

HOJA del MOTOR

SUPLEMENTO DE HOJA DEL LUNES DE MADRID

N.º 10

15 JUNIO 1981

El deporte del automóvil

Llega la Fórmula 1



Mercedes-Benz
en todas las versiones
de la familia



Mercedes-Benz: La serenidad del equilibrio.

El 70 % de los pilotos de Fórmula I tienen un Mercedes como automóvil particular. Y muchos han elegido precisamente un Mercedes Diesel: el 300 D.

Porque ellos conocen mejor que nadie la influencia positiva que un coche equilibrado trae sobre el conductor y los pasajeros. Y los nuevos Mercedes Diesel son coches equilibrados por los cuatro costados:

Es el equilibrio del eje delantero exclusivo Mercedes-Benz, probado a altas velocidades en vehículos experimentales, para garantizar una

estabilidad irreprochable en la dirección.

Es también el equilibrio que ofrece su motor Diesel de 5 cilindros y 3.000 cm³ de 88 CV. DIN (65 Kw), potente y silencioso como no lo son muchos motores de gasolina.

Y es el equilibrio que su cuidadoso reparto de pesos ofrece en cualquier situación. El conjunto de todas estas virtudes hace que conducir un Mercedes 300 D sea una verdadera fuente de serenidad que llena el interior del automóvil. La serenidad que nace del equilibrio.

Si a partir de hoy ve Vd. que un piloto finaliza una carrera y se va a casa en un Mercedes 300 D, no se extrañe. Los que andan fuerte saben apreciar el equilibrio del Diesel que también anda fuerte.

Todos los turismos Mercedes están amparados por la garantía internacional Mercedes-Benz y su mantenimiento está asegurado por la Red de Asistencia Mercedes, extendida por todo el mundo con talleres de alto nivel técnico.



Mercedes-Benz

Su buena estrella
en todos los caminos

El automovilismo, gran espectáculo del deporte en España

COINCIDIENDO con el XXVII Gran Premio de España Talbot de Fórmula 1, que se corre en el circuito del Jarama el próximo día 21, nuestra HOJA DEL MOTOR, que mensualmente ofrece a los lectores de la «Hoja del Lunes» todo tipo de información sobre el automóvil, en esta ocasión nos sirve de motivo este acontecimiento deportivo para aproximarnos un poco al mundo de la competición automovilística y con ello aportar nuestro granito de arena para tratar de elevar el espíritu que todo deporte conlleva y en este caso particular ensalzar el de la competición que, por parte del Consejo de Deportes, está un tanto olvidada, a pesar de contar con una buena afición por parte del público y con jóvenes valores que merecen toda la atención y ayuda, quienes en definitiva son los que nos están representando muy dignamente a nivel internacional tanto en el deporte de las cuatro ruedas como en el de la motocicleta, hecho éste que se patentiza en los casos de Emilio

de Villota, campeón del Trofeo Británico Aurora Fórmula 1; Antonio Zanini, campeón de Europa y de España de Rallyes; Angel Nieto, con nueve campeonatos del mundo en su poder y a punto de conseguir el décimo, y tantos otros que llenan las vitrinas de nuestras respectivas Federaciones con importantes trofeos internacionales, sin que la Administración repare en ello y, en el mejor de los casos, iguale a este deporte con otros que, siendo minoritarios, por su categoría olímpica reciben bastante más ayuda que los del motor.

Competición y profesionalidad

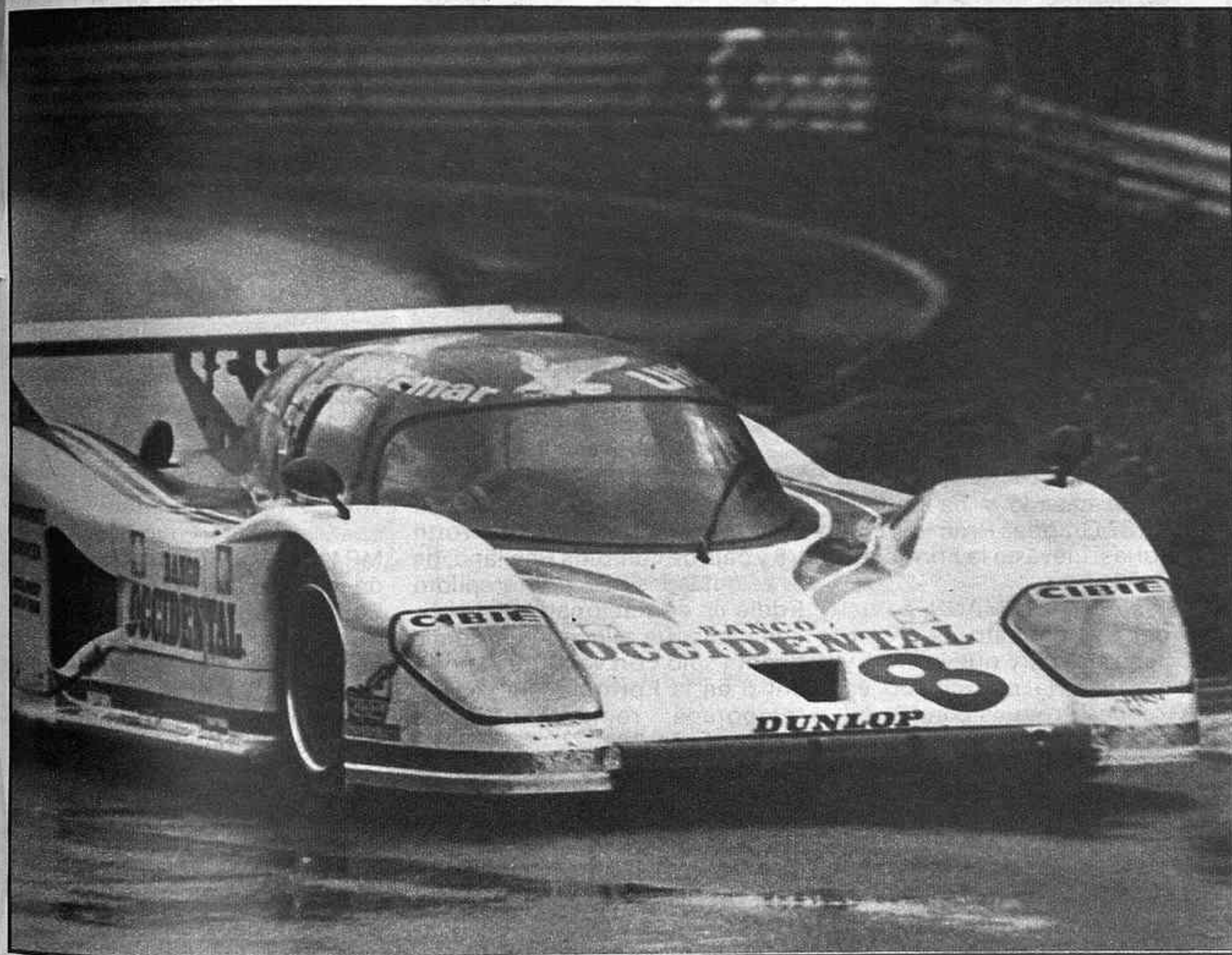
Hoy por hoy, al deporte del automóvil se le sigue considerando como en años atrás, cuando la gran mayoría de los que lo practicaban lo hacía como un juego y por simple «hobby». Se corría en automóvil para ganar un trofeo con el que después se podía presumir. Los tiempos han cam-

biado para todo y actualmente el deporte del automóvil no lo practican sólo los «hijos de papá», sino que se ha pasado a todo lo contrario; el que quiere hoy día dedicarse al automovilismo no lo puede hacer como un mero pasatiempo, bien entendido lo que llamamos deporte competición y, antes de profesionalizarse, para lograr conseguir los laureles anhelados, hay que cultivar los jóvenes valores que en nuestro país existen y en una buena proporción, para a través de las Fórmulas de Promoción, Karts, Monoplazas, Pequeños Turismos de Serie en Circuito, Rallyes, Regionales, etc., formar así a estos aspirantes para que en su día lleguen a ser verdaderos campeones. Esto precisa —y volvemos a insistir— una mayor participación activa en esta labor por parte de la Administración y a través del Consejo de Deportes, elevando los presupuestos y dotando de mayores ayudas económicas a las distintas Federaciones para que éstas puedan hacer una promoción en

serie de las modalidades deportivas, evitando así que el deporte del automóvil dependa en un porcentaje muy elevado de los recursos propios, buscando patrocinadores que aunque sí los hay y algunos hacen un verdadero esfuerzo, esto es insuficiente y más aún al precio que se ha puesto cualquier tipo de participación.

La Fórmula 1, un verdadero banco de pruebas

Refiriéndonos a la Fórmula 1, «Fórmula Reina» del deporte automovilístico en circuito que arrastra cientos de miles de personas en cualquier lugar donde esté, por su espectacularidad y colorido, en ella se mueve un abultado número de intereses económicos y además de su función deportiva, donde se encuentran los ases más consagrados del volante, sirve a su vez como campo de experimentación no sólo para las marcas constructoras de automóviles, sino para experimentar neumáticos, suspensiones, motores, frenos, embragues, guarniciones, chasis, etcétera, es decir, verdaderos laboratorios rodantes y banco de ensayo para constructores, sin olvidar que todos los detalles mínimos son ensayados, pues gracias a esta y a otras competiciones se han experimentado unos lubricantes de calidad excepcional, suspensiones independientes, frenos de disco de altas calidades, sustanciales mejoras en estabilidad y comportamiento y así un largo etcétera..., que, en definitiva, redundan en beneficio de todo usuario para obtener lo que tanto ansiamos, una mayor seguridad y la perfección en el automóvil. La emoción de la Fórmula 1 es fuerte, y durante los días 19, 20 y 21 el Circuito del Jarama será escenario del mayor acontecimiento del año en nuestro país del deporte del automóvil. También durante estos días nuestro deporte nacional estará representado con distintas Fórmulas de Promoción en Circuito, en las que los jóvenes pilotos, con verdadera ilusión, tratarán de medirse, dentro de sus pequeñas posibilidades, con estos veinticuatro ases del motor que el domingo a las cuatro de la tarde formarán la parrilla de salida.



