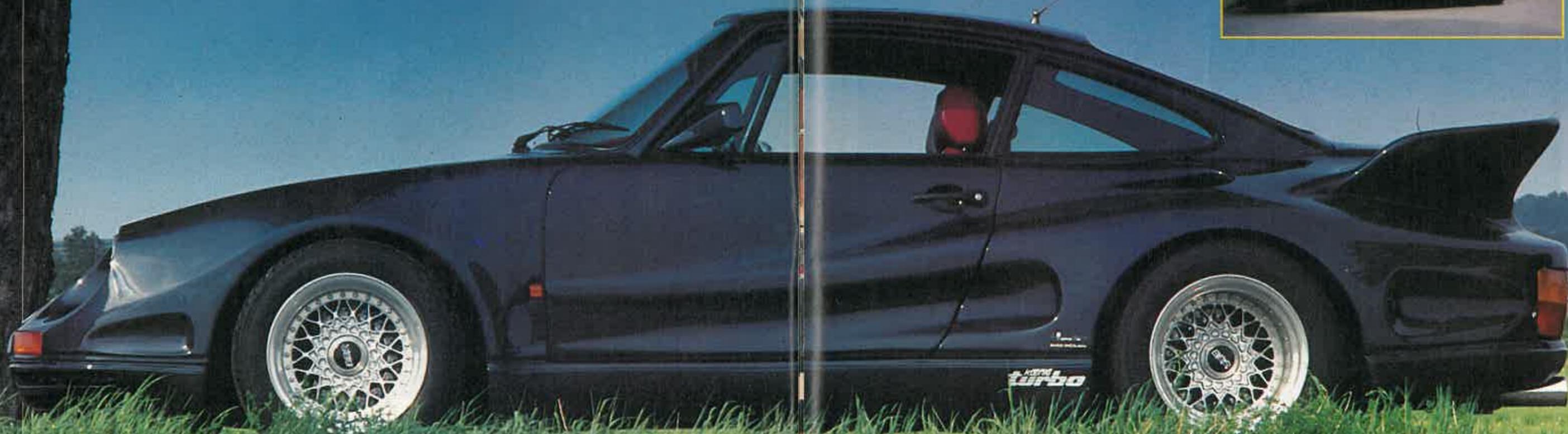
para digerir las prestaciones violentas de esta máquina. Tanto los unos como los otros van montados en unas magníficas llantas BBS que parecen sacadas de un prototipo Porsche 962 participante en el Mundial de Resistencia.

Los carroceros de Koenig, los hermanos Vanetta de Italia, querían desmarcarse de sus competidores, querían dar forma a algo distinto y lo han conseguido. El 911 del preparador germano es uno de los pocos modelos de este tipo que mantiene el frontal clásico mientras que la parte posterior no se parece a nada conocido.

El morro del 911 Koenig se caracteriza por sus aletas abombadas y por sus faros situados en vertical, algo que no se ve ni en los coches de competición de la marca ni en los modelos de otros preparadores, que han recurrido a un frontal plano por completo. El 911 Koenig utiliza los faros del 928, dos ópticas enormes con doscientos veinte milímetros de diámetro, que gracias a su



El Porsche Koenig es uno de los Porsche más fascinantes de los últimos tiempos. La versión preparada para el mercado alemán tiene cuatrocientos ochenta caballos de potencia y acelera de cero a cien en 4,4 segundos.





Los hermanos Vanetta de Italia se han encargado de toda la estética. El 911 Koenig es desafiante incluso en parado.



Este es el corazón del 911 Koenig. Un motor seis cilindros planos alimentado por dos turbos.



El interior está recubierto en cuero rojo. Es todo un aviso sobre el carácter de la máquina.



La rueda regula la presión. Es el mando clave para el turbo.

Porsche, una vez que los hermanos Vanetta terminaron la «piel», fue el propio Willy Koenig el que se puso a trabajar en la mecánica. La base utilizada fue el motor del 911 Turbo, un seis cilindros con 3,3 litros de cubaje que en su versión de calle ya pone trescientos caballos mecánicos bajo el pie derecho del conductor.

Lo primero que hizo el preparador alemán fue aumentar el cubaje hasta llegar a los 3,4 litros; después modificó las culatas, los árboles de levas y los pistones, para terminar la operación con el acoplamiento de dos turbos japoneses, dos IHI, capaces de soplar a una precisión de 0,85 bares; el resulta-

## FUERA DE SERIE



Los retoques de la carrocería no sólo dan más estabilidad al coche, sino que también aumentan el caudal de aire dirigido hacia el motor. Las llantas BBS son del mismo tipo utilizado en los prototipos del Mundial de Resistencia.



aproximan hacia el parabrisas con la celeridad de un «zoom». Los frenos del Super Porsche Koenig también son de primera magnitud, son los mismos que emplearon los 935, los coches que ganaron en su tiempo el Campeonato del Mundo de Siluetas, son cuatro discos ventilados que evitan las sensaciones demasiado fuertes.

El 911 Koenig no es, sin embargo, un coche rebelde; arranca sin problemas con sólo un toque a la llave de contacto; a partir de ese momento el bramido de los dos tubos de escape da ya una idea clara del carácter agresivo de la mecánica. Hasta que el motor llega a las tres mil revoluciones por minuto el coche aumenta de velocidad con alegría pero sin brusquedades, no se nota ninguna diferencia con respecto al 911 Turbo de serie. En medio de ese panorama apacible se ve que la aguja encargada de medir la presión de sobrealimentación sigue subiendo; todo cambia cuando esa aguja se acerca a los 0,85 bares. En ese mismo instante, cuando se rondan las cuatro mil revoluciones por minuto, es cuando se pone de manifiesto el empuje de la verdadera caballería; las ruedas dejan las huellas sobre el asfalto y el coche sale impulsado hacia delante como si tuviera un cohete en sus entrañas.

El panorama exterior pasa ante nuestros ojos a toda prisa y los accidentes de la carretera se suceden como en una película antigua, a ritmo acelerado, lo que exige poner todos los sentidos en alerta.

El 911 Koenig también permite conducir en plan tranquilo; un giro de la ruedecilla situada entre los dos asientos rebaja la presión de soplado, como en los monoplazas de Fórmula 1, y disminuye las prestaciones a ojos vistos. Es la solución ideal para andar por ciudad sin complicaciones.

Los diecisiete millones de pesetas que Koenig cobre por su especialísimo Porsche 911 con la última garantía de exclusividad, un dato que enloquecerá a los amantes de los productos extraños, de las máquinas irrepetibles.



NIPPON ANTENNA

Tecnología japonesa, calidad y fiabilidad.

La verdadera antena NIPPON automática.

Mod. TS-40



AHORA MAS LIGERA Y SILENCIOSA

Distribuidor exclusivo para España:

MUSICOM sa



Consejo de Ciento, 403 bajos. Tels. (93) 231 51 12 - 246 38 01. Télex: 54789 MUYC-E. 08009 BARCELONA.

Hay quien pierde el tiempo con mucha frecuencia...

# Cada Minuto cuenta

Para no perder el tiempo dándole al dial con mucha frecuencia... ¡sintonícenos!  
Tenemos la mejor fórmula para usted.  
Las noticias al minuto... Tal como surgen en la misma ciudad. Y la mejor música... La que después será «hit».  
Si le gusta estar informado y oír la música antes... ¡cuente con nosotros!  
Somos ya 15 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, Granada, La Coruña, Santiago, Vigo, Lugo y Orense... y muy pronto en Santander.

## Comprar y vender

**KERNEL**  
TECNICAS AUXILIARES, S.A.

NOVEDAD. COLECTOR PARA SUZUKI  
EL COLECTOR más caballos en tu motor.



**VIMESA**

KITS CARROCERIA para personalizar su coche



Tel. 210 79 56

C/ L'ALZINA, 54 bajos

BARCELONA

## STAND 216

NEUMATICOS NACIONALES E IMPORTACION  
SUSPENSION - DIRECCION FRENOS BATERIAS  
ACCESORIOS - COMPETICION  
MONTAJE KITS CARROCERIA



Distribución para España:

**FONDMETAL**

LA LLANTA DE LA FORMULA-1  
CAMPEONA DEL MUNDO CON WILLIAMS

Urgel, 216 - Teléfs. 2301900-2391541  
Urgel, 208 - Tel. 3226958  
Regás, 16 - Tel. 2186106

BARCELONA

**PROTEC FILM**

INSTALACION Y DISTRIBUCION de película Solary de Seguridad para vidrios

Oficina: C/ Aragón, 208-210. Tel. (93) 224 02 00  
BARCELONA

SEGURIDAD Y BELLEZA

- PROTEC FILM, seguridad, es un blindaje para cristales.
- PROTEC FILM, personaliza y da categoría.
- PROTEC FILM evita la decoloración del interior.
- PROTEC FILM rechaza el calor solar.
- PROTEC FILM, eficaz aislante térmico. Transparente y gama de colores.

Solicitamos distribuidores



**LOGSAUTO 4x4**

Primer centro 4 x 4 de España especializado en accesorios todo terreno

**CORTAGAS ALFI**

Distribuidor en exclusiva para Barcelona del antirobo CORTAGAS ALFI

C/ Galileo, 310-314 Barcelona. Tel. (93)2335925

# BBS

## distingue



IMPORTADOR PARA ESPAÑA

**Turispot**

Pérez Galdós, 40. Tel. (93) 237 83 24. 08012 BARCELONA

SOLICITENOS CATALOGO, CONTRA REEMBOLSO DE 400 PTAS. EN SELLOS

**Auto Beltrán**

MERCEDES 500 SE B-FX full equip	JAGUAR XJ6I 3.8 colección	MERCURY COUGAR XR-7 B-60
MERCEDES 500 SEL B-EX full equip	MG 6 colección colección	MERCURY COUGAR B-50A
MERCEDES 500 SEC B-FY full equip	BMW 732 I B-FB full equip	CADILLAC EL DORADO CONVERTIBLE B-5K
MERCEDES 230 E W-124 B-GT	BMW 732 I B-E3 automático	PONTIAC FIREBIRD 400
MERCEDES 280 SE M-CS aire	BMW 728 B-DU aire	MUSTANG DESCAPOTABLE M-9
MERCEDES 300 D 250v B-EC full equip	BMW 633 CSi B-2V Imposible	ROVER 2600 B-EP AIRE
MERCEDES 300 D 250v B-GW, aire	BMW 630 CS B-2S, TRK, BILSTEIN, aire	RENAULT 25 16 TURBO G-V
MERCEDES 240 D W-123 M-2V 2.000 km	BMW 3.0 Si B-2S aire	RENAULT 5 TSE B-FJ
MERCEDES 190 E última matrícula	BMW 3.0 CS B-H full equip	VOLVO 145 COMBI B-2V
MERCEDES 230 A AÑO 51 colección	BMW 2600 B-F	PEL-CON/MODORE GSE Z-6 aire
MERCEDES 300 SEL 3.5 M-V colección	FERRARI 308 GTS 4 VALVULE B-GW	
MERCEDES 300 SEL 3.5 M-827 colección	PORSCHE 911 SC TARRA B-2F	

BONANOVA, 13 - Tel. 211 60 00 (entre Mandri y Muntaner)

ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION



# VILARDELL

BALMES, 25. TEL. (93) 318 05 89. BARCELONA 08007

**VALORES EN ALZA con SERVAUTO**  
**SERVAUTO**  
 CONCESSIONARIO OFICIAL MADRID

Para mantener el valor en alza, SERVAUTO le ofrece su servicio especial Post-Venta en sus talleres ALFA-BOXER, en la calle Nicasio Gallego, 3, Galileo, 23, Tel. 445 88 00, para los demás modelos.