El prototipo del equipo Banco Occidental/Ultramar Team Lola, que pilotaron en Le Mans Emilio de Villota, Juan Fernández y el británico Edwards.

18 equipos inscritos con 31 pilotos de los que solamente 24 estarán en la parrilla de salida

DE nuevo el Circuito del Jarama va a ser escenario de la más emocionante carrera automovilística del año, la Fórmula 1. Allí, el día 21 a las 4 de la tarde estarán en parrilla, a bordo de sus respectivos monoplazas, los 24 pilotos que pueden considerarse como los mejores del mundo, ases consagrados en la conducción de vehículos cuya relación

que la pasada temporada uno de sus hombres, el australiano Alan JONES se adjudicó el Campeonato del Mundo y en la presente, el argentino Carlos Alberto REUTEMANN, segundo piloto, encabeza la clasificación general. El actual Campeón del Mundo, Alan JONES, tiene treinta y cuatro

Para los amantes del deporte del automóvil, la Fórmula 1 por su gran espectacularidad, colorido y por ese constante afán de rebajar marcas, logrando tiempos cada vez inferiores en la vuelta rápida al Circuito, es un verdadero veneno que se espera con impaciencia el día de su celebración. Para aquellos que por primera vez asisten en un circuito a una carrera de este tipo, si de verdad les gusta el automóvil, pueden considerarse ya inmersos en esa gran afición que, de no contar con suficientes recursos económicos para seguir los desplazamientos de los grandes premios, tendrán que conformarse con emociones menos fuertes.

Muchas inscripciones

En el momento del cierre de nuestra edición, la Organización cuenta con 18 equipos inscritos y 32 pilotos participantes. En el supuesto que el equipo Tyrrell presentase un segundo piloto, el número total sería de 33, con lo que para seleccionar a los 30 que toman parte en los entrenamientos oficiales habría que hacer una pre-clasificación en la que 10 u 11 coches disputarían los 8 puestos para participar en los entrenamientos oficiales, que en este caso serían los dos Toleman, los March, el Ensign, el Theodore, el ATS, los Osella y Villota, en el caso de España.

Breve historia y composición de los equipos

Escudería Williams

El equipo que más triunfos viene obteniendo en las dos últimas temporadas del Gran Prix es, sin duda, la Escudería Williams,

problemas económicos, hasta el punto que si no consigue un patrocinador que sufrague los altos costos de todas las carreras de la temporada completa en Fórmula 1, puede estar llamado a desaparecer.

El director técnico es Maurice Phillippe. El coche denominado

peso-potencia se aproxima al Kg. por CV. y en donde hombre y máquina, perfectamente conjuntados, desarrollarán sus posibilidades al límite a fin de lograr el triunfo deseado para su equipo y marca junto con lo que representa, ya a nivel personal, una victoria de estas características en su palmarés deportivo.

Brabham

El equipo Parmalat Brabham, que cuenta con un excelente director deportivo como es Bernie Ecclestone, aspira muy en serio al Mundial 82.

El coche denominado BT 49C equipa un motor Ford Cosworth V8, con caja de 5 velocidades.

Los pilotos son el brasileño Nelson PIQUET de veintiocho años, quien se encuentra entre los favoritos para alzarse con el Campeonato del Mundo de Conductores. Debutó en la F-1 en 1978 y lleva cosechadas 3 victorias, mientras que el segundo piloto, REBAQUE, que empezó participando de una forma privada a bordo de un Lotus, este año gracias a la superioridad de los Brabham estuvo a punto de conseguir un doblete en Argentina. Llevarán los dorsales 5 y 6.

McLaren

Las glorias del equipo McLaren tuvieron lugar cuando James HUNT conseguía el Campeonato del Mundo, en dura pugna con Niki Lauda.

Esta temporada puede ser favorable para este equipo ya que cuenta con el nuevo McLaren MP4 que, básicamente utiliza lo de casi todos, es decir, motor Ford Cosworth, caja de cambios Hewland y neumáticos Michelin, aunque su diferencia principal radica en el chasis construido con fibra de carbono, lo que le hace ser el monoplaza más ligero.

Los pilotos son el irlandés John WATSON, de treinta y cinco años, comenzó en la F-1 en 1973. El segundo piloto De CESARIS es un joven procedente de los karts, en cuya especialidad llegó a ser Campeón del Mundo. Llevarán los dorsales 7 y 8.



Alan Jones, Campeón del Mundo de Fórmula 1, 1980.



Emilio de Villota único representante español con su equipo «Banco Occidental-Team Lola».

años, está casado y ha participado en 87 Grandes Premios, con 11 victorias. Lleva en la Fórmula 1 desde 1975.

Carlos A. REUTEMANN, actual líder del Campeonato es argentino, tiene treinta y nueve años y está casado. Ha participado en 135 Grandes Premios con 12 victorias. Debutó en 1972. Estos pilotos llevarán en los dorsales los números 1 y 2, respectivamente.

Tyrrell

El equipo que dirige Ken Tyrrell, en la actualidad atraviesa por momentos difíciles con grandes

010 es de concepción clásica: monta un motor Ford Cosworth V8 y caja de cambios Hewland, de 5 velocidades. El primer piloto Eddie es de nacionalidad americana, aunque afincado en Roma, cuenta sólo con veintitrés años y entró en la Fórmula 1 la pasada temporada, remontándose su debut al año 78.

Como ya señalamos anteriormente, cabe la posibilidad de que se inscriba un segundo piloto, en el caso de que consiga un buen patrocinio, y sería el italiano Michel ALBORETO, hombre que procede de la F-3. Llevarán los dorsales 3 y 4.

ATS

El ATS es uno de los equipos más jóvenes ya que sólo lleva en la F-1 tres temporadas.

Utiliza el modelo D5, nuevo este año. Monta motor Ford Cosworth.

Sus pilotos son Jan LAMMERS de veinticinco años, de nacionalidad sueca, con experiencia de dos temporadas completas en F-1, y Slim BORGUDD a quien puede considerarse nuevo en esta modalidad.

Llevarán los dorsales 9 y 10.



Carlos Alberto Reutemann, piloto con grandes posibilidades para el Gran Premio 1981.



Didier Pironi, piloto de la Escudería Ferrari.

Lotus

El equipo Essex Lotus que dirige el genial Colin Chapman, mientras que no cuente con el futuro Lotus/87 está participando con el mismo monoplaza del año pasado, es decir el Lotus/81, de concepción clásica, que monta motor Ford Cosworth, caja Hewland y neumáticos Michelin. Sus pilotos son el italiano Elio de

ANGELIS, de veintitrés años que lleva dos temporadas en la F-1. Con él MANSELL es un hombre que ante todo posee la cualidad de ser un excelente probador y aunque debutó el año pasado en esta especialidad, hasta ahora no ha ocupado un puesto fijo en el equipo.

Llevarán los dorsales 11 y 12.

Ensign

Otro de los equipos que por falta de recursos económicos

nunca ha brillado en esta especialidad es el Ensign que mantiene su permanencia en la F-1 gracias a Valvoline y Champión, firmas patrocinadas mediante ayudas económicas para que el equipo no desaparezca.

El monoplaza es de concepción clásica con motor Ford Cosworth, caja Hewland y Michelin.

Cuenta solamente con un piloto, el suizo Mark Surer de 29 años quien debutó en la F-1 hace dos temporadas. Llevará el dorsal 13 ó 14.

Renault

El equipo Renault ELF tras las buenas prestaciones del año pasado, esta temporada no ha tenido ninguna satisfacción, pero se espera sea una escudería favorita a priori ya que en cualquier momento, y sobre todo desde ahora con un nuevo monoplaza, podrá volver a los primeros lugares. Hasta Bélgica, Renault corría con los mismos monoplazas del año anterior, pero tras el debut en Zolder con el nuevo Renault RE 30, bastante más corto y ligero.

RAPIDEZ Y ECONOMIA KITS DE REPARACION DE RUEDAS

RODAMIENTOS, RETENES TUERCAS Y JUNTAS EN UN SOLO ESTUCHADO



A LA VENTA EN TODA ESPAÑA

medinabi RODAMIENTOS, S.A.

Juan de Urbieta 5. Teléf. 433 12 00. MADRID - 7

RODAMIENTOS medinabi RU, s.a.

Avda. F. Montenegro, s/n. Bloques MOPU, local 1
Teléfs. 24 80 98 y 99. HUELVA

Avda. Kansas City, 3. Teléfs. 25 49 06 - 25 29 08. SEVILLA



Doctor Esquerdo 150,
Teléfs. 433 46 00 - 433 47 58
MADRID - 7

REALIZADO POR:

EXPORTACION

medinabi S.A. INTERNACIONAL

ROUTE DES JEUNES, 23 - 1227 CAROUGE - GINEBRA (SUIZA)
Teléf. (4122) - 42 90 50. Telegramas Medinabí. Télex 22 386 mdbi ch

CON RODAMIENTOS SKF

MONTADOS EN ORIGEN

Ahora para SEAT * RENAULT * TALBOT

Fórmula 1

por su falta de puesta a punto este bólido no pudo clasificarse para la carrera, mientras que el segundo piloto lo conseguía con el modelo antiguo.

El Renault RE 30 utiliza un motor de fabricación propia de 6 cilindros en V y 1.500 c. c., con un turbocompresor que le da una potencia de 520 CV. Su caja de cambios es Hewland y los neumáticos Michelin.

Sus dos pilotos son franceses: Alan PROST de 26 años que debutó en la F-1 el pasado año en McLaren y René ARNOUX que lleva en esta modalidad desde 1978.

Sus dorsales serán el 15 y 16.

March

La escudería March que militó durante unos cuantos años en el desaparecido Campeonato Aurora, tras dos temporadas de inactividad en la Fórmula 1, con muy pocos recursos económicos debuta este año en el Gran Prix, sin que hasta la fecha haya conseguido resultado positivo alguno.



Saudia Leyland Williams, equipo favorito en la presente edición.

Su coche, el March 811 es un clásico monoplace con motor Cosworth, caja Hewland y neumáticos Michelin. Su primer piloto es el chileno Eliseo SALAZAR, conocido en España por su clasificación en segunda posición el pasado año en el Campeonato Aurora, tras Emilio de Villota. Cuenta con 28 años y es esta su primera temporada en la F-1. El segundo hombre Derek DALY lleva desde 1978 y la pasada temporada participó, también como segundo piloto con Tyrrel.

Llevarán los dorsales 17 y 18.

Fittipaldi

Emerson Fittipaldi ex Campeón del Mundo, cuenta con su propia escudería y desde que decidió formar la no ha conseguido nada digno de mención.

Después de su retirada en la presente temporada, sustituye a su hermano Wilson en la dirección deportiva del equipo.

Dos pilotos componen el equipo: el sueco Keijo ROSBERG, de 32 años que milita en la F-1 desde 1978 donde es muy conocido por su impetuosa con-

ducción. Con él el brasileño Chico SERRA, joven de 24 años que debuta en la presente temporada tras un brillante palmarés en el Campeonato Británico de Fórmula 3.

Llevarán los dorsales 20 y 21.

Alfa Romeo

El equipo Marlboro Alfa Romeo hizo su entrada por la puerta grande en la F-1 la pasada temporada y al finalizarla logró estar entre los equipos más punteros. Tuvo la mala suerte de que en el mismo año de su debut perdiera la vida su piloto Patrick Depailler probando en el circuito alemán de Hochenheim. Su nuevo modelo Alfa Romeo se denomina 179 C; monta un motor Alfa Romeo de 12 cilindros en V que desarrolla una potencia de 510 CV. Su caja de 6 velocidades es también de la firma milanesa, los neumáticos son Michelin. Sus pilotos, son sobradamente conocidos por toda la afición ya que se trata de Mario ANDRETTI, de 41 años y Bruno GIACOMELI de 28. El primero, italoamericano, lleva en la F-1 desde 1968 y es el más veterano del Campeonato.

Sus dorsales serán el 22 y 23.

LÍDER MUNDIAL

Rothmans
CIGARRILLOS

RALLY TEAM

Talbot

Talbot Ligier es un equipo que debuta en la presente temporada con este nombre, aunque Lui Ligier fue el único la pasada temporada capaz de tratar de eclipsar a la estrella de los Williams. Este año los Talbot de la mano de Ligier han tenido una buena participación en la última prueba de Montecarlo.

Los monoplazas Talbot Ligier corresponden al modelo JS 17, dotado de un motor Matra de 12 cilindros en V que desarrolla una potencia de 510 CV. La caja de cambios es Hewland y los neumáticos Michelin.

Los pilotos fijos del equipo son los franceses Jean Pierre JABOUILLE, de 38 años de edad y Jacques LAFFITE, de 37. El primero lleva en F-1 desde 1975 con dos victorias en su haber y LAFFITE, que lleva un año menos, cuenta con 4 victorias. A principios de temporada, en sustitución de JABOUILLE corrió el también piloto francés Jean Pierre JARIER.

Llevarán los dorsales 25 y 26.

Ferrari

Un equipo de solera es el S. P. A. Ferrari que después de un descorazonador inicio de temporada logró en Mónaco el triunfo a manos de VILLENEUVE.

Cuenta actualmente con un modelo totalmente nuevo, denominado 126 CK que utiliza un motor Ferrari de 6 cilindros, alimentado por un turbocompresor que le permite una potencia de 540 CV. Su caja de 5 velocidades es también Ferrari pero va situada transversalmente. Los neumáticos son Michelin.

Sus pilotos son el canadiense Gilles VILLENEUVE, de 29 años, considerado por muchos como el piloto más rápido de esta especialidad y el francés Didier PERONI, también de 29 años que lleva en la Fórmula desde 1978 y cuenta con una victoria en su haber, mientras que el primero con una temporada más, ha cosechado 4 victorias.

Sus dorsales serán 27 y 28.

Arrows

Equipo que la pasada temporada pasó por el Campeonato sin pena ni gloria, ha resultado ser una relevante sorpresa en la presente tras conseguir un segundo y tercer puestos en San Marino y Brasil, a manos de su primer piloto Ricardo PATRESE.

Su monoplaza, muy convencional, utiliza motor Ford Cos-



De izquierda a derecha, Laffite, el jefe de Equipo Ligier y Jabouille, trio que forma el Equipo Talbot, cuya marca de nuevo se integra en la Fórmula 1.



Mario Andretti a bordo de su nuevo bólido Marlboro Team Alfa Romeo.



Alain Prost, piloto del Equipo Renault.



John Watson del Equipo McLaren.

worth y caja de cambios Hewland.

El italiano Ricardo PATRESSE, de 27 años lleva en la F-1 desde 1977. El segundo piloto, STOHR, precedido de una buena campaña en la F-2, debuta esta temporada en F-1.

Llevarán los dorsales 29 y 30.

Osella

El modesto equipo Denim Osella cuenta con una franca mejoría en esta temporada. Los dos pilotos debutan este año en la F-1.

Utiliza actualmente dos nuevos modelos denominados FA 1B, de concepción clásica equipados, como casi todas las demás escu-

derias con motor Ford Cosworth, caja Hewland y neumáticos Michelin.

Los pilotos son el italiano Beppe GABBIANI, de 21 años y el argentino Miguel Angel GUERRA. Sus dorsales serán el 31 y 32.

Theodore

De los equipos llamados flojos, quizá el Theodore sea el mejor, aunque no se distinga por su constancia dentro de la Fórmula 1, ya que aparece y desaparece, según disponga para afrontar los gastos, de patrocinadores o no. En la presente temporada está logrando clasificarse en la

mayoría de las carreras. Su coche es de concepción clásica tanto técnica como mecánicamente. Monta el motor Ford Cosworth, caja Hewland y neumáticos Michelin. El monoplaza lleva la denominación TY 01. Cuenta con un único piloto, el francés Patrick TAMBAY. Tiene 28 años y saldrá con el dorsal 33.

Toleman

Otro equipo nuevo en la presente Fórmula 1 es el Candy Toleman que la pasada temporada, en el Campeonato Europeo de Fórmula 2 logró clasificar al final a sus dos coches en las dos primeras posiciones. Hasta ahora el equipo no ha logrado clasificarse para ninguna de las carreras disputadas hasta la fecha. El nuevo monoplaza recibe la denominación de TG 181, el motor corresponde al diseño de Brian Hart de 4 cilindros en línea y 1.500 c. c., dotado de un turbocompresor que le da una potencia estimada en los 490 CV.

Los pilotos son los mismos que llevaron a Toleman en el año pasado al podium de la Fórmula 2. Son los británicos Brian HENTON de 24 años y que esporádicamente lleva participando en la F-1 desde 1975. El segundo es Derek WARWICK, de 26 años que viene de la Fórmula 2 y del Campeonato Aurora. En la Fórmula 1 hace su debut en la presente temporada.

Llevarán los dorsales 34 y 35.

«Banco Occidental Team Lola»

Por último, el español Emilio de VILLOTA, actual campeón del Trofeo Aurora de Fórmula 1 y veterano participante en el Gran Premio de España, acudirá nuevamente este año a su cita con el público que le sigue siendo fiel, animándole con su presencia en esta difícil carrera. Como piloto del equipo «Banco Occidental Team Lola» cuenta con el coche que le dio el Campeonato en la temporada pasada, el Occidental Williams FW 07.

Una gran parte del público asistente al Jarama espera ver en salida de parrilla a nuestro representante y confiamos en que esto suceda pues además de conocerse a la perfección el circuito, en el que rueda muy seguro y a gusto, sabemos que el esfuerzo que también en esta ocasión realice Emilio se verá compensado con un merecido puesto entre los 24 mejores de la Fórmula-1 que tomarán la salida el próximo día 21 a las 4 de la tarde en el Circuito del Jarama.

FORMULA 1

21 JUNIO

CAMPEONATO DEL MUNDO



CIRCUITO DEL JARAMA



PRECIOS DE LAS LOCALIDADES VALIDAS PARA EL DIA 21 DE JUNIO

Paddock (1) Pesetas 3.500	Tribuna paddock (2) Pesetas 8.500	Tribuna cubierta Pesetas 5.800	Tribuna "C" Pesetas 5.300	Tribuna "D" Pesetas 5.000	Tribuna "E" Pesetas 5.500	Pelouse "A" Pesetas 900	Pelouse "B" Pesetas 800	Pelouse infantil (De 10 años a 16 años) Pesetas 400
---------------------------------	--	---	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	--

VENTA LOCALIDADES

- R.A.C.E. Gral. Sanjurjo, 10
- Centros de EL CORTE INGLES y GALERIAS PRECIADOS
- oficinas del BANCO OCCIDENTAL

Una vuelta al circuito del Jarama en Fórmula uno con Emilio de Villota



Emilio de Villota a bordo de su «Occidental Williams FW 07».