Alfa Romeo

Alberto Aguilera, 15  
Castellana, 70  
Avda. América, 18  
AGENCIA OFICIAL. FLY MOTORS VELAZQUEZ Velázquez, 96

Tel. 241 93 42  
Tel. 261 43 72  
Tel. 255 33 94  
Tel. 276 51 57

**ALFA 75**  
 Alfa 75 2.0: 128 CV DIN, más de 195 Km/h. 1.975.000 Ptas.  
 Alfa 75 2.5 Quadrifoglio Verde: 156 CV DIN, más de 210 Km/h. 2.655.000 Ptas.  
 Alfa 75 2.0 Turbo Diesel: 95 CV DIN, más de 175 Km/h. 2.250.000 Ptas.  
 PRECIOS CON IVA INCLUIDO

**HIPER-AUTO**

BMW, Mercedes, Audi, Volvo, Ford, Alfa Romeo, Volkswagen, Porsche, etc. 200 modelos de importación de las primeras marcas mundiales; y también nacionales.

7.000 m.<sup>2</sup> de exposición permanente. Divididos en tres plantas con automóviles de importación y nacionales. Con taller propio de asistencia técnica, diagnosis, puesta a punto y túnel de lavado.

Automóviles como a estrenar: de primera. Prácticamente nuevos. Revisados por técnicos especializados en cada marca y con garantía total.

También automóviles a estrenar de la marca que Vd. quiera. Hasta 60 meses y con la garantía de Hiper Auto. Conózanlos de cerca. Parking gratis para nuestros visitantes.

**HIPER-AUTO**  
 Ayala, 64. (Entre Príncipe de Vergara y Castelló).  
 Tels. 431 32 63/431 33 93  
 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.

**VENDO ALFA ROMEO**

Giulia Sprint  
 1600 GT  
 Clásico deportivo  
 Tel. 93-218 53 78

**AUSTIN ROVER**

Ríos Rosas, 56 y Zurbano, 95

☎ 234 58 72

MONTEGO



**AUTOMOVILES CANALCAR**

COMPRAMOS A TODO AQUEL QUE QUIERA VENDER UN AUTOMOVIL QUE ESTE 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

**SUSCRIBASE A MOTOR 16**

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

**Motor 16**

Apartado Nº 330 F.D.  
 MADRID

## Agenda

Del 11 al 17 de noviembre

### AUTOMOVILISMO

Los días 15 y 16 de noviembre tendrá lugar el Rallye Valeo, última prueba puntuable para el Campeonato de España. La salida del primer participante se dará a las 12 horas del sábado frente al Estadio Bernabéu donde será la llegada a las 12 horas del domingo.

### MOTOCICLISMO

El VII Motocross Villanova del Vallés, que organiza el moto club de esta ciudad catalana, se celebrará el día 16. Esta prueba es la última de los triangulares y puntua para el Campeonato de España.



### CONCENTRACION STRATOS

**O**BRA en mi poder su ejemplar n.º 155 de fecha 11 de octubre de los ctes. en el que publican un artículo muy interesante sobre el LANCIA STRATOS titulado «REY DE RALLYES».

Deseo ante todo felicitarles por su elaboración, tanto en su redacción como por sus magníficas fotografías.

Como propietario del LANCIA STRATOS importado en su día por D. Isidro Oliveras y pilotado posteriormente por D. Eduardo Balcázar desearía una información más amplia sobre esta concentración, rogándoles me envíen datos más extensos sobre los responsables de la organización de este acontecimiento para poder contactar con ellos.

**Respuesta.**—A continuación le proporcionamos las señas del club organizador de esta concentración de Lancia Stratos, ellos podrán informarle con mayor precisión sobre la misma. Club Strato's. GPO Box 9783. Hong Kong.

### USAR LOS INTERMITENTES

**E**L motivo de la presente es para poder manifestar mi protesta más enérgica ante los peligrosos hábitos de conducción que se están empezando a hacer comunes en Barcelona. En síntesis, son dos: algunos taxis-

tas y el (no) usar los indicadores intermitentes de dirección. Dos normas fundamentales que son necesarias para una buena circulación, sobre todo en grandes urbes, como Barcelona, Madrid o Bilbao.

Hubo un tiempo en que a los taxistas se les obligaba a efectuar las paradas en las esquinas, lo cual no resultaba, al menos para los demás conductores, ninguna estupidez. Pero con la llegada del «cambio», esto ya no se hace así, con lo que es fácil que estés circulando tranquilamente por cualquier calle, arrimado a la acera, y tengas que frenar casi de repente porque uno de esos vehículos negros y amarillos están detenidos cargando o descargando pasaje.

En cuanto a lo de los intermitentes, uno llega a cuestionarse si realmente son de utilidad dentro de la instrumentación que precisa un coche. Para cambiarse de carril, por lo visto, sólo hace falta dar un golpe de volante y meterse, porque incluso algunos ni utilizan los retrovisores. Y si te coge esto por sorpresa y te la pegas con alguno de estos ejemplares, la culpa es tuya por no haberle fijado mejor.

Después de esto, uno se pregunta cómo es que el director general de tráfico se obstina con la velocidad, cuando un fallo en la señalización es muchísimo más fácil de corregir que el exceso de velocidad, a la vez que sus consecuencias por omisión pueden ser igual de fatales.

Agustín Bernad Julián  
 Barcelona

### VADO EN CASA

**Q**UISIERA contarles un caso que está ocurriendo en mi ciudad, y es que la gente que tienen encerrado en su casa el coche está recibiendo un aviso del Ayuntamiento para que se haga un vado permanente, se está dando el caso de que mucha gente no quiere pagar el vado porque sencillamente no necesitan tener la puerta siempre libre y en el Ayuntamiento les han dicho que si les ven metiendo el coche, además de obligarles a poner el vado se les multará.

Salvador Giner Merdú  
 Alcira (Valencia)

### MAL SERVICIO

**C**OMO asiduo lector de Motor 16, me dirijo a ustedes con el fin de exponerles la siguiente queja de la firma Almoauto S. A. de Alcorcón, concesionaria de Ford.

A finales de agosto les llevé mi coche, un Ford Fiesta para que me hiciesen una puesta a punto, ya que me daba tirones y arrancarle por las mañanas me costaba mucho. Al recogerle seguía con el mismo problema, así que decidí llevarle otra vez, me dijeron que tenían que limpiar el carburador. Vuelvo a recogerle, me hicieron pagar nueva factura, pero el

coche seguía igual. Volví a llevarlo y me dijeron que el chicle estaba obstruido; como el coche seguía igual, después de más de mes y medio volví a llevarlo porque me parecía un timo haber pagado 13.000 pesetas y no me habían hecho nada, me dieron buenas palabras y cuando fui a recogerlo, me sorprendió mucho que me dijeran que el problema era que el motor no tenía compresión y que estaba muy mal, y que tenía que rectificarlo. Me llevé el coche, y naturalmente me fui a un conocido mecánico, me comprobó la compresión y estaba bien, y al desmontar las bujías me dijo que lo único que tenía que cambiar eran las bujías, me las cambió y afortunadamente se acabó el problema, pero presencié un caso muy similar al mío en la firma Almoauto, por lo que saqué en consecuencia que se ha dado este caso más de una vez.

Pablo García  
 Alcorcón (Madrid)

### AIRE AL UNO

**S**OY poseedor de un Fiat Uno 70-S, sobre el que desearía me resolvieran algunas dudas.

Adquirí el vehículo en mayo de 1985, y lo hice con la pretensión de instalarle

# Cuéntenos su caso



aire acondicionado, para lo que consulté a la casa sobre la viabilidad de esta instalación, respondiéndome primeramente que era perfectamente posible, aunque más adelante comencé a recibir opiniones contradictorias por parte de mecánicos y otro personal del mismo concesionario, aduciendo

unos, que la potencia del coche era muy escasa para tal instalación, que podía comprometerse el funcionamiento del motor, etc. Como parece que sobre este asunto no existe unanimidad, tampoco en su revista por las opiniones que he podido constatar en ella, desearía preguntarles ¿es posi-

ble la instalación del acondicionador en mi coche sin que se comprometa la mecánica o se ponga en riesgo su duración? Si fuera posible ¿sería recomendable la instalación de unos colectores de escape independientes para contrarrestar la pérdida de potencia? ¿Saben Vds. que marcas de acondi-

cionador y de colectores se adecuarían a mi vehículo?

**Juan Fco. Andrade Bellido**  
Poza Alcón (Jaén)

**Respuesta.**—La instalación de un equipo de aire acondicionado al Fiat Uno 70-S es una operación que se puede realizar sin ningún tipo de problemas para el vehículo. Dos de las principales marcas del mercado de aires acondicionados, disponen de modelos para su automóvil, estas marcas son: Diavia y Autoclima, y las direcciones a las que se puede dirigir para pedir información son las siguientes: Diavia, su importador es Diavia Aires, S. A. y se encuentra en la calle Jaén n.º 10 de Torrejón de Ardoz (Madrid) y Autoclima, cuyo importador es Cupi, S. A. que tiene su central en la calle Londres n.º 1 de Madrid.

Respecto a la pregunta que nos formula sobre la instalación de colectores de escape independiente, decirle que no es imprescindible instalarlos.

## CRITICA DE TIENDAS

### ROYAL MOTORS: AUSTIN ROVER EN SALAMANCA

La decoración de una exposición de automóviles es un elemento imprescindible si se quiere causar desde el principio una buena impresión en el futuro comprador. Royal Motors, Concesionario Oficial de Austin Rover en Salamanca tiene decorada su exposición con motivos ingleses que dan como resultado un aire sumamente agradable y elegante, muy de acuerdo con el producto que se quiere vender.

La superficie total de la exposición de este concesionario es de 175 metros cuadrados y en ella tienen cabida los principales modelos de la firma inglesa.

El público recibe en todo momento una atención sumamente correcta y efectiva por parte del equipo de ventas que está for-

mado por el propietario de Royal Motors, Bernardo García-Bernalt, que es un gran conocedor de los automóviles ingleses y por un vendedor.

El servicio técnico lo tienen instalado en la carretera de la Aldehuela s/n, y en sus 500 metros cuadrados se pueden llevar a cabo

las reparaciones simultáneas de 20 automóviles. Estas instalaciones se encuentran atendidas por seis mecánicos, capaces de solventar cualquier tipo de avería, ya que disponen en el taller de todos los equipos de reparación existentes en el mercado, este es un requisito que Austin

Rover exige a todos sus concesionarios.

La entrega de la mayoría de los modelos se realiza de manera inmediata, aunque en el caso de los Montego y del Rover 216 y por motivo de la gran aceptación que están teniendo entre los habitantes de Salamanca, se puede retrasar la entrega hasta un plazo no superior a los 20 días.

Royal Motors ofrece a todos sus clientes a la hora de financiar sus vehículos una amplia gama de posibilidades ya que trabaja con la mayor parte de las entidades financieras del país.

La exposición de Royal Motors se encuentra situada en la calle Iscar Peyra n.º 43 de Salamanca, su teléfono es: (923)212800.

**Puntuaciones:** Exposición, 8; talleres, 7,5; financiación, 8; vendedores, 9.



# Ahora, las potentes baterías CAT también para su coche.

La fuerza que permite el arranque instantáneo de este camión CAT ahora también puede arrancar su coche. Estas nuevas baterías MEGA-START de CATERPILLAR incorporan la más avanzada tecnología en baterías para coche.

Las baterías MEGA-START han sido diseñadas y construidas para proporcionarle un arranque instantáneo, en cualquier tipo de clima... una y otra y otra vez.

Si su batería no le responde

adecuadamente busque una MEGA-START y consiga potencia CAT para arranque inmediato. Arranque tras arranque, tras arranque. Tal y como su nombre indica.



Distribuidor en España **FINANZAUTO**

Central: Arturo Soria, 125 - tel. 413 00 13 - 28043 Madrid

Arganda: (91) 8712612	Las Palmas: (928) 692850
Barcelona: (93) 5600090	Zaragoza: (976) 295320
Valencia: (96) 2520275	Malaga: (952) 330450
Sevilla: (954) 721350	La Coruña: (981) 780126
Bilbao: (94) 6730500	
Oviedo: (985) 262008	
Tenerife: (922) 613100	Y más de 300 Puntos de Venta en toda España

**MEGA-START. Como su nombre indica.**



CATERPILLAR, CAT y son marcas de Caterpillar Inc.

© 1986 Caterpillar Overseas S.A. PST 223

## JESUS PAREJA

# EL PROFESIONAL

**L**a semana pasada Jesús Pareja estuvo en Suiza. Walter Brun le esperaba para que firmara el contrato que le convierte en piloto de su equipo un año más. Para entonces, Brun había recibido ya el telex de Tabacalera en el que se aceptaban las condiciones económicas que pedía el manager suizo para seguir haciendo correr un coche con los colores de Fortuna. Después de muchos años. Jesús podía pasar el invierno sin las inquietudes habituales de todos los pilotos a la caza de un patrocinador. Esta tranquilidad es el resultado de una buena temporada, en la que brillan especialmente el segundo puesto de las 24 Horas de Le Mans y la victoria en Jerez. A ellas debería haberse unido otro triunfo en Japón, pero un latiguillo de freno les hizo perder un tiempo precioso en boxes y la victoria.

—«Aquel día teníamos el coche para ganar, comenta Jesús. Eramos los únicos que teníamos coches para hacer la curva de entrada en recta a fondo. Teníamos un segundo completo por vuelta sobre todos los demás. Barilla-Chinzani, los futuros vencedores sólo pudieron, a raíz de un repostaje, pasar una vuelta delante.»

Jesús, se ha ganado a lo largo del año

un puesto en el equipo. Oscar Larrauri, a quien en estos momentos hay que considerar, después de la marcha de Thierry Boutsen, como el primer piloto del equipo, no quiere ni oír hablar de otro piloto como compañero.



Pareja y Larrauri, tras su victoria en Jerez. Walter Brun, junto a sus dos pupilos, sigue actuando de piloto

—«Este año vamos a seguir juntos, pero es posible que en Europa haga un par de carreras con otro piloto. Aunque a Oscar lo aprecio muchísimo y con él he aprendido muchas cosas, me apeetece hacer alguna carrera sin él, para ver otra forma de reglar el coche. Lo cierto es que con Oscar he tenido que acostumbrarme a conducir coches reglados a su forma de conducir, que no es la mía.»

A Oscar le gustan los coches muy duros de suspensión, con muy escaso apoyo aerodinámico, lo que les hace ser

muy rápidos pero a costa de ser difíciles de conducir, porque se van mucho de atrás. A mí me gusta ir un poco más blando, pero lógicamente, este año hasta ahora, como era lógico, Oscar ponía a punto el coche y yo lo conducía. A partir de Japón, se ha buscado el que el coche pueda quedar a gusto de ambos, y así debería ser el año que viene en que vamos a tener un diferente responsable de nuestro coche.»

Lo que sí es cierto es que Jesús Pareja ha dado pasos de gigante este año. De los nervios de Monza, su debut en el equipo, el primer equipo «serio» en que corría, y en donde además se encontraba afectado por una desgracia familiar, a la carrera de Fuji ha ganado en seguridad y se ha ganado el aprecio de quienes le conocen. Su objetivo ahora es ahora convertirse en algo más que el segundo el argentino Oscar Larrauri.

Su programa para el año que viene está bastante completo.

—«En principio tengo que hacer todo el Mundial de Sport-Prototipos con los

Con el Porsche 962 pintado con los colores de Fortuna, en pareja con Larrauri, ha ganado en Jerez, ha sido segundo en Le Mans y ha obtenido resultados entre los diez primeros en todas las demás pruebas.



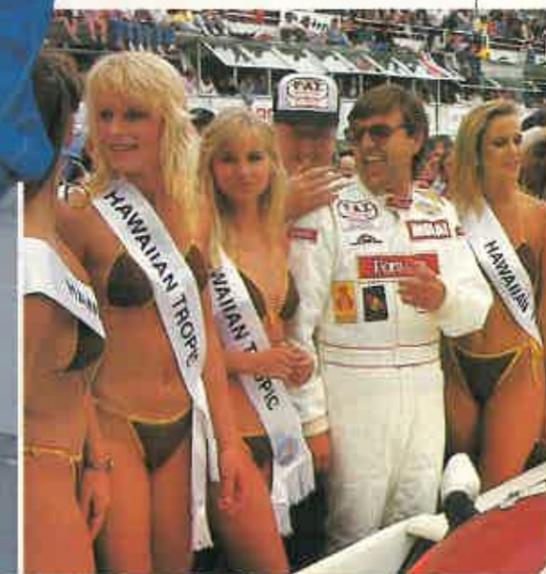
coches de Walter Brun. Además está previsto que haga un par de carreras en la Serie IMSA, seguramente formando equipo con Frank Jelinski. Tengo también otras ofertas para correr en la Copa 944 Turbo o en el recientemente creado Mundial de Turismos. No he tomado ninguna decisión al respecto. Si se ponen a tiro en buenas condiciones lo haré. Particularmente si se trata de correr con los Turismos, que es un campeonato que puede tener futuro y en el cada vez hay más marcas interesadas en este Campeonato Mundial.»

En principio, Jesús no tiene intención de seguir corriendo en la Copa Renault Europa. Este año para él no ha sido nada bueno en esta disciplina.

—«Me cambié de equipo justo en el momento en que no debía hacerlo. Sigala, que me había ayudado a entrar en el equipo Brun de Sport-Prototipos, se encargaba también de hacer correr los coches de Renault Italia. Parecía lógico que me marchara con él. Pero lo cierto es que no he tenido coche. Ni yo, ni Oscar Larrauri, ni Gianfranco Brancatelli.»

Los mecánicos han atendido principalmente el coche de Sigala, que al final ha ganado la Copa. De todas formas, aunque no piense seguir en estos momentos corriendo la Copa Renault, si en Fasa Renault hubiera algún interés siempre estoy dispuesto a cambiar de opinión siempre y cuando el programa sea serio y pueda aportarme nuevos conocimientos, de lo contrario no merece la pena arriesgarse.»

Lo que tiene seguro es que va a disponer de un material de primer orden con el Porsche 962 que Brun va a poner a su disposición y de los que va a hacer correr tres. El Brun Motorsport es uno de los mejores equipos del Mundial de Resistencia, fuera del oficial, al que de todas formas se ha conseguido batir en ocasiones. Brun quiere que el año que viene sus equipo puedan disponer de motores de entrenamientos,





# EN MOJADO... LA SEGURIDAD DEL LIDER

EN mojado... como en toda circunstancia difícil, es necesario conservar lo esencial: LA SEGURIDAD. La seguridad es mucho más que una palabra. Investigación exhaustiva, experiencia, éxito en la competición y espíritu de servicio, permiten a Michelin ofrecer al cliente un neumático de calidad inmejorable. Por eso Michelin es el número uno en el mercado europeo, un verdadero líder en quien se puede confiar en los momentos difíciles.

## MICHELIN

Tecnología comprobada ✓



### PASO A PASO

Los primeros pasos de Jesús Pareja en la competición, si descontamos tres intentos de participación en el Jarama con un Seat 600 preparado que en una ocasión se rompió incluso antes de llegar al circuito, fueron en la Copa R-8 TS, en la época de «Kuru» Villacieros, Secades, Escavías, etc. Después probó los monoplasas de la Fórmula 1.430 antes de correr en pos del Campeonato de España de Turismos, que acabó logrando. Después de este se enfocó al extranjero, primero a través de la Copa de Europa Alfasprint, en la que corrió junto al catalán Luis Pérez Sala y al asturiano Luis Villamil. De ahí pasó a participar en la Copa de Europa R-5 Turbo, que le permitió conocer más circuitos y empezar a medirse con algunos de los que en 1985 comenzaron a ser sus rivales en los Sport-Prototipos. En este último año pasó a pilotar uno de los competitivos Porsche-Brun que a la postre sería la escudería vencedora del Mundial. En estos dos últimos años Jesús Pareja también ha participado a bordo de los Renault Alpine V-6 Turbo.



como los que ya llevó Boutsen en el Nurburgring y en Spa.

La única duda que tiene Pareja es que el año que viene los coches irán calzados con neumáticos Goodyear en vez de Michelin, que al final funcionaban perfectamente una vez se lograron eliminar los problemas de exceso de desgaste que les afectaron al comienzo de la temporada.

Brun les ha tranquilizado —a Larrauri y a él— asegurándoles que Goodyear les ha prometido un trato preferente.

Casi sin darse cuenta, Jesús Pareja se ha convertido en un auténtico piloto profesional. El primero de los españoles que haya escogido los circuitos como escenario de sus actuaciones.

Pertenece a una familia de industriales panaderos de Guadalajara y hasta hace un año había colaborado en el negocio familiar. Su propia fa-



Al fin llegó la victoria. En España y ante su público.

milia se ha dado cuenta de que las carreras le absorbían demasiado y ha comprendido que necesitaba todo el tiempo para ellas, por lo que le han liberado de sus responsabilidades. En este momento, Jesús vive para los coches y de los coches, de los que se ve en la obligación de tener que sacar un dinero para poder vivir. Después de haber pasado todo un año teniendo que soportar que en los circuitos se le llamara de cualquier forma menos por su nombre, este empieza a sonar.

Y los jefes de otras escuderías a apreciar el que es capaz de rodar dentro de los trenes de marcha establecidos por los jefes de equipo, sin salirse ni tener accidentes. Algo de lo que no pueden presumir demasiados pilotos. Sin duda alguna el alcarreño Jesús Pareja está en la élite de los pilotos de Sport-Prototipos.

Sergio Piccione

# Garantizamos las reparaciones. Para toda la vida.



La Red de Concesionarios Ford tiene confianza absoluta en la calidad de los productos que vende, así como en las personas, piezas y reparaciones que realiza. Por eso puede ofrecerle una garantía así. Única,



como su Ford. Con la **Garantía de Por Vida**, si usted ya ha pagado una reparación, su Concesionario Ford le garantiza, según contrato, que jamás volverá a pagarla, ni en piezas ni mano de obra, mientras disfrute de su Ford.

Esta nueva garantía de su Concesionario Ford se suma a la garantía normal de **un año sin limitación de kilometraje**, a la garantía opcional de hasta **4 años de Seguridad Mecánica Ford** y a la garantía de **seis años contra la perforación por**

**Las mejores garantías del mercado.**

**corrosión** de la carrocería dadas por el Fabricante. Sólo quien está muy seguro de la calidad de sus reparaciones puede ofrecer una garantía para toda la vida.

Para más información, pregunte en su Concesión Ford.



Diseño y Calidad

# DERBI 80 GRAN PREMIO

# ¡QUE FIERECILLA!

**ENSAYO EXCLUSIVO**



**S**OLO un pelín de gas y suelta el embrague. Ya verás como se pone en marcha a la primera.» La voz de Paco Tombas, el mago de los motores de Derbi, me llega filtrada por el casco mientras «Garriga» y «Antonio», dos de los mecánicos que han cuidado de las «Balas Rojas» este año, empujan la moto en la que yo, a duras penas, me he agazapado. Sí, esa es la palabra. En una moto tan minúscula como la Derbi de Gran Premio, uno no se monta: hay que colocársela entre las piernas, bajarse hasta encontrar el duro sillín, y por fin, agazaparse dentro, y eso no sin un cierto esfuerzo.