CON un desarrollo de 3 kilómetros 312 metros, el circuito del Real Automóvil Club de España recibió el año pasado su única variación de importancia en el trazado de las eses de «Bugatti», quedando en su actual configuración. En su recta, de unos 600 metros, se alcanza una velocidad de 285 km/h. en quinta, llegando al cartel de 100 que nos servirá de referencia aproximada para la frenada que se prolongará hasta pasado incluso el vértice del viraje de «Nuvolari», cuyo peralte nos ayudará en los últimos momentos para controlar la violenta deceleración hasta colocar el vehículo a 120 km/h. en la zona superior y paralelo a la línea blanca, una vez seleccionada la segunda velocidad, para disponernos a trazar el segundo viraje de «Fangio», continuación del anterior y que trazaremos retrasando ligeramente el vértice. A la salida, cambiaremos inmediatamente a tercera y cuarta sucesivamente, esta última justo antes del viraje de «Varzi» que lo haremos acelerando a fondo en escaso margen. Inmediatamente nos colocaremos en la parte derecha para negociar la primera de las eses de «Le Mans» a la que se llega a 11.000 r.p.m. en cuarta, una violenta frenada por el centro la prolongaremos hasta la parte superior, para situarnos así en posición ventajosa y poder tomar la segunda parte de las eses que, procurando hacer resbalar el monoplaça con el acelerador, nos situará inmediata-

mente a su salida, delante de la curva más lenta del circuito: «Farina».

Al límite de revoluciones

En segunda, prolongando el vértice de la curva durante cuatro metros, nos dirigiremos seleccionando tercera y cuarta, respectivamente, para tomar la rampa de Pegaso, una de las más delicadas que coronaremos debajo del puente de Firestone a 210 kilómetros/hora, al límite de revoluciones, aproximándonos a 250 km/h. a la curva de «Ascari» con especial cuidado en su salida para no vernos sorprendidos por el peralte en sentido contrario que nos afectará notablemente en la frenada. Estamos ya delante de «Portazgo», viraje compuesto por dos curvas sucesivas que convertiremos en una sola trayectoria pasando por sus vértices interiores, en la salida, la subida al arcén se nos provoca casi inevitablemente, a partir de este momento la bajada de las eses de «Bugatti» la efectuaremos cambiando a tercera, cuarta e incluso quinta a fondo, con dificultades en su último tramo al prepararnos para la frenada y para los cambios a cuarta, tercera y segunda, el cambio del nuevo firme también nos dará apuros botando la suspensión, justo en el centro de esta última ese, a izquierda, deberemos contar con un punto de deslizamiento en su vértice,

que nos repercutirá en un inicio subviraje; posteriormente la salida en aceleración total nos llevará a rozar el final del arcén en la parte superior.

La curva más importante

Ya en la subida, estamos delante de «Monza», que sacrificaremos en su primer viraje para su utilización en la frenada reducida y en colocarnos en la mejor posición para afrontar la segunda parte, que es quizá la más importante del circuito, pues nos va a repercutir su perfecto trazado en la velocidad punta en la recta. De nuevo, y una vez dejado atrás «Monza», cambiaremos a tercera y cuarta antes de entrar en la curva del túnel, que pasaremos a fondo con extrema dificultad, pero obligada, si queremos presentarnos en la recta con un buen tiempo a nuestro favor. En los escasos diez segundos de nuestro recorrido por la recta tenemos el tiempo exacto para mirar los relojes de presión de gasolina y de aceite, mirar la señalización de boxes, recuperar el ritmo de la respiración, si la hemos perdido, relajar músculos.

Antes veremos el cartel de 100 metros delante de «Nuvolari», un rápido vistazo al cuentarrevoluciones para controlar la velocidad en recta, vamos a 285 km/h.

LUBRICANTES CS

No convierta su SEAT en un banco de pruebas.



A su SEAT, sólo lubricante SEAT CS.



NUEVO XR3 de FORD

¡Nuevo XR3 de Ford! Nuevo en todo. Un motor 1600c.c. de diseño completamente nuevo, (CVH) que unido a su carburador Weber de doble cuerpo, da como resultado, ¡96 CV DIN al freno! Eso significa, una aceleración de 0 a 100 Kms/h. en 9,6 segundos y una velocidad punta de 182 Kms/hora. Nuevo; el XR3 de Ford tiene tracción delantera, suspensión independiente a las cuatro ruedas con amortiguadores de gas, dirección de cremallera y frenos de disco autoventilados en el tren delantero. Nuevo en todo.
Nuevo XR3 de Ford.

Vaya a verlo pronto a su concesionario Ford más próximo. ✓

FORD ESCORT 

Nacieron por la afición y el impulso de Alfonso XIII, en 1913

Historia de los 35 grandes Premios de España

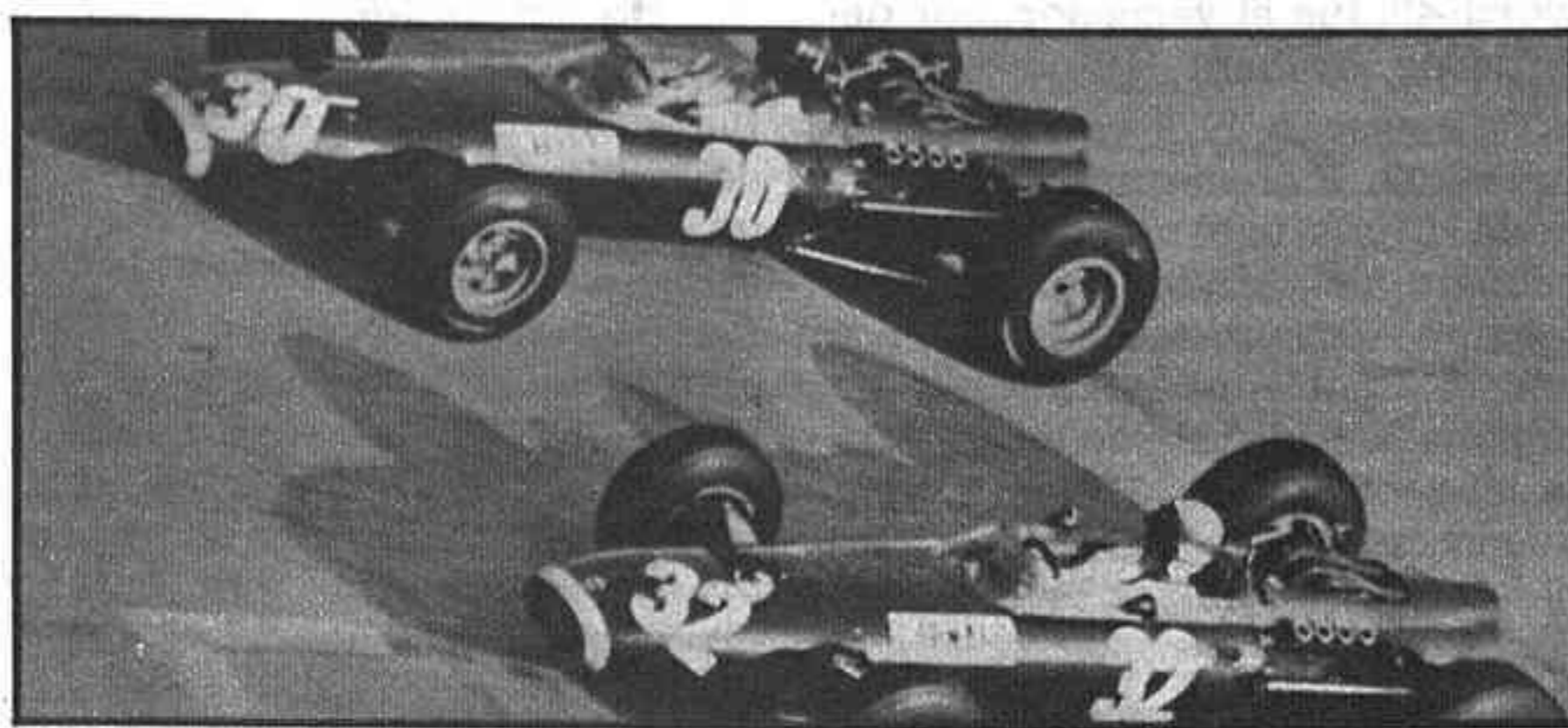
EL circuito del Jarama va a ser nuevamente escenario del mayor acontecimiento automovilístico: el Gran Premio de España de Fórmula 1. Una compleja maquinaria se ha puesto en marcha. Sobre la Fórmula 1 y su historia a lo largo de sesenta y siete años trata este informe.

● En la década de los 10 y de los 20

La historia de los Grandes Premios de España de Fórmula 1 como tal tiene sus precedentes más directos en las carreras en circuitos, generalmente acotados en tramos de carreteras, a las que España nunca fue ajena. Especialmente en las décadas de los años 10 y de los 20 florecieron en nuestro país las carreras de automóviles. Más concretamente y remontándonos a 1913, cuando bajo el impulso del gran aficionado que fue Su Majestad Don Alfonso XIII —a no dudarlo uno de los más excelentes conductores de su tiempo—, se organizó por las carreteras de la sierra madrileña una carrera sobre un circuito de 68 kilómetros. El vencedor de la prueba fue el marqués de Salamanca, conduciendo un Rolls Royce. Fue la primera carrera que recibió el nombre de Copa de España.

● La Peña Rhin, pionera

La famosa Peña Rhin, de Barcelona, gran promotora de esta



PROGRAMA CAMPEONATO GRAN PREMIO DE ESPAÑA

VIERNES 19:

10,00 a 11,30: Entrenamientos F-1 (no cronometrados).
11,45 a 12,15: Entrenamientos Copa Nacional RENAULT Iniciación.
13,00 a 14,00: Entrenamientos F-1 (cronometrados).
15,30 a 17,30: Entrenamientos Trofeo Alfasud-Alitalia.

SABADO 20:

09,00 a 09,30: Entrenamientos Copa Nacional RENAULT.
10,00 a 11,30: Entrenamientos F-1 (no cronometrados).
A las 12,00: Carrera Copa Nacional RENAULT Iniciación.
13,00 a 14,00: Entrenamientos F-1 (cronometrados).
A las 15,30: 1.ª manga Trofeo Alfasud-Alitalia.
A las 16,30: 2.ª manga Trofeo Alfasud-Alitalia.