Antes de que me empujasen yo ya había puesto la primera, así que en cuanto habíamos cogido un poco de velocidad y oí un «Vale» que con fuerza gritaron a mi espalda, solté el embrague. De pronto el pequeño motor lan-

zó un ronco petardeo, nada del otro mundo, pero cuando, tras haber de nuevo oprimido el embrague, la aguja del cuentavueltas llegó al diez, es decir, diez mil revoluciones por minuto, se convirtió en un agudo y potente zumbido, sonido con el que el motor se daba a conocer y lanzaba hacia arriba la aguja, hasta el quince. ¡En ese instante un sueño se convertía en realidad: pilotar una de las «Balas Rojas»...!

Nunca había tenido ocasión de llevar una moto de Gran Premio de 80 c.c. y pese a estar acostumbrado a ir en moto, en motos muy diferentes, que es una de las ventajas de este trabajo, ello no era óbice para que antes de subirme estuviese francamente intranquilo. Pensaba en si saldría airoso de la prueba, o al contrario, iba a ser incapaz de sacarle un mínimo rendimiento a la Derbi, pues estos motores de 80 centímetros sólo son conducibles en un estrecho

margen de revoluciones, concretamente entre diez y quince mil vueltas. Por ello temía pasarme el tiempo dando tirones, entre la gama de revoluciones eficaz y aquellos regímenes en que la moto no rinde. Antes de arrancar ensayé la posición de pilotaje. Los manillares son estrechos pero no me supusieron un grave problema, al menos en parado y eso que de tope a tope su recorrido no sobrepasa los diez centímetros. ¡Otra cosa fueron las estriberas, altas y retrasadas, de modo que para colocar en ellas los pies casi tenía que ayudarme con las manos para subir la rodilla! Pese a todo, en parado, juzgué la posición como bastante correcta, incluso cómoda dentro de lo que se le puede pedir a una moto de Gran Premio. El pedal del cambio está situado a la derecha y con la primera hacia arriba. Al enterarme me llevé un sobresalto, puesto que en la actualidad, salvo

error u omisión, todas las motos llevan el cambio a la izquierda con la primera hacia abajo, es decir, todo al revés. Antes de arrancar eso me preocupaba mucho puesto que si a todas las cosas a las que debía prestar atención había que añadir el fijarme en no frenar con el cambio, en no cambiar con el freno, en no reducir en lugar de alargar una marcha y viceversa, corría el riesgo de hacerme un pequeño lío...

Con todos esos pensamientos en la cabeza y con los consejos y bromas de los miembros del equipo Derbi, inicié pues la prueba de la moto, o más bien la prueba de si el periodista era capaz de llevar correctamente la campeona del mundo...

Al inicio del artículo nos habíamos quedado en que la moto comenzaba a rugir. Pues bien, sigamos con ello. Una vez alcanzado el régimen de las diez mil revoluciones, con el motor subiendo con furia, solté el embrague pensando ser empujado por los 29 caballos de este 80 c.c., pero pese a intentar hacerlo patinar para que el motor no cayese de vueltas, éste bajó por debajo de las fatídicas diez mil y siguió con su ronroneo, que en el plano de las prestaciones significa aceleración nula. Vuelta a embragar, vuelta a acelerar, de nuevo el rugido, de nuevo soltar con muchísimo cuidado el embrague, y... de nuevo el bajón. Fue preciso repetir la maniobra tres o cuatro veces, hasta que, al fin, con la moto más lanzada, conseguí que fuese empujada con fuerza por el motor. Eso en primera, una primera que según Antonio llegaba a los 80 km/h. La sexta era de 180 km/h, lo suficiente para Calafat. Y para mí.

Tras haber conseguido lanzar ya la moto, puse segunda, tercera, y ya me encontré en el primer viraje, en el que tras frenar algo, reduje a primera. Antes de oprimir el freno recordé los consejos de Garriga: «Cuidado con el freno, que es muy potente, y más de uno



Sobre los detalles del freno delantero y chasis tubular, el espartano cuadro de instrumentos, reducido al cuentavueltas y el termómetro del agua.



José Luis Aznar con la Derbi Campeona del Mundo Paco Tombas, «Garriga», y el joven Antonio fueron espectadores de excepción.

se ha caído en frío.» Efectivamente, una leve presión y sentí una deceleración superior a lo que podía esperar para la velocidad a la que iba. Inter nos les diré que Nieto, quince días antes, en la carrera en que se fracturó la pierna, se quejaba de los frenos. A mí, por el momento, me sobran. Al salir del viraje me volvió a decaer el régimen de giro del motor por debajo del adecuado y tuve que repetir de nuevo la maniobra del gas y del embrague. Tras dos intentos, la moto me sale, por fin, disparada, y como ante mí tengo una porción recta aprovecho: segunda, gas, tercera, gas, y soltar ante el próximo viraje, y de nuevo a acelerar. Esta vez no ha habido problema, he logrado mantener el régimen adecuado. A medida que transcurren las vueltas me voy acostumbrando a evitar que el motor decaiga, para ello intento no dejarle respirar, reduzco todas las marchas

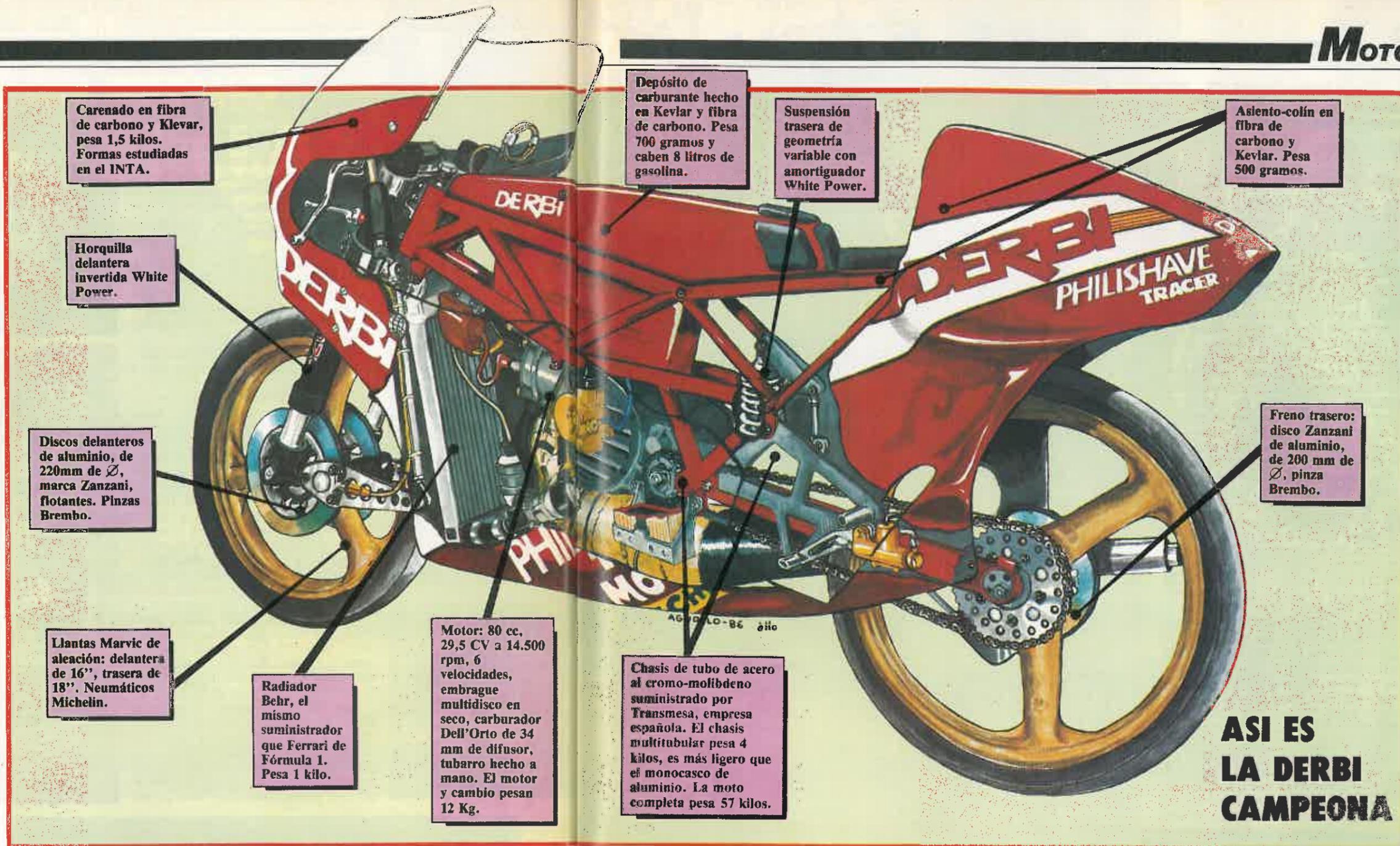
que puedo antes de los virajes, hasta que entro en ellos con la aguja del cuentavuelts sobre el once, y así, al dar gas, el pequeño propulsor empuja con fuerza. Este es el primer problema que la moto de Gran Premio presenta al no experto. Pero una vez resuelto, y eso no quiere decir que no me volviese a suceder quedarme en alguna ocasión con el motor roncando y sin empujar, es cuando se aprecia el carácter de este propulsor que a partir de las ya tan mentadas diez mil vueltas, sube con alegría hasta las quince mil, a pesar de que Tombas me había dicho: «No lo pases de catorce mil quinientas.» A esos regímenes la aceleración no corta el hipo, pues en la calle hay motocicletas que superan los cien caballos y que hay que manejar con sumo tacto, pero aquí uno se queda impresionado cuando observa que estas prestaciones son obtenidas con la mísera cilindrada de ochenta centímetros cúbicos. La recta de Calafat se me hacía corta, cuando encogido en el carenado tras salir en tercera, creo, de la curva anterior, metía la cuarta y la quinta, y de nuevo, en un santiamén, la sexta, con la aguja del cuentavuelts que cada vez llegaba a límite en un abrir y cerrar de ojos.

En esos momentos embriagadores, lanzado en la recta me encontraba con un problema. Si metía completamente la cabeza en la cúpula del carenado, con el mentón pegado al depósito, no veía casi nada. La parte superior del casco me tapaba la visión y tenía que subir la cabeza con esfuerzo.

Este ejercicio era un pequeño suplicio del que conservo unas punzantes agujetas. Al ir tan encogido, las rodillas se me abrían hacia afuera. De apretarlas con fuerza hacia adentro también tengo agujetas, y eso que en ocasiones, para ayudarme, trababa las rodillas con el carenado para descansar. Con eso de apretar las piernas, me sucedía que al cortar y dar gas, el codo derecho me tocaba la rodilla. Finalmente opté por abrir la rodilla derecha cuando cambiaba en la recta. Al diablo si perdía unos pocos kilómetros por hora por culpa de la aerodinámica.

Las vibraciones también se dejan sentir en una moto de carreras, pero si en una de calle se notan sobre todo en las estribas y en los pies, aquí las sentía por el asiento. Tanto es así que al bajarme, tenía esa parte de mi cuerpo hormigueante, y también hoy dolorida como cuando uno ha montado en bicicleta tras un largo tiempo de no hacerlo. Vamos ahora con el último de mis sufrimientos.

Si en las rectas el problema estribaba en cómo mantener la postura ideal, en los virajes eran las muñecas las perjudicadas. Al frenar, todo el peso recae en ellas, y al cabo de unas vueltas



Carenado en fibra de carbono y Kevlar, pesa 1,5 kilos. Formas estudiadas en el INTA.

Horquilla delantera invertida White Power.

Discos delanteros de aluminio, de 220mm de Ø, marca Zanzani, flotantes. Pinzas Brembo.

Llantas Marvic de aleación: delantera de 16", trasera de 18". Neumáticos Michelin.

Radiador Behr, el mismo suministrador que Ferrari de Fórmula 1. Pesa 1 kilo.

Motor: 80 cc, 29,5 CV a 14.500 rpm, 6 velocidades, embrague multidisco en seco, carburador Dell'Orto de 34 mm de difusor, tubarro hecho a mano. El motor y cambio pesan 12 Kg.

Depósito de carburante hecho en Kevlar y fibra de carbono. Pesa 700 gramos y caben 8 litros de gasolina.

Suspensión trasera de geometría variable con amortiguador White Power.

Asiento-colín en fibra de carbono y Kevlar. Pesa 500 gramos.

Freno trasero: disco Zanzani de aluminio, de 200 mm de Ø, pinza Brembo.

Chasis de tubo de acero al cromo-molibdeno suministrado por Transmesa, empresa española. El chasis multitubular pesa 4 kilos, es más ligero que el monocasco de aluminio. La moto completa pesa 57 kilos.

**ASI ES LA DERBI CAMPEONA**



las tenía hechas polvo, tanto que a menudo entre viraje y viraje me levantaba, como mirando al tendido, para descansarlas. Me hubiese sido imposible dar varias vueltas seguidas sin esos descansos furtivos... A todo esto hay que añadir que la moto que Derbi me cedió era la habitual de Nieto «porque es la que tienen el asiento más atrás y hemos pensado que es en la que te encontrarás más cómodo». ¡Menos mal! Hablemos ahora del chasis y del comportamiento. En parado, la moto carece totalmente de maniobrabilidad, pero en marcha, con sólo inclinarla un poco se inscribe en el viraje. Para juzgar el comportamiento del chasis hay que arriesgar un tanto para acercarse al límite, pero así como en el motor el límite se encuentra con facilidad, en el chasis no sucede lo mismo, y yo no te-

nía la más mínima intención de «pelar» todavía más mi mono de cuero. Pese a no asumir riesgos innecesarios el chasis me hizo una grata impresión. No voy a descubrir nada si les digo que me pareció muy rígido, muy fácil de inclinar en los virajes. Sin embargo, una vez escogida la trayectoria se me hacía difícil variarla, me parecía difícil inclinar más, y además temía pasarme, cuando probablemente estaba lejos del límite de los neumáticos. También me parecía difícil el cambiar de inclinación en las curvas enlazadas. Luego, al comentarlo con Santi Rabasa, éste me aclaró el asunto: «Es que has probado la moto de Nieto y a él le gusta llevarla reglada de esta manera. Si hubieses probado la de "Aspar", que le gusta ponerla a punto completamente al revés de Angel, te parecería otra cosa, mucho más

manejable.» Fui intentando hacerlo lo mejor posible, esforzándome en pilotar del mejor modo del que soy capaz de hacerlo, cuando se me ocurrió pensar: «Y ahora lo mismo, pero de carreras.» Y súbitamente comencé a sentir una creciente admiración por los pilotos... He consumido casi todo el espacio disponible y no les he comentado lo bien que iba el cambio, de brevísimo recorrido y de perfecta precisión; ni tampoco de que no me he podido preocupar de las suspensiones, tan atareado estaba con otros temas; de que el embrague no era en absoluto duro de manejar, aunque su corto recorrido obliga a utilizarlo con decisión; o que los frenos, una vez comencé a apurar más las frenadas, me siguieron pareciendo excelentes, pese a lo que de ellos diga Angel... Tampoco les he explicado que

en más de una ocasión me traicionaron los reflejos adquiridos y me confundí con los pedales del freno y del cambio; que en otras, pendiente de la pista u otra cosa, no me di cuenta de que la aguja del cuentavuelts se pasaba del quince —menos mal que no ocurre nada, el motor no se rompe, sólo deja de empujar—, que me costó unas vueltas encontrar el freno de atrás, que... ¿Y saben ustedes cuándo comprendí lo perfecta que es una moto de carreras en la que cualquier órgano cumple su misión con perfección y eficacia? Pues al día siguiente, al volver a coger mi fiel moto de cada día, la que tanto placer de conducción me proporciona. Me pareció un botijo con ruedas...

J. L. Aznar  
Fotos: E. Delgado

# LONDRES-BRIGHTON LA CARRERA MAS VIEJA MAS VIEJA

**E**N Londres el primer domingo de noviembre viene siendo desde 1896 un día muy especial para el mundo de los coches en Gran Bretaña. ¿La razón? Porque en ese día se celebró la primera «Carrera de la Emancipación» para conmemorar el reciente dictamen de las autoridades que suprimía para siempre la obligatoriedad que tenían todos los coches de llevar a un individuo corriendo delante de ellos, enarbolando una bandera roja y pegando gritos, para avisar al personal del peligro que se avecinaba.

Esa primera carrera se hizo entre Londres y Brighton, la famosa ciudad costera del sur de Inglaterra donde el IRA casi voló a la señora Thatcher hace dos años, separadas entre sí por una distancia de 91 kilómetros, muy considerable para aquel entonces. No es de extrañar, por lo tanto, que de los 39 participantes sólo 14 consiguieran llegar a su destino.

La cosa dejó tan buen sabor de boca que se convirtió en una gran tradición británica, como suele ocurrir con harta frecuencia en este país, con proyección internacional. Porque no sólo son las antiguallas nacionales que fueron construidas hasta 1905, el límite oficial, las que toman parte sino un buen número de extranjeras de lugares tan alejados como Australia, Nueva Zelanda o Estados Unidos, o tan cercanos como Bélgica, Francia o Suiza. Prueba de ello fue la Londres-Brighton de este año en la que la Union Jack (bandera británi-



Muchos son los problemas a los que se enfrentan estas viejas glorias a lo largo de los 91 kilómetros que separan Londres de Brighton. Con el Big-Beng de fondo, el Winton de 1903 emprende la ruta. Tampoco falta el buen humor, como demuestran los ocupantes de este Walsley de 1902.



Seguridad  
paso  
a paso.



Scotchlite.  
Banda  
Elástica  
Reflectante.

Por su seguridad. ¡Hágase ver!  
Scotchlite le permite, por su superficie  
retro-reflectante, hacerse ver con la mayor  
eficacia cuando le proyecten un haz  
luminoso.  
Su especial diseño facilita la colocación,  
gracias a su estructura elástica y al broche  
adaptable de la cinta.  
Acompañe sus pasos con la seguridad  
Scotchlite, el material ligero, flexible y de  
gran duración.  
Además, 3M le ofrece productos  
Reflectantes Scotchlite, para que todas las  
necesidades de protección y seguridad  
queden resueltas.

Deseo recibir más amplia información sin ningún  
compromiso por mi parte, sobre Scotchlite y sus  
diferentes presentaciones.

Nombre \_\_\_\_\_  
Dirección \_\_\_\_\_  
Población \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_  
Provincia \_\_\_\_\_

Utilizaré Scotchlite para \_\_\_\_\_  
Envíe el cupón a: Dpto. Productos Reflectantes.  
3M España, S. A. Apartado 25. 28080 Madrid.

3M

Ocio



En 1903 fue  
construido este  
Panhard-Levassor  
que su propietario  
mima para  
mantenerlo como si  
los años no pasaran  
por él.

ca) ondeó mucho más mitigada que en  
otras ediciones por la presencia de un  
buen número de extranjeras, sobre  
todo la americana.

Esta edición tuvo un carácter muy es-  
pecial por dos razones principalmente:  
porque en ella se conmemoró su nona-  
gésimo aniversario, lo cual la convierte  
en la más antigua de la tierra, y porque  
se batieron todos los récords de parti-  
cipación establecidos hasta la fecha.  
Por primera vez tomaron parte 416 co-  
ches de museo de los que 367 cumplie-  
ron el «larguísimo» recorrido a una ve-  
locidad «máxima» de 32 kilómetros.a  
la hora.

La «carrera de coches veteranos»,  
como se la conoce desde hace 50 años  
por la buena organización del Royal  
Automóvil Club, es, de alguna forma,  
algo así como un salto en el tiempo a  
un pasado que sólo conocemos por los

libros de estampas o por las visitas a  
los museos.

Ver a los Dion Bouton, Benz, Ba-  
yard, Oldsmobile, Peugeot, Clement,  
Panhart, Renault, Rolls Royce, y docenas  
de marcas desaparecidas o famosas  
apelotonándose en Hyde Park, la sala-  
da, surcando en manada la carretera,  
pegando petardos, haciendo un rui-  
do de mil diablos, produciendo algunos  
un humo que no deja ver ni a dos pal-  
mos e intentando ganar en la salida de  
un semáforo a un Audi Quattro o un  
Golf, es todo un espectáculo digno de  
verse. Pero lo que más maravilla es  
comprobar que esos locos cacharros si-  
guen funcionando perfectamente des-  
pués de 90, 100 y hasta 115 años mer-  
ced al cuidado y esmero de un puñado  
de «locos» con o sin dinero.

Carlos Berbell

## ARISTOCRATAS Y MILLONARIOS

U NO de los que más disfrutaron de  
esta nonagésima edición de la  
Londres-Brighton de coches antiguos  
fue, sin duda alguna, el príncipe Mi-  
chael de Kent, presidente del Royal  
Automóvil Club, el ente organizador,  
y primo hermano de la reina Isabel II.

Era más que evidente su cara de sa-  
tisfacción a los mandos del viejo  
Daimler de 1903 que el «National  
Motors Museum Trust» muy gentili-  
mente le dejó éste para fecha tan se-  
ñalada. La pasión del príncipe, el vivo  
retrato del zar Nicolás de todas las  
Rusias, son los coches antiguos, los  
«héroes de la carretera», como se los  
suele llamar. Su antipasión es la pre-  
nsa, que ha convertido a su mujer, la  
princesa de Kent —la única católica  
de la familia real—, en la mala del  
«serial» en que se ha convertido la  
primera familia del país y a él en poco  
menos que un calzonazos. Y durante  
toda la carrera, con toda lógica, lo  
que más hizo fue evitarla.

El príncipe no fue el único «pez  
gordo» en el evento. La verdad es  
que, el que más y el que menos, o era  
millionario o tenía mucho dinero o la  
suerte de pertenecer a una organiza-  
ción que posee estos costosos coches  
antiguos, como fue el caso de Jeffrey

Rose, director del RAC, que corrió  
conduciendo un Mors de 1901 propie-  
dad de su organización, o John Moo-  
re, el secretario de Estado de Trans-  
porte, que participó a los mandos de  
un Daimler de 1900 propiedad suya  
junto con toda la familia, unos foro-  
fos totales, y el coche de los guarda-  
espaldas, que les seguían detrás.

Lo curioso es que, aunque se dice  
que la Londres-Brighton está ausente  
de competitividad y que es tan sólo  
una muestra sobre ruedas y a lo gran-  
de, ésta realmente existe de forma  
soterrada.

Jeffrey Rose, por ejemplo, estaba  
infinitamente contento de haber llega-  
do antes que el príncipe Michael de  
Kent, que salió quince minutos des-  
pués que él en un coche tres años más  
«moderno».

Michael de Kent no se pierde una  
Al príncipe le gustan los coches antiguos.



# Para instalar su I.T.V. precisa del máximo nivel tecnológico: Bosch, por experiencia.



## Más del 70 % de las I.T.V. instaladas en Europa avalan los Equipos Bosch.



Bosch siempre ha desarrollado  
nuevas tecnologías para el mundo  
del automóvil, ofreciendo soluciones  
precisas a los más complejos  
planteamientos técnicos.

Los Equipos Bosch facilitan la  
labor de verificación, control,  
ajuste..., exigidas en las Estaciones  
I.T.V. Sofisticados sistemas que son  
producto del esfuerzo, investigación  
y trabajo de expertos profesionales  
que han diseñado equipos de elevadas  
prestaciones.