DOMINGO 21:

10,15 a 10,30: Entrenamientos TALBOT.
A las 11,00: Carrera Copa Nacional RENAULT.
A las 12,00: Carrera Trofeo Alfasud-Alitalia.
13,10 a 13,40: Entrenamientos F-1 (no cronometrados).
A las 13,45: Exhibición TALBOT.
A las 16,00: XXVII Gran Premio de España-Talbot de F-1.

especialidad, organizó en 1923 dos carreras de automóviles en Sitges. La primera se celebró en el circuito urbano habilitado. Fue un duelo entre Tazio Nuvolari y Albert Divó, siendo este último el que pasara la meta en primer lugar. Meses más tarde, con la inauguración del Autódromo Nacional de Terramar, Divó volvía a repetir su victoria en Cataluña.

El Gran Premio de España se celebró consecutivamente en Lasarte (San Sebastián), durante los años de 1924-25-26-27-28-29-30-33 y 34. En los que se alzaron con el triunfo, respectivamente, Segrave (Sumbean), Divó (Delage), Goux (Bugatti), Benoist (Delage), L. Chirón (Bugatti), Varzi (Alfa Romeo), Varzi (Maserati), Chirón (Alfa Romeo) y Fagioli (Mercedes).

1935 fue el último año en que se celebraron dos Grandes Premios en España. Ambas carreras las ganó el equipo Mercedes. Caracciola se impuso en Lasarte, mientras que Fagioli, que había ganado el año anterior en Lasarte, venció en Montjuich por delante de Caracciola y Nuvolari.

Diez años después se reanudaron, siempre gracias a la Peña Rhin, los Grandes Premios. Esta vez el escenario escogido fue el rápido trazado de Pedralbes (Barcelona). La victoria correspondió a Giorgio Pelasso, sobre Maserati. Luigi Villorosi ganó la edi-

LUBRICANTES CS

Usted merece
la Primera Marca.
No pida menos.

CS: Un lubricante completo para cada caso.



- El primero, en el circuito de Guadarrama y con 68 Km. de recorrido, lo ganó el conde de Salamanca, con un Rolls-Royce.
- El último y conflictivo fue para el australiano Allan Jones, con Williams.
- Godia, con un sexto y un octavo puestos en 1951 y 1954, y Villota, décimo tercero en 1977, únicos pilotos españoles de la fórmula reina.

ción del año siguiente, siempre a bordo de un Maserati.

● 1950, organización con más rigor

Pero la Fórmula 1 —lo que hoy entendemos por esta categoría— no se configura hasta terminada la década de los cuarenta. Ya en 1950 se organizan con más rigor y se redacta un calendario a la denominación que perdura: Campeonato del Mundo de Conductores.

Este año, en el circuito de Pedralbes, volvía a organizarse una carrera no puntuable para el Mundial. El triunfo correspondió a Alberto Ascari, al volante del Ferrari 4.500 centímetros cúbicos.

El año 1951, con la categoría de puntuable, Pedralbes fue el escenario de la victoria que aseguraba el título a Juan Manuel Fangio, quien con este triunfo arrancaba el Campeonato a Alberto Ascari, cuarto clasificado en esta ocasión. Francisco Godia, uno de los españoles participantes, ocupó la décima posición.

Tres años después, ya con la Reglamentación de los Fórmula de 2.500 c. c., se celebraría por última vez un Gran Premio en el trazado catalán de Pedralbes. La carrera fue ganada por Mike Hawthorn, un hombre que hacía apenas un año debutaba victoriosamente en el Gran Premio de Francia.

● Nacimiento de un circuito: Jarama

Por fin, a principios de la década de los sesenta, con motivo de la compra de los nuevos solares del Real Automóvil Club de España, se destinaron parte de ellos a la construcción de un circuito.

El mes de julio de 1967 vio la inauguración del esperado circuito permanente del Jarama con una carrera de Fórmula 2. Jim Clark (Lotus), el malogrado piloto británico, se alzó con el triunfo en el nuevo trazado madrileño.

El RACE pidió la organización de un Gran Premio de Fórmula 1. Y les fue exigida por Organismos Internacionales la celebración de una carrera no puntuable, a fin de poder poner a prueba la ca-

pacidad de organización. De nuevo, Jim Clark, con Lotus Cosworth-49, fue el vencedor, por delante de Graham Hill.

El mayo de 1968 volvía a celebrarse en España un GP de Fórmula 1 puntuable para el Campeonato del Mundo, organizado —como decíamos más arriba— por el Real Automóvil Club de España. Resultó vencedor de esta prueba Graham Hill (Lotus), mientras que la vuelta más rápida quedó en manos de Beltoise.

● Alternativa Jarama-Montjuich

Las carreras celebradas desde 1966 en Montjuich habían puesto de manifiesto las posibilidades del circuito, por lo que una vez establecida la prueba española en el Calendario Internacional, se inició una alternancia del GP entre Jarama y Montjuich. Con ello, los Fórmula 1 volvían en 1969 a correr en Barcelona.

El escocés Jackie Stewart (Matra) fue el ganador de esta prueba de 1969, tras aprovechar los abandonos de Rindt y, sobre todo, de Chris Amon.

Al año siguiente (1970) le correspondía la organización al Jarama. De nuevo Stewart (March) se impuso a sus compañeros con amplio margen de ventaja.

● Barcelona 1971: rivalidad Stewart-Ickx

En 1971, y siguiendo la rotación, correspondió a España ofrecer el circuito de Montjuich para el GP de F-1. En esta prueba, ya desde los primeros compases se vio que Jackie Stewart (Tyrrell) venía dispuesto a renovar sus triunfos. Superó uno a uno a Regazzoni y Amon, entre otros, y se colocó a escasos metros de Ickx, fue distanciándose hasta llevarle en la mitad de la carrera nueve segundos de ventaja. El nervio de Ickx frente a la serenidad de Stewart, quien supo calcular su avance, le permitió cruzar en primer lugar la línea de meta. Aunque, eso sí, con una estrechísima diferencia de tres segundos.

● Jarama 1972: triunfo pleno de Fittipaldi

Con tiempo desapacible y veinticinco monoplasas en la parrilla de salida, el circuito del Jarama, una pista original, distinta a otros trazados incluidos en el Campeonato del Mundo y no exenta de dureza, acogió en sus pistas al XVIII Gran Premio de España de Fórmula 1, en 1972.

Emerson Fittipaldi, sobre Lotus, perfectamente conjuntada marca y piloto, triunfaron plenamente. Solamente Jackie Ickx, con su Ferrari, fue capaz de seguirle.

● Barcelona 1973: el mito brasileño

Fittipaldi, un año más tarde, pilotando un Lotus, fue vencedor del XIX GP de España de F-1, cuarta prueba puntuable del Campeonato del Mundo de Pilotos, disputado sobre el remozado trazado barcelonés de Montjuich el 29 de abril de 1973.

La carrera del brasileño fue modelo de técnica e inteligencia.