Instale en su I.T.V. Equipos Bosch,  
el máximo nivel tecnológico que  
puede incorporar en su Estación,  
avalados por la experiencia de años  
de perfecto funcionamiento.

Además cuenta con el tradicional  
servicio Post-Venta Bosch y con una  
financiación especial que hace más  
rentable su inversión.



Si desea más información sobre  
los Equipos Bosch para I.T.V., póngase  
en contacto con el Distribuidor Oficial  
Bosch de su zona o directamente  
con Robert Bosch Comercial  
Española, S. A. Embajadores, 146.  
28045 Madrid.



**BOSCH**  
Así de seguro.

## RALLYCROSS: NUEVO EN ESPAÑA

# MÁS ACCELERACIÓN QUE UN FORMULA 1

**E**n el circuito gerundense de Sils tuvo lugar la primera demostración de rallycross como preámbulo a la prueba puntuable para el Campeonato de Europa que el próximo año va a disputarse en esta misma pista. Esta es una especialidad nórdica en la que prácticamente puede aplicarse aquello de «todo vale» ya que el motor de estos coches, que parten de modelos de serie, sólo deben de cumplir el requisito de tener el mismo número de cilindros que el original. Así, por ejemplo, un simple Volkswagen Polo puede llevar un motor de Golf GTI 16 válvulas preparado a tope, y un Ford el del Zakspeed de Fórmula 1 por el simple hecho de ser de cuatro cilindros.

Los protagonistas de esta especialidad son de momento los Porsche y los



Los neumáticos son esenciales. Las gomas son de calidad extrablanda.

Audi, aunque para el próximo año se espera a los proscritos del Grupo B de rallye. Naturalmente la tracción a las cuatro ruedas está a la orden del día, siendo el caso más espectacular el del Porsche del finés Matti Alami con motor biturbo de nada menos que 755 caballos y en el que la transmisión integral desarrollada por el piloto permite variar el reparto de potencias desde el cockpit y pasar del 50 por ciento en cada tren al 28 por ciento delante y el 72 por ciento restante detrás, con toda la gama intermedia utilizable. El Audi del 4 veces Campeón de Europa, el sueco Ole Arnesson, que precisamente se impuso en Sils, da una potencia de 650 caballos y su motor ha sido preparado en Liechtenstein por Lehmann, un especialista que trabaja también para la fábrica Audi en los motores de compe-

titión. Este piloto anunció precisamente en la prueba española que el año próximo participará con un Audi Sport habiendo dudado por un momento en emplear un Lancia Delta. Uno de los héroes de la especialidad, es el noruego Martin Schanche, con varios títulos de Europa en su haber y que ha hecho que en su país sea más seguido por el público el rallycross que la Fórmula 1. Al hablar de la Fórmula, cabe decir que una revista nórdica, especializada, hizo un test de aceleración entre el Ford con motor Zakspeed de Schanche y el Brabham BMW de Piquet. Los cien metros con salida parada los cubrió el Ford en dos segundos cuatro décimas, mientras que el Fórmula 1 empleó cinco décimas más. Evidentemente la razón está en la enorme ventaja que suponen las cuatro ruedas motrices. Schanche también ha anunciado con qué vehículo participará en 1987: un Ford RS 200, naturalmente con motor Zakspeed. Hasta aquí hemos hablado de los monstruos de la

ab, con los 900 Turbo, o incluso Audi. Los neumáticos más utilizados son los del fabricante M&H, especialista en gomas para dragsters y rallycross. También hay pilotos que montan Avon o Yokohama. En todos los casos utilizan neumáticos slicks con pintorescos rayados a mano y la calidad de la goma es similar a la de los de calificación para circuito, es decir extrablanda.

La prueba tiene lugar en un circuito mixto de asfalto y tierra batida en la que los derrapajes son la tónica general. La mecánica de una de estas carreras es la de sucesivas mangas eliminatorias de cinco vueltas hasta que se llega a las tres finales, estas a siete vueltas. El vencedor de la final C sale en la cola de la final B, y el vencedor de la final B en la cola de la A. En poquísimas ocasiones se ha dado la circunstancia de que el vencedor de la finalísima haya llegado hasta ese punto tras vencer las dos primeras. Eso lo hizo en una ocasión Arnesson, que es uno de los pi-



En esta especialidad en la que prácticamente todo vale, los protagonistas del momento son los Porsche y los Audi.



División 2 o Grupo B, en que la transmisión es libre. En la categoría inferior, la División 1 o Grupo A, ésta debe ser la misma que en el coche base. En esta categoría los reyes son los Volvo que rinden 310 caballos, mientras que los Mercedes, mejores en estabilidad, dan 253 caballos en el caso del preparador AFM Tuning, uno de los mejores especialistas. Cabe decir que en Rallycross no hay presencia oficial de las marcas, pero de todos es sabido que detrás de muchos pilotos están las fábricas, como pueden ser Volvo o Sa-

litos míticos del rallycross. Su reputación en Suecia es enorme y se da la circunstancia de que Blomqvist, habitual de esta especialidad entre rallye y rallye, nunca puede con Arnesson en los enfrentamientos que ambos mantienen con cierta asiduidad, para el mayor placer del público sueco. Ahora, en España, gracias a la activa Escudería Girona que ya trajo para nuestro país una manga del Europeo de Autocross, podemos también disfrutar del rallycross.

Texto y fotos: J. L. Aznar



El sueco Arnesson (arriba) ganó en Sils con el Audi. Al Porsche se le varía el reparto de potencia a las ruedas.



En la División 1 la transmisión es igual que el coche base. El Mercedes 190 de Wentzien ganó su clase en Sils.



# JARAMA: TROFEO FIN DE TEMPORADA

## HASTA EL AÑO QUE VIENE

CON entrenamientos y carreras el mismo día en el circuito del Jarama, se celebró la última reunión de este año en la que Producción, Copa Polo y Fórmula Ford compusieron el programa. Pese a que el campeonato ya estaba en manos de «Correcaminos» desde la anterior prueba, el gran número de inscritos en producción y la presencia de Luis Villamil con un Alfa Romeo 33 preparado en Italia, le dieron vistosidad a esta prueba en la que la hipotética lucha entre el nuevo campeón y Sa-

siambarrena no tuvo lugar al quedar descolgado el Golf GTi de Ducados en la primera vuelta a causa de un reventón, problema que también sufriría el R-11 Turbo de «Correcaminos» mediada la carrera, cuando marchaba primero acosado por Villamil, que se quedó sin rivales y ganó con tranquilidad la prueba, demostrando que los Alfa pueden ser coches competitivos la próxima temporada. Por detrás de él, Ayuso con R-5 GT Turbo, que nunca llegó a descolgarse de los hombres de cabeza aguantando



Los pequeños Fórmula Ford pusieron el broche final a las carreras de velocidad este año en el Jarama.



García-Galiano venció en la Copa Polo.

Albacete, inhabitable entre los Fórmula Ford.



### JARAMA EN BREVE

- La iniciativa de Alfa Romeo España de traer un coche y presentarlo a Villamil ha dado buenos resultados. El Alfa 33 preparado por Aldo Bigazzi tuvo que ser labrado y pese a los problemas de cambio, la segunda domada corrió para el trazado madrileño. Se mostró competitivo. El preparador italiano vino desde Italia para encargarse del vehículo.

- A punto estuvo Villamil de no poder terminar la prueba. Un toque a final de recta le abrió la puerta derecha y el piloto sufrió lo suyo para poder cerrarla.
- Para esta carrera Inigo Maguregui dispuso del Fórmula Ford de Marlboro. Después de la experiencia, Maguregui estaba contento pero sigue en su idea de dedicarse a los turismos.

- Con su ausencia el domingo Miguel Arias perdía toda opción al subcampeonato. Según el piloto, el coche no estaba listo para esta prueba y ese ha sido el único motivo por el que no estaba.
- Luis de la Hoz reapareció en el Jarama con el coche reconstruido después del aparatoso golpe que sufrió en la carrera inaugural de la Fórmula Ford.

- Jaime Reh se quedó sin presupuesto a falta de dos carreras para finalizar la temporada con VW Polo. A pesar de ello estaba en el Jarama y piensa ir a Jerez, aunque el coche se lo está manteniendo el mismo.
- Un intento de reclamación de Carlos Jodar a Jaime Reh por supuesta actuación antideportiva no llegó a cuajar. Quizá la decisión de Reh de apelar si

era necesario contribuyó a que no pasara nada.

- En Jerez el siete de diciembre la Copa Polo y la Fórmula Ford tienen su última cita. Allí también se celebrará la final de la Challenge Marlboro y del Campeonato de Andalucía de Velocidad junto con una prueba de Sport-Prototipos. Para pilotos y acompañantes, el Hotel Bahía del Puerto de Santa

María ha previsto precios especiales.

- La mayoría de los habituales de la Fórmula Ford están hartos de que el comité organizador haga o deshaga a su antojo. Para manifestar este descontento y pedir que se les tenga en cuenta, han firmado una carta esperando que sirva de algo y les permitan expresar su opinión, y por una vez se les haga caso.

Sasiambarrena y «Correcaminos» sufrieron sendos reventones que dejaron a Villamil el camino libre a la victoria. Ayuso del rápido y eficaz Renault 5 Turbó de Ayuso.

muy bien su ritmo, fue segundo seguido de Llonguerra, que con R-11 Turbo tuvo una buena actuación. Asimismo, la remontada de Sasiambarrera, que tanto en entrenamientos como en carrera demostró ser el más rápido, y las protagonizadas por Ripolles con Golf GTi y Castro con Renault 5 GT Turbo, que salían en la última línea de la parrilla, fueron espectaculares.

Como ya viene siendo habitual en las carreras de la Copa Polo, los veteranos que siguen este trofeo no dieron ninguna posibilidad a los más jóvenes. Desde la salida, Jodar, Galiano, Reh, López de la Cámara y Escavias se despegaron en un apretado pelotón con Galiano a la cabeza desde la segunda vuelta. Por detrás del piloto toledano, Reh y López de la Cámara con Carlos Jodar a sus espaldas rodaban en un apretado grupo luchando por la segunda plaza. Al final, López de la Cámara fue segundo por delante de Reh y Jodar.

En la Fórmula Ford de nuevo se impuso Antonio Albacete que, a falta tan sólo de una carrera para finalizar el trofeo, se mantiene imbatible, aunque en esta ocasión estuvo inquietado en las primeras vueltas por Pedro Bastos, a su vez acosado por Díez Villarroel, que estaba decidido a lograr el segundo puesto, empeño que le llevó a salirse a final de recta.

M.ª Jesús Benoit  
Fotos: Alex Puyol

**CLASIFICACIONES**

**Producción**  
1, L.P. Villamil (Alfa Romeo 33), 21-25-78, a 112,8 km/h de media; 2, M. Ayuso (R-5 GT Turbo), 21-33-04; 3, A. Llonguerra (R-11 Turbo), 21-53-90. Vuelta rápida: J.A. Sasiambarrera (VW Golf Gti) en 1.45.03 a 113,59 km/h de media.  
**Copa VW Polo**  
1, R.G. Galiano, 22-23-88; 2, L. de la Cámara, 22-26-49; 3, J. Reh, 22-26-70. Vuelta rápida: G.ª Galiano, en 1-50-51, a 107,96 km/h de media.  
**Fórmula Ford**  
1, A. Albacete, 19-29-89; 2, P. Bastos, 19-30-62; 3, E. Gluckman, 19-47-09. Vuelta rápida: Díez Villarroel, en 1-36-30, a 123,89 km/h

**COPA DE ESPAÑA: 2000 VIRAJES**

**LA COPA PARA PURAS**

CON su inapelable victoria en tierras catalanas, el piloto santanderino Jesús Puras se ha adjudicado ya definitivamente la Copa de España de Rallyes. Para ello solamente debía controlar al vasco-francés incombustible Marc Etchebers, pero el pi-

loto del Renault 5 Turbo no ha dado opción a sus rivales y sólo ha levantado el pie cuando ya ha visto su victoria en el bolsillo.

El rallye presentaba una notable inscripción tomando la salida noventa y un equipos a los que hay que añadir los diecinueve clásicos deportivos. Además de los máximos implicados en la Copa y ya citados, Etchebers y Puras, cabe destacar la presencia de Bassas con su BMW, dispuesto a seguir perfilando la puesta a punto de sus suspensiones y a complacer a sus «sponsors»; los dos pilotos que pugnan

**PURAS, PRIMER TRIUNFO DE ALCANCE NACIONAL**

CON su victoria en el 2000 Virajes, Jesús Puras ha logrado su primer triunfo en un certamen de alcance nacional como es la Copa de España de Rallyes. Este santanderino de veintitrés años comenzó a correr hace cinco años con un Renault 5 TS. Tras dos años con él, se pasó al Turbo que le ha dado ahora el triunfo. Ha precisado de un presupues-

to de seis millones de pesetas para llevar adelante su campaña y entre otros, ha contado con la «sponsori-



zación» de Hergom y «Britanny Ferries». De la mecánica han cuidado cuatro amigos suyos desinteresadamente y el concesionario Renault de Torrelavega Vidal Automóviles, S.A. que dirige su padre y admirador número uno.

El santanderino preparó el rallye a conciencia pues estuvo una semana entrenando llegando a hacer más de veinte pasadas por tramo. Antes de salir en el 2000 Virajes, ya estuvo otra semana entrenando el Valeo que se va a correr este fin de semana. El año que viene posiblemente veremos a Puras a bordo de un R-11 Turbo en el Nacional de Rallyes.



Victoria y título para Puras, que ha realizado una temporada muy regular.

**TRAMO A TRAMO**

Tras este rallye el Campeonato de Cataluña está casi en el bolsillo de Bardolet, mientras que Frigola va a ser por enésima vez segundo. Este sólo tiene una pequeña posibilidad caso de que Bardolet rompa en el Viladrau. Ambos han hecho un rallye sin problemas. Para Bardolet su mayor inconveniente ha sido su muñeca todavía algo dolorida a consecuencia del accidente sufrido este verano, mientras que Frigola nos declaraba que si en un momento pensó plantarle cara a Bassas, decidió desistir dadas las difíciles condiciones de la carretera, ya que una salida significaba perder toda posibilidad en el Campeonato.

● Mala suerte para los

organizadores del Rallye Viladrau, puesto que al haberse decidido ya la Copa, su rallye va a quedar prácticamente en uno limitado al certamen catalán.

● La organización a cargo del Biela Club Manresa fue excelente y cabe destacar el cambio de ubicación del parque cerrado y la salidad en la ciudad. Situados en el nuevo Palacio de Ferias y Exposiciones, este fue un marco muy adecuado y a la vez eficaz, capaz de albergar pruebas de mucha mayor envergadura. Su contra reside en el que el rallye pierde eco entre el gran público ya que el Palacio se encuentra en las afueras.

● Entre los tramos a disputar cabe citar la ausencia de uno de los más

clásicos: Pont de Vilomara. Unas obras de «mejora» le han hecho perder todo su interés. Otro de los tramos, Estenalles, que también se utilizó en el Cataluña, se corrió aquí en una versión acortada, sin que el paso por la popular «Font de l'Olla» fuese cronometrado. Antes del paso de los coches había en ella más de un espectador despistado y poco faltó para que el fotógrafo de su revista favorita se quedase también ahí.

● Animada la lucha entre los clásicos deportivos, que como siempre hicieron la delicia de los espectadores gracias a sus gomas menos eficaces que las actuales. Entre estos, Gilberga-Casascontrolaron con cierta holgura a Aragón-Bringue, ambos con sendos BMW 2002.



Bassas se aseguró el segundo puesto absoluto con su BMW 325i, con el que se impuso en grupo A. Bassas participó en este rallye para mejorar las suspensiones de 325i.



Frigola prefirió el tercer puesto a arriesgarse a una salida de carretera y no comprometer su posible subcampeonato catalán.

En la categoría dentro del certamen catalán. El rallye consistía en dar por tres veces la vuelta a un bucle formado por cuatro tramos cronometrados, disputados todos de noche con la salvedad del último, mínimamente iluminado por los primeros albores del día. Durante la noche fueron la humedad y la niebla las mayores dificultades encontradas por los pilotos.

Ya hemos dicho que Puras había construido su victoria desde el principio. En efecto, en el primer tramo ya se imponía por dieciséis segundos a un sorprendente Brizuela que empataba con Etchebers y al que seguían Frigola, Bassas, Boy, Bardolet, Pons, «Cleherc» y Santacreu como mejor de los grupos N. Nueva victoria de Puras en el segundo tramo, siendo esta vez Frigola y Boy quienes le seguían perfilando ambos su duelo, mientras que Etchebers era cuarto con lo que parecía que el recordman de victorias en este rallye se había impuesto en las ediciones de 1975, 76, 79 y 80, no iba a tener opción de batir a Puras. Al término del primer bucle, Puras comandaba las operaciones con una ventaja de cuarenta y siete

segundos sobre Frigola quien sólo aventajaba en cuatro al potente Talbot de Boy. Etchebers era cuarto y Bassas, que había roto un soporte de muelle delantero, quinto. En el grupo N, el dominio seguía siendo de Santacreu a quien los abandonos de Ambudío y Genóher terminaron de allanar el camino.

La segunda vuelta comenzaba con el abandono de Brizuela autor de muy buenos registros, pero que un importante retraso sufrido en el segundo tramo le hizo desistir. En esta ronda, Puras volvió a vencer en el primer tramo, pero en los tres restantes sería Bassas, con nuevos reglajes de suspensión, el que se imponía, con lo que al llegar a Manresa la general había cambiado sustancialmente: Puras seguía de líder, pero tras él venían Frigola con Bassas a doce segundos, Bardolet, Etchebers, Pons y Santacreu, como inamovible líder en Grupo N. En este bucle cabe citar el abandono de Boy con el soporte del puente trasero roto.

La tercera vuelta debía ser de puro trámite para Puras, mientras que Bassas iba a la caza de Frigola, imponiéndose en tres de los cuatro tramos y dejando el último para Bardolet. De este modo el piloto del BMW del RACC llegaba segundo a la meta con cuarenta y dos segundos de ventaja sobre Frigola, el cual precedía por cincuenta y ocho a Bardolet. La quinta plaza era para un alicaído Etchebers que nos confiaba: «El coche y yo hemos ido un poco mal...» La sexta opción se la adjudicaba Santacreu, tras un rallye sin problemas, precediendo a Sanchis, que tenía una lucida actuación con su Golf GTi.

Texto y fotos: J. L. Aznar

**CLASIFICACION**

1, Puras-Casar (R-5 Turbo), 1-29-38; 2, Bassas-Mas (BMW 325i), a 17 segundos; 3, Frigola-Bou (R-11 Turbo), a 1-49; 4, Bardolet-Compte (Visa GTi), a 2-47; 5, Etchebers-Amorena (Porsche 911), a 3-17; 6, Santacreu-Santacreu (R-5 GT Turbo), a 5-32



RALLYE SAN REMO

**PEUGEOT REHABILITADO**

EL Tribunal de Apelación del Automóvil Club de Italia ha fallado a favor de Peugeot, que recurrieron a él tras su exclusión del Rallye de San Remo al término de la tercera etapa. Los co-

ches, sometidos a pruebas en los túneles de viento de Saint Cyr en Francia y de Pininfarina en Italia, no dieron muestras de tener efecto suelo, por lo que los jueces aceptaron las afirmaciones de Jean Todt y los técnicos de Peugeot de que lo que se consideró como faldillas laterales era únicamente una protección. Los hombres de Peugeot admitió haber buscado el crear una depresión bajo el coche

—lo que se llama «efecto suelo»— mediante un arañaje de los bajos que se utilizó en el Tour de Córcega. Tras esta prueba, en vista de la prohibición expresa de las faldillas no volvió a ser utilizado.

Tras esta decisión, queda saber cual será la decisión de la FISA sobre el Rallye de San Remo. Las dos posibilidades son la anulación de la prueba —lo que perjudicaría a otras marcas—, y la consideración de la clasificación de la tercera etapa, como clasificación final, lo que daría la victoria a Biasión, con Lancia; por delante de Kankkunen, con Peugeot; Cerrato, con Lancia; Alen, con Lancia; Zanussi, con Peugeot; y Saby, con Peugeot.

El presidente de la FISA, Jean Marie Balestre se ha declarado satisfecho de que se haya hecho justicia, y ha anunciado que el San Remo podría ser para el año próximo eliminado del calendario.

**JEREZ**

**EL CIRCUITO YA TIENE CLUB**

YA es una realidad el Club Motor Jerez, cuya finalidad será promocionar el deporte del motor, responsabilizarse de la puesta en marcha de las escuelas de pilotos tanto de automovilismo como de motociclismo y encargarse de la organización de las pruebas de ámbito local y regional. Sin embargo, esta iniciativa ha creado cierto malestar en diferentes círculos de opinión jerezanos.

**AL DAKAR**

**PRIETO Y BABLER FANTASTICOS**

SERA finalmente Fanta (Coca-Cola, claro), el principal patrocinador de la



aventura de Prieto y Babler en el próximo París-Dakar, a bordo de los fiables y eficaces Patrol turbodiesel.

En el momento de cerrar estas líneas se había llegado a un acuerdo definitivo entre todas las partes interesadas, a falta de concretar algunos detalles y de los contratos firmados.

**TODO TERRENO**

**TRAVESIA A ALMERIA**

LA primera edición de la Travesía a Almería ha dejado un buen sabor de boca a los participantes. La llegada del ganador poco después de las 13 horas sorprendió a los organizadores que habían calculado una media de 50 kilómetros por hora en lugar de los casi 70 kilómetros por hora que hizo Fernando Gil con un Gilera Arizona. Por detrás de Gil, Prades-Vall con KTM y José Varea también con Gilera Arizona. Las tres primeras plazas en coches fueron para los Patrol de Juvanteny, Biamonti y Royo.

SALVADOR Servia, el ya Campeón de España de Rallyes, va a participar en el Memorial Bettega que del 12 al 14 de diciembre tendrá lugar en Italia. Para esta segunda edición los organizadores han invitado a todos los campeones nacionales europeos que tendrán la oportunidad de medir sus fuerzas paralelamente a la exhibición de los pilotos de notoriedad que han seguido el Mundial de Rallyes.

Y siguiendo con Salvador Servia, ya se ha confirmado su participación en el Rallye Valeo con un Lancia S4 que el Jolly Club le presta para esta carrera en la que ya hay 86 inscripciones a falta de las que lleguen por correo.

LA Minibaja no se celebrará ya que persisten las diferencias entre los organizadores españoles y los franceses, diferencias que ponen en peligro también la Baja Montes Blancos. De momento hasta que François Vincent no pague lo que debe y abone los siete millones de derechos para inscribir la prueba en el calendario de la FIA y la FEA, la oficina de Zaragoza se cierra y puede que este cierre sea definitivo.



**Boxes**

LA preselección de los aspirantes a participar en el Camel Trophy ya se ha iniciado. El gran número de solicitudes ha hecho necesario programar ocho jornadas de pruebas repartidas en distintas ciudades españolas. De esta preselección saldrán los doce candidatos entre los que se elegirá a los dos representantes peninsulares para la cita de Madagascar.

TYRRELL duda entre equipar sus coches con el motor Hart Turbo totalmente innovado, a la espera del nuevo propulsor atmosférico de doce cilindros también de Hart.