● Jarama 1974: Lauda, versus Ferrari

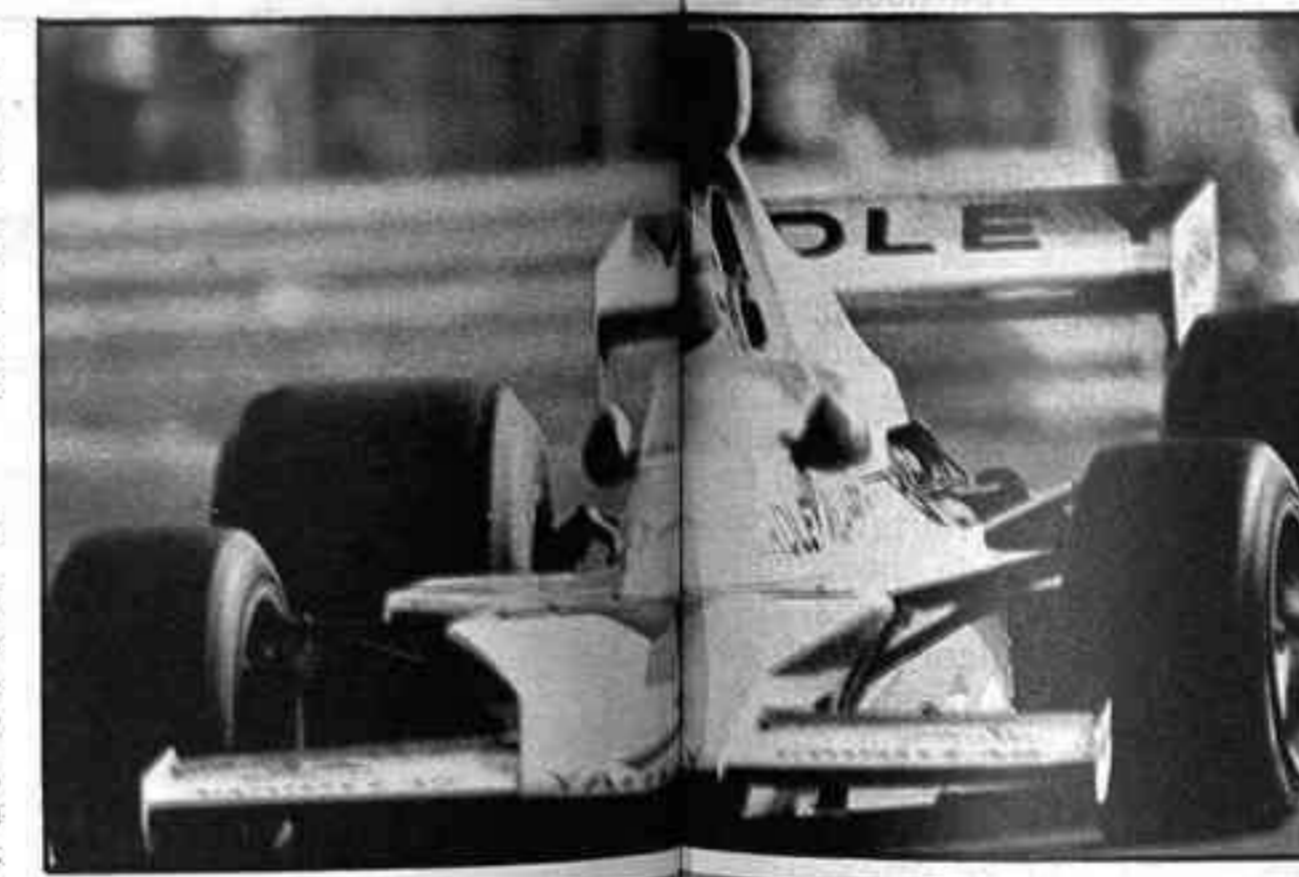
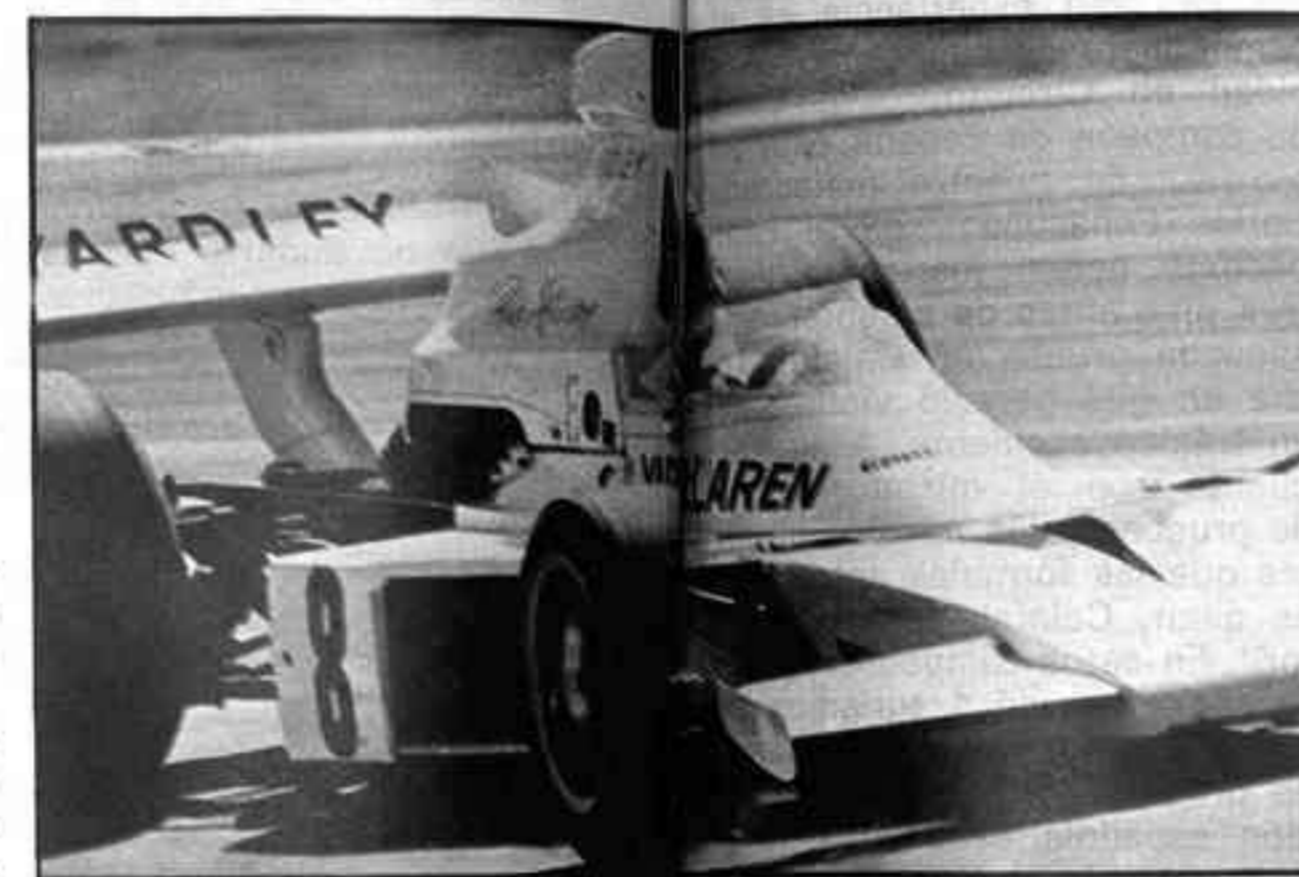
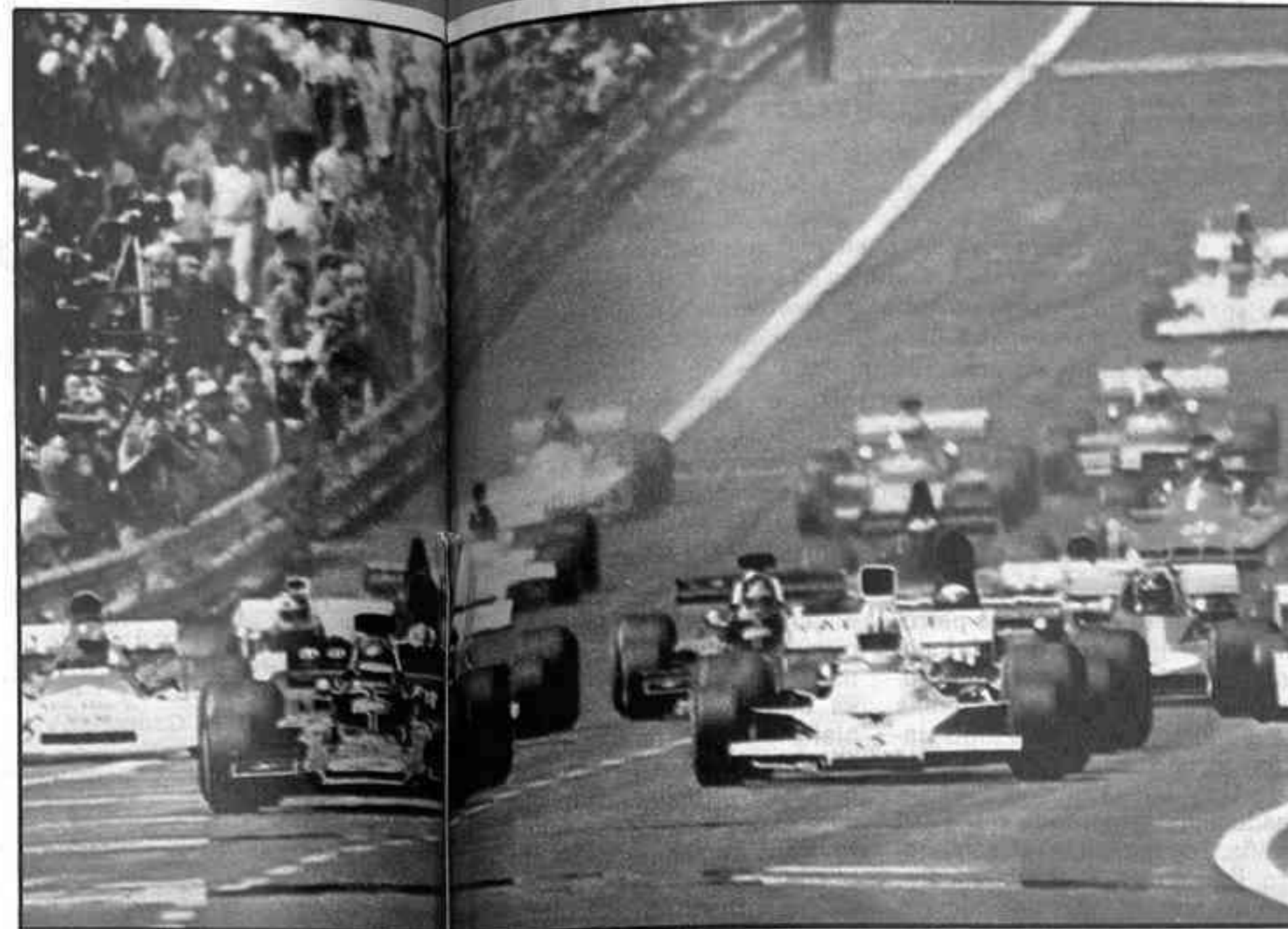
El austriaco Niki Lauda, a bordo de un Ferrari 312 B-3, se proclamó vencedor del XX Gran Premio de España celebrado esta vez en el circuito permanente del Jarama en abril de 1974.

Las veinte primeras vueltas registraron un duelo espectacular entre Lauda y Peterson, que, sumados a otro destacado protagonista, la lluvia, creó la incertidumbre en boxes hasta el último momento. Pero Lauda, estupefactamente compenetrado con su bólido, Ferrari, se alzaba con el triunfo de esta dura prueba.

Regazzoni, también Ferrari, fue segundo, seguido por Fittipaldi, cuyo Lotus «no andaba fino». Entregó los laureles Su Majestad el Rey.

● Montjuich 1975: "mutilado Gran Premio"

Cuatro muertos y once heridos graves fue el trágico balance del increíble vuelo del bólido del alemán Stommelen, un Embassy Hill, al perder el alerón trasero, que en la vuelta veinticinco se precipitó sobre un sector de pe-



ridistas, policías y miembros de los servicios de extinción de incendios... La carrera hubo de suspenderse.

Fue el vencedor oficial, en el circuito de Montjuich, Jochen Mass (McLaren), pues ocupaba la primera posición cuando se suspendió este amputado Gran Premio.

La carrera, que quedará negativamente grabada en la memoria de los aficionados, tuvo ya en la primeras vueltas un alcance de Andretti sobre Lauda. Después un trombo sobre aceite de Hunt le hizo perder la primera posición de la accidentada prueba y, más tarde, se produjo el accidente reseñado.