MIENTRAS que Bernie Ecclestone anunciaba que se había hecho con el control del equipo de Carl Haas, el patrón de Lola convocaba a la prensa para desmentir la noticia. Al parecer el único acuerdo que existe es que en caso de que Ecclestone tuviera un patrocinador para 1987, Haas le cedería la gestión de su equipo por un año.

DESPUES del abandono en Fórmula 1, Pirelli tomará parte activa en el mundial de velocidad, pero

sólo en la categoría de medio litro y Superbikes.

LA nueva reglamentación para 1987 prevé limitar la potencia en las motos de quinientos centímetros cúbicos. Según ha comentado Luigi Brenni responsable técnico en la Federación Internacional de Motociclismo, se está elaborando el nuevo reglamento donde se prevé limitar la cilindrada a cuatrocientos centímetros cúbicos, o bien actuar sobre el peso de la siguiente manera:

Peso mínimo 120 Kg para los cuatro cilindros; 110 kg en tres cilindros y 100 kg en dos cilindros.

GENERAL Data, a través de su manager el ex piloto Claude Bourgoignie, ha reconocido que tienen programada una prueba de Luis Pérez Sala con un Tyrrell de Fórmula 1.

LAS diferencias de Luis Miguel Villalva con su equipo han hecho que el piloto decida cambiar. Ahora, dentro del equipo Enko tendrá un Van Diemen 86 con el que puede sumar alguna victoria más a la ya lograda hace unas semanas en el circuito de Snetterton.

*Multas por televisión*



BARCELONA vive aires de progreso, ansias de futuro, sueños de grandeza. Es como si al grito de «¡Ja som olímpics!» la ciudad se hubiese despertado de su letargo y se quiera avanzar en seis años lo que estuvo frenado durante una década.

Entre los juegos del 92 y las próximas elecciones municipales, se han empeñado en ponerse Barcelona mes guapa que mai. Dicen los expertos en plan de sorna que hay tantos proyectos almacenados que como se comience a dar luz verde faltarán días y autoridades para realizar todas las inauguraciones.

Bromas al margen, el Ayuntamiento está terminando la puesta en marcha de un control de circulación del tránsito urbano en el que se invierten 1.200 millones de pesetas. No hace falta decir que la informática y los ordenadores se multiplicarán y los automovilistas serán guiados como si estuvieran en un scalextric.

Uno de los cambios más visibles para el conductor a partir del primer trimestre del próximo año será la existencia de vías reversibles automáticamente en algunas calles de gran anchura. Hasta ahora, según las necesidades del tránsito, con la colocación manual de conos en el asfalto se ensanchan las vías.

Con el nuevo sistema, la regulación es automática con señales luminosas colgadas de unos puentes metálicos que están conectados a un ordenador central. Otra novedad será la instalación en diversos lugares claves de la ciudad de pantallas de fibra óptica que darán informa-

ción constante y actualizada de la posibilidad de utilización de los aparcamientos cercanos y del estado de la circulación en los tramos más críticos.

El nuevo centro de control de tráfico dirigirá 883 cruces con semáforos regulados por un microprocesador y, asimismo, se aumentará de 250 a 400 el número de bandas detectoras de vehículos en las calles de más circulación.

Para controlar las situaciones que alteran la normalidad programada, se instalarán 20 cámaras de televisión en los lugares estratégicos para tener una visión directa de la realidad desde el control central y poder actuar en consecuencia.

La mejora alcanza también al alcalde, Pascual Maragall, a quien se instalará en su despacho un monitor en el que podrá seguir la situación del tránsito urbano en veinte lugares distintos. El objetivo final está claro, recorrer más espacio en menos tiempo. Según los técnicos, la mejora sólo de un minuto en un determinado recorrido afecta a miles de ciudadanos.

A este paso, con tanto control y tanta electrónica, sólo faltará que nos multen por televisión, posibilidad que no se ha contemplado todavía en Barcelona, pero que según nos han informado funciona ya en plan experimental en el centro de Tokio.

Los japoneses son capaces de enviarte la papeleta de multa acompañada del video para que uno se evite recurrir en vano.

Aquí, de momento, sólo está previsto que nos digan dónde se puede aparcar...



J. M. CASANOVAS

**¡REPOKER!**  
 LAS IMAGENES MAS ESPECTACULARES DEL MUNDIAL DE RALLYES 86  
 Un repóker de cinco videocassettes que constituye el mejor resumen automovilístico del año. Y, además, la cinta más espectacular del mercado «Qué bofetadas», con los accidentes y golpes más espeluznantes de los últimos años.

**PRECIO UNITARIO: 5.950 ptas.**

**APRESURATE Y ENVIANOS EL CUPON «YA». STOCK LIMITADO**

RALLYE SUECIA-PORTUGAL 86  
 RALLYE SAFARI-TOUR DE CORSE 86  
 RALLYE 1.000 LAGOS-ACROPOLIS 86  
 LE MANS 86 (1 HORA)  
 QUE BOFETADAS  
 PARIS-DAKAR/MONTECARLO 86

Nombre .....  
 Dirección .....  
 Ciudad ..... D. P. ....  
 Sistema: VHS  Beta  2.000

ENVIAR A VIDEO RACING APARTADO CORREOS 10.065. 28080 MADRID



## BALLESTA



## Tarjetas Postales



## Xavier Domingo

**L**a gasolina baja, ¡gracias, señor Solchaga! Son cosas que un Gobierno puede hacer en cualquier momento a fin de contener la inflación, como al parecer es el caso actual o para lograr un repunte en los sondeos de popularidad cuando se acercan elecciones, cosa que nunca hay que olvidar.

La gasolina baja pues de precio y tal vez lo hagan también una serie de productos, en especial agrarios o alimentarios que en los últimos tiempos conocieron alzas importantes y que, si nadie lo remedia, la Navidad pondrá por las nubes, como ocurre cada año, con notable daño para la bolsa del consumidor y grave escándalo de la opinión pública, que, sin embargo, traga lo que le echen.

Sí, hay un montón de cosas cuyo precio sube y baja, fluctúa como las olas en el mar y esto es la economía de mercado, el único motor dinámico y positivo de progreso que, hasta la fecha, la humanidad haya encontrado.

Pero, sorprendentemente, hay algo que sube siempre y nunca baja y es el precio de las cosas en los restaurantes. Ultimamente se ha elevado considerablemente y en paralelo al aumento de coste de la materia prima. Pero cuando la materia prima vuelve a encari-

## ¡La cuenta, sin favor!

larse hacia la baja relativa, los restaurantes aguantan de pie firmes los precios más elevados como si eso de la ley del mercado no fuera con ellos. Cualquier cosa les sirve para presentar facturas cada vez más astronómicas: el IVA, los impuestos, el servicio, el precio del tomate, de la merluza, del filete y de los huevos, que los tienen considerables, y una vez puesto el guarismo en el más alto listón, sólo piensan, como si fueran Bubka tratando de batir sus propios récords de pértiga, en subirlo un poco más, unos céntimos más, unas pelotas más.

Uno de los escándalos mayores se

produce en el vino, cuyo precio de bodega se triplica y aun cuadruplica sistemáticamente en los restaurantes en los vinos recién comprados. Si se trata de vinos más viejos y almacenados en el restaurante, el negocio es de fábula. Así, un 75 ó 76 (ya no digo un 70), adquirido en su tiempo en cualquier bodega riojana por unas 190 ó 200 pesetas botella, aparece ahora en las cartas de 3 a 4.000 pesetas sin que ningún gasto adicional pueda ser tenido en cuenta a la hora de explicar la infernal subida.

Si la clientela española tuviera un mínimo de educación vinícola habría un medio de luchar contra esto. Exigir vinos de Denominaciones de Origen o de comarcas con menos prestigio que la Rioja y precios más baratos, y conste que los bodegueros riojanos son los más perjudicados con este abuso, y si la tendencia continúa aún lo serán más. Ya está pasando lo mismo con D.O., hasta la fecha menos conocida como la de Ribera de Duero.

Basta con que salga en cualquier revista o diario un artículo elogioso sobre los vinos de tal o cual zona para que los precios se disparen.

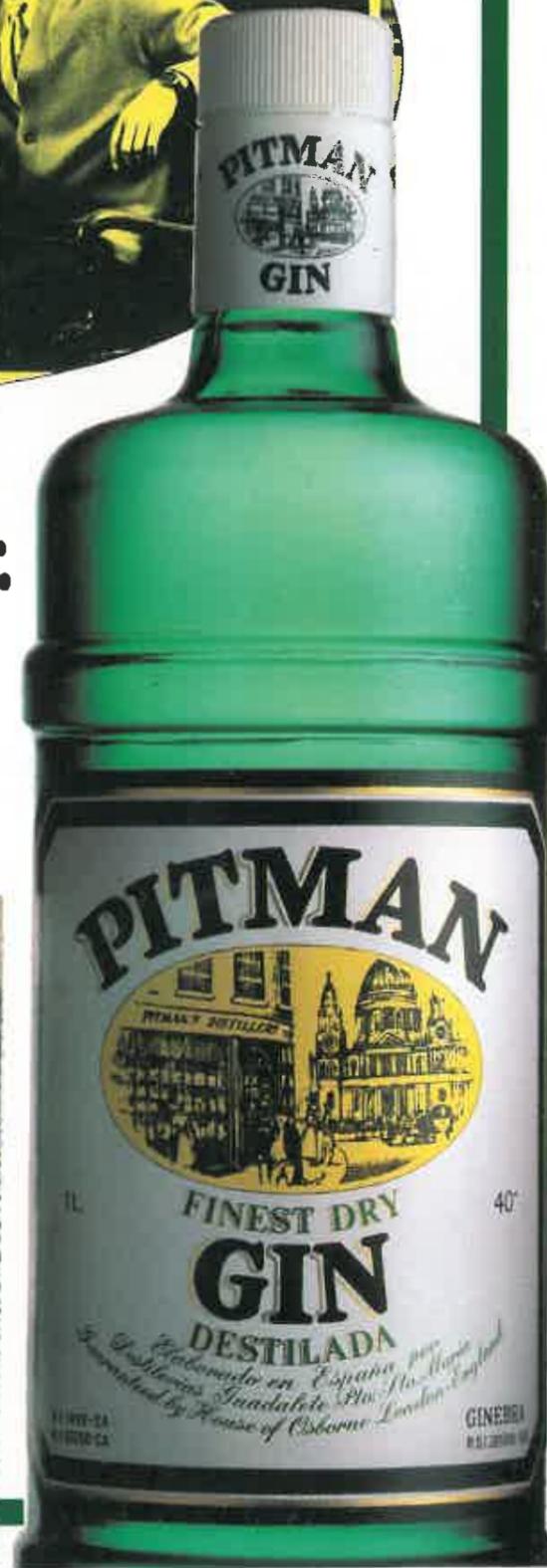
Entretanto, aumenta el consumo de cerveza, bebida harto más nociva que el vino pero bastante más barata.



## El placer de conversar.

Una tarde larga. El calor de un tema interesante. Y un sorbo fresco y ligero. Eso es el placer.

Hay placeres que saltan a la vista.



CON HIELO, SODA O NARANJA

CAMPARI  
CAE BIEN

CAMPARI

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

15 de noviembre 1986 • Núm. 160 • 220 ptas.

**JESUS PAREJA:  
A POR EL 87**

# TODOS LOS 309



**PRUEBA  
DE GAMA**



● **A FONDO CON EL ALFA ROMEO 75 TURBO**



● **PRUEBA: LA DERBI CAMPEONA**



● **SUPERPORSCHE 911**

**Deporte: Jarama y Rallye 2000 virajes**

**EXCLUSIVA  
VOLKSWAGEN  
SANTANA  
PARA  
EL 88**