● Jarama 1976: nueva Reglamentación y escándalo en el circuito

El Gran Premio de España de Fórmula 1, estrenaba Reglamentación. Por vez primera en una prueba puntuable para el Campeonato del Mundo las medidas de los monoplasas estaban limitadas. En las verificaciones técnicas previas a los entrenamientos se apreciaron algunas irregularidades en los dos McLaren «M-23 Ford» de los pilotos Hunt y Mass. El ancho del alerón trasero sobrepasaba en tres centímetros la anchura permitida. Pese a ello, el coche tomó la salida. Y el equipo McLaren inter-

pretó que se les admitía sin problemas su participación en el GP. Sin embargo, cuando finalizó la prueba con la victoria de James Hunt, y Su Majestad el Rey Don Juan Carlos había coronado de laurel al vencedor, los comisarios, a petición de otras escuderías, examinaron, verificaron e informaron de las excesivas dimensiones de los alerones de Hunt y Laffite.

Tras un debate largo y acalorado, los comisarios deportivos terminaban por descalificar a estos dos pilotos y declarar vencedor de la prueba a Niki Lauda, que había entrado segundo.

De esta forma, Lauda se encontró, sin duda, con la victoria más discutida de su carrera. El segundo puesto oficial fue para Gunnar Nilsson, prácticamente recién llegado por aquel entonces a la F-1.

● Jarama 1977: Andretti, dominador absoluto

El vigésimo tercer GP de España de F-1 fue aburrido. Mario Andretti (Lotus-Ford) no tuvo ninguna oposición y, sin problemas, cruzó la meta en primer lugar.

Hay que resaltar que, por vez primera, un piloto español, Emilio Villota, finalizó una prueba puntuable de Fórmula 1. Su carrera, desde las primeras vueltas, experimentó problemas con la temperatura de su motor. Y una conducción de gasolina rota en el momento en que Villota estaba más confiado, le obliga a entrar en «boxes» durante casi dos vueltas, y descendió a la decimotercera posición final.

● Jarama 1978: los Lotus de Andretti y Peterson

Ya desde los entrenamientos, los Lotus del equipo Jhonny Platt se mostraban como máximos favoritos para vencer en el GP de España. Y así fue. Salvo las cinco primeras vueltas al duro trazado del Jarama en que James Hunt se colocó en cabeza, Mario Andretti superaba a todos y cada uno de sus rivales, marcando incluso la vuelta más rápida al circuito. Andretti, al vencer en el Jarama, se afianzaba en el título mundial.

● Jarama 1979: Depailler venció en la "guerra de los neumáticos"

La jornada automovilística del XXV Gran Premio de España tuvo color francés. El palpable dominio que desde que se encendió el disco verde tuvo en la pista

el piloto Patrick Depailler (Ligier) se tradujo sin gran esfuerzo en su victoria final.

Depailler, tras una carrera en solitario y sin enemigos, venció en la «guerra de los neumáticos», batiendo el nuevo récord de la distancia a 154,4 kilómetros por hora.

Reuteman entró segundo (Ferrari), a veintidós segundos de Depailler. Y establecidas las primeras posiciones, el interés de la carrera se centró en el tercer puesto, que sería para Andretti.

Su Majestad el Rey Don Juan Carlos, gran aficionado al mundo de los coches, entregó los laureles al vencedor.

● Jarama 1980: Gran Premio fantasma y carrera del abandono

Contradicciones, comunicados y contracomunicados, fue el marco del XXVI Gran Premio de España de Fórmula 1. La Federación Española de Automovilismo, en una nota facilitada horas antes de disputarse en el circuito del Jarama la prueba, reiteraba la prohibición de la carrera y descalificaba, a su vez, otra nota dada anteriormente por el Real Automóvil Club de España (RACE), en la que este organismo afirmaba que el GP sería válido para el mundial de pilotos (?).

Pero en lo que se refiere a la materia puramente deportiva, diremos que la prueba se celebró. Al polémico XXVI GP de España se le calificó como la carrera del abandono, no sólo porque Renault, Ferrari y Alfa Romeo no tomaran la salida, sino también porque de los veintidós coches participantes sólo terminaron seis y algunos en muy malas condiciones. Salidas de pista, alerones rotos, problemas eléctricos, roturas de volante, de inyección, de motor y el calentamiento excesivo de los neumáticos, fueron algunas de las causas que propiciaron los abandonos.

La carrera fue perdiendo espectacularidad. Quedan seis bólidos en pista, y el australiano Alan Jones (Williams) no tuvo ninguna dificultad en alzarse con el triunfo. Mass quedó en segunda posición, seguido de De Angelis y Jarier.

(?) Dos días después de celebrarse la carrera, el Comité Ejecutivo de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA), reunido en Atenas, declaraba ilegal el GP de España de F-1 celebrado el domingo primero de julio de 1980...

Sin duda, perdió el deporte.

Joquín SANZ

Seis modalidades deportivas fundamentales: autocross, circuitos, karting, montaña, rallyes y slaloms

El deporte del automóvil en España, nunca ha contado con la efectiva ayuda económica por parte de los organismos oficiales, en este caso por el Consejo de Deportes, por ello los deportistas que quieren iniciarse en este deporte y los que ya han demostrado su valía inclusive a nivel internacional, deben valerse de sus propios recursos y buscar sus patrocinadores para sufragar los gastos que, según la modalidad que practiquen pueden ser muy costosos. Sabemos que este deporte en todos los países está apoyado por marcas constructoras de automóviles y firmas que inciden muy directamente en el sector, pero a su vez cuentan con muy importantes subvenciones las respectivas federaciones para lograr así una verdadera promoción y sacar jóvenes valores que en su día pueden dar resonantes triunfos a los colores nacionales de cada país. En España, por el

La labor de la F. E. A. dentro de sus escasas posibilidades, en estos últimos años está siendo bastante más positiva ya que, aún dependiendo siempre de las ayudas de marcas de automóviles y distintos patrocinadores, se encarga en muchos casos de canalizarlas para cumplir su misión de buscar los valores que por sus buenas condiciones puedan llegar a las cotas más altas dentro del automovilismo, en sus distintas especialidades. Otro inconveniente es la escasez de circuitos y también el de que hay que dar más facilidades al público para crear una mayor afición y de esta forma que se integre cada día más en el deporte del automóvil, pues aunque es minoritario en cuanto a participantes, no lo es en el número de espectadores.

Para dar una idea general de las distintas especialidades que existen dentro de la competición automovilista, a continuación hacemos a grandes rasgos mención de cada una de ellas.

Autocross: Pruebas de gran espectacularidad

La especialidad del autocross, ha surgido con gran espectacularidad en España desde que la marca Citroën Hispania comenzó con la organización de sus campeonatos cuyas pruebas se disputan cada año en distintas regiones, a este campeonato le siguió el jeep-cross que montado por Motor Ibérica, participan en él vehículos todo terreno.

Estas pruebas se desarrollan en circuitos cerrados trazados sobre lugares no abiertos a la circulación. Su gran espectacularidad atrae a un numeroso público y las regiones donde cuenta con mayor popularidad son, Cataluña, Asturias, Galicia y Andalucía.

Distintas fórmulas en circuitos

Para una gran mayoría, y sobre todo para aquellos que no siguen con regularidad la competición del automóvil, las carreras en circuitos es la especialidad reina del automovilismo que alcanza su máxima expresión con la Fórmula 1. Para lograr una buena preparación antes de participar en serio en carreras de velocidad o en fórmulas donde la cilindrada es elevada para lograr altas velocidades, es necesario el pasar por fórmulas de promoción como las que a continuación señalamos y si es posible para competir en monoplazas, comenzar por participar en los conocidos Karts.

En la presente temporada se celebra el XI campeonato de España de Fórmula Nacional, que en un principio estuvo avalado por Seat en categorías de 1.430 y 1.800, donde militaron pilotos cuyos nombres hoy siguen sonando en otras especialidades.

contrario, la Federación Española de Automovilismo cuenta con una subvención ridícula por parte del Consejo de Deportes, al lado de la que tienen otros deportes, en su mayoría con menor índice de participación y popularidad. También el deporte del automovilismo en España se encuentra con un serio problema a la hora de buscar fuertes patrocinadores, debido a los monopolios que existen en el país, cotas cerradas en una gran mayoría de los casos, que no prestan ayuda alguna —éste no es el caso de Lubricantes C. S. y Repsol— pues podríamos poner como ejemplo el caso de Francia, donde este deporte se autofinancia por tener la inmensa suerte de que no existen monopolios, con lo que distintas marcas de gasolina o de aceites con sus fuertes ayudas permiten la autofinanciación por este camino, además de contar con ayudas oficiales muy importantes.

El campeonato actual está patrocinado por la marca de lubricantes CS. (A falta de circuitos solamente cuenta con 10 pruebas que se disputan en Calafat, Jarama y una en Estoril (Portugal). Una nueva fórmula es la creada esta temporada por Ford España, denominada I campeonato Ibérico de Fórmula Fiesta. Cuenta con el mismo número de pruebas que la fórmula anterior y se disputa en los mismos circuitos. Estos pequeños monoplazas montan el motor Ford de 1.117 c. c., por lo que el riesgo es mínimo para los jóvenes pilotos que se inician en esta especialidad.

Una fórmula de promoción que lleva trece años disputándose y que de siempre ha sido la verdadera escuela de pilotos por la que han pasado las máximas figuras de nuestro automovilismo nacional, es la copa Renault que en un principio se inició con el Renault 8 «TS», luego se creó pareja a esta la copa Iniciación, y ahora, ambas se

disputan sobre los Renault-5. En circuito, quizá ésta sea la modalidad que entraña menos riesgo, ya que a lo largo de toda su historia no ha tenido ningún accidente grave a lo largo de todas sus pruebas. Sin lugar a dudas, es, además, la que cuenta con mayor número de público.

Otra prueba en circuito en la que los participantes son pilotos de gran experiencia es el campeonato de España de Velocidad en Circuito, cuyo título de campeón de España está en poder de nuestro malogrado Carlos Peñacoba y en el campeonato actual iba como líder tres días antes de celebrarse la segunda prueba en Calafat, fecha en que pereció víctima de un trágico accidente. A su vez, cuenta con el mismo número de pruebas y los mismos circuitos que las fórmulas anteriores, es decir, Calafat, Jarama y Estoril. En estos campeonatos participan el grupo 1 turismos de serie, en grupo 2 y 5 turismos de producción nacional, producción española especial y turismos extranjeros de grupos A y 2, todos ellos repartidos en distintas divisiones de cilindrada.

Karting: El primer paso para competir en monoplaza

La modalidad del Karting entra también en velocidad en circuito, aunque este tipo de vehículo no se pueda comparar con los que con anterioridad hemos citado. Los Karts son pequeños vehículos de chasis corto con motor de dos tiempos, cuyo grupo motopropulsor va refrigerado por aire y puede ser en dos formas: con o sin cambio de marchas, en función de su categoría. Estos vehículos pueden conducirse en pruebas por jóvenes que no posean carné



Campeonato de España de Velocidad en Circuito, donde hay siempre reñida lucha por lograr el primer puesto.



La técnica del Kart es una magnífica escuela de pilotos.



Una de las pruebas más espectaculares en Autocross es el Pop-Cross que organiza Citroën Hispania.

de conducir, es decir, puede uno iniciarse en edades más cortas que en las otras modalidades. Actualmente existe el campeonato de España de Karts que está teniendo un verdadero éxito. Una de las mejores escuelas es la creada por el Banco Occidental que está dirigida por nuestro gran piloto de Fórmula 1 Emilio de Villota.

Para familiarizarse con el monoplaza, sin lugar a dudas, la iniciación es el Kart ya que su técnica es totalmente distinta a la de los otros coches, aunque es una magnífica escuela de pilotos, pues grandes conductores como Emerson Fittipaldi, Ricardo Patresse o Eddie Chevert, por citar algunos nombres famosos, comenzaron su andadura deportiva en los Kart. Las pruebas pueden celebrarse en cualquier provincia española, ya que en todas ellas existen circuitos para este tipo de vehículos.

Especialidad reina en España: Los rallyes

No cabe ninguna duda de que la especialidad reina en España del deporte automovilístico son los rallyes o pruebas en carretera.

En primer lugar, porque los vehículos que pueden participar en estas pruebas no son tan sofisticados ni tan costosos como los de circuito. En segundo lugar, que en todas las provincias se celebran rallyes. Tercero, en nuestro país, por su geografía, hay carreteras muy aptas para este tipo de pruebas, mientras que sólo hay dos circuitos.

Pero el rallye no sólo lo vive el participante. El seguidor, el aficionado, juega un papel muy importante. Durante el día o la noche, con asfixiante calor o bajo

una gélida nevada, en tierra o asfalto, el aficionado asiste al paso por las carreteras de los participantes en los rallyes. Es una experiencia única, y ellos lo saben y disfrutan con ella.

Por otro lado, las marcas nacionales fabricantes de automóviles ven en los rallyes una buena promoción de sus productos. Es la mejor pista de pruebas donde mostrar las cualidades de sus automóviles frente al gran público. Lo mismo ocurre con la industria auxiliar; faros, frenos, artículos de seguridad. Y es por ello que sea un excelente cartel publicitario, que recorre la geografía española, y que, por fin, ha convencido a muchas marcas de volcarse en apoyos a pilotos y equipos. La mayor afición está centrada en Cataluña y Asturias, seguida de Madrid, Galicia y Canarias.

Hoy existe en España una gran cantera de pilotos entre los dieciocho y veinticinco años que en una gran mayoría esperan el decidido apoyo económico o el respaldo de una marca para lograr su anhelado deseo de participación. Si lo consiguen a través de estas ayudas, sus nombres pueden llegar arriba de las clasificaciones y de la fama. La participación en este tipo de modalidad es cara, pero hay que tener en cuenta que publicitariamente es muy rentable, y aquí no estamos descubriendo nada. En Inglaterra es el segundo deporte en afición y seguidores; en Francia, el segundo también; lo mismo que en Italia, Argentina y Alemania.

Como en otras cosas, estamos todavía a unos años por detrás de estos países, pero aquí tenemos grandes pilotos. Lo que no tenemos son grandes ayudas y menos decisiones de apoyo.

Antes el automovilismo, en cualquiera de sus modalidades era considerado elitista 100 por 100. Lo mismo era el golf y salió un Ballesteros, el tenis y hubo un Santana. Hoy el automovilismo es masivo, porque masivo es el automóvil en sí. Madera para campeones hay reconocida, pues tenemos un campeón de Europa, un Antonio Zanini que es ídolo hasta en los profanos.

A una inmensa mayoría de público le gusta esta especialidad y para comprobarlo o hay más que acudir a un tramo cronometrado de una prueba del campeonato de España para asombrarse con los espectadores asombrados al borde de los virajes —aguantando cualquier inclemencia del tiempo, frío, agua o nieve— y sentir una rara sensación en el estómago al ver el paso, a veces increíble de los pilotos por carretera. Visto esto, un profano repite sensación. Un aficionado siente una nueva alegría. El objetivo está cumplido.

Montaña: Pruebas regionales o nacionales

Las pruebas de montaña, a su vez también cuentan con gran número de aficionados, sobre todo en aquellas regiones que tienen parajes agrestes idóneos para este tipo de competición. Una carrera en cuesta no es, ni más ni menos que utilizar la parte de subida de un puerto, una vez cerrada al tráfico y con las necesarias medidas de seguridad para que los participantes desarrollen la máxima velocidad en lucha contra reloj. En las pruebas regionales los vehículos participantes pueden ser todos aquellos que tengan unas medidas mínimas de seguridad

En las pruebas nacionales existen distintos campeonatos y trofeos para vehículos de diferentes grupos que entran desde el 1 al 8, según su cilindrada y características de motor. Las clasificaciones en montaña se realizan ordenando de menor a mayor el tiempo obtenido al realizar el recorrido fijado.

Slalom: Una especialidad muy divertida

Dentro de las especialidades del automovilismo, quizá de las menos conocidas sea la del slalom. Para darse una mejor idea de cómo se disputan este tipo de pruebas, basta conocer un poco de memoria y recordar los slaloms del esquí. En distintas provincias existen peñas y escuelas que compiten mediante campeonatos en pruebas de este tipo.

La habilidad del conductor va conjuntada con la velocidad que se logra con el coche, ya que consiste en correr a la mayor velocidad posible una superficie llana en la que se han colocado una serie de pivotes que deben estar separados por una distancia entre seis y 25 metros. Los colores de éstos son verdes, los situados en el lado izquierdo, y rojos o naranja con rayas blancas, los del lado derecho.

Los circuitos son fáciles de improvisar y en estas pruebas pueden participar todo tipo de vehículos y las únicas medidas de seguridad son el casco, un buen cinturón y el extintor. Todas estas pruebas resultan muy divertidas y hasta los más principiantes pueden correr un slalom ya que las posibilidades de accidente son, prácticamente, nulas.

Su dinero puede ganar el
Gran Premio
Fórmula
DUPLIQUE-TRIPLIQUE

¡ACELERE!



 BANCO
OCCIDENTAL

500.000 pts.

No se pierda esta gran carrera.

Hay un gran premio: la posibilidad de **duplicar o triplicar** su dinero. Para participar sólo tiene que realizar una Imposición a Plazo Fijo, **desde 25.000 a 250.000 pesetas**, por un año. Para empezar, su dinero consigue un **10%** de interés; y si las tres últimas cifras del número asignado para sorteos, que figura en la propia lámina, coinciden con las tres últimas cifras del Primer Premio de la Lotería Nacional correspondiente al último sorteo de cada uno de los trimestres naturales, sus **ahorros** se habrán **duplicado**; y si son las cuatro últimas cifras las que coinciden se habrán **triplicado**.

¡HASTA MEDIO MILLON DE PESETAS!
Y además el **10%** de interés

¡ACELERE!

Corra a cualquiera de nuestras oficinas



BANCO
OCCIDENTAL

Deseo me remitan información más completa
Nombre _____
Dirección _____
Ciudad _____

ABE 1.1023 1

VP

ROTOM 200

Rothmans Rally Team, en los campeonatos

Cuando hoy en el mundo se habla de cigarrillos Rothmans, el aficionado al automóvil inmediatamente lo asocia con el deporte de los rallyes. Esto, ya de por sí es la consecución de un objetivo publicitario.

Rothmans comienza su acción en el mundo del automóvil en lo más alto, en la F-1, patrocinando a Ian Scheckter, hermano del campeón del mundo. Pero al año siguiente se centró en lo más popular del deporte de las cuatro ruedas, los rallyes.

Y así comenzó el Rothmans Rally Team. Hoy el equipo está presente en el Campeonato del Mundo, con Ari Vatanen; en el de Europa, con Pentti Airikala; en el de Gran Bretaña, con Malcolm Wilson, todos ellos con «Ford Escort».

Y es a partir de este año también cuando en España se presenta el Rothmans Rally Team, exclusivo con pilotos españoles. Dos pilotos y dos aspiraciones: Jorge de Bragatión con sus «Lancia Stratos», con el Campeonato de España de Rallyes como objetivo; Pablo de Sousa, con «Seat 124/2000», con el Campeonato de España de Vehículos de fabricación nacional y marcas, como meta final. Hasta el momento estos objetivos están muy de cerca de las expertas manos de estos pilotos. Jorge de Bragatión encabeza la clasificación del Campeonato absoluto y Pablo de Sousa la del Campeonato de Nacionales, cuando la temporada ha llegado a su mitad.

Sólo un equipo profesional, con buen material, organización, preparación, y lógicamente suerte, puede conseguir este doblete. El Rothmans Rally Team tiene todos estos puntos en su haber.

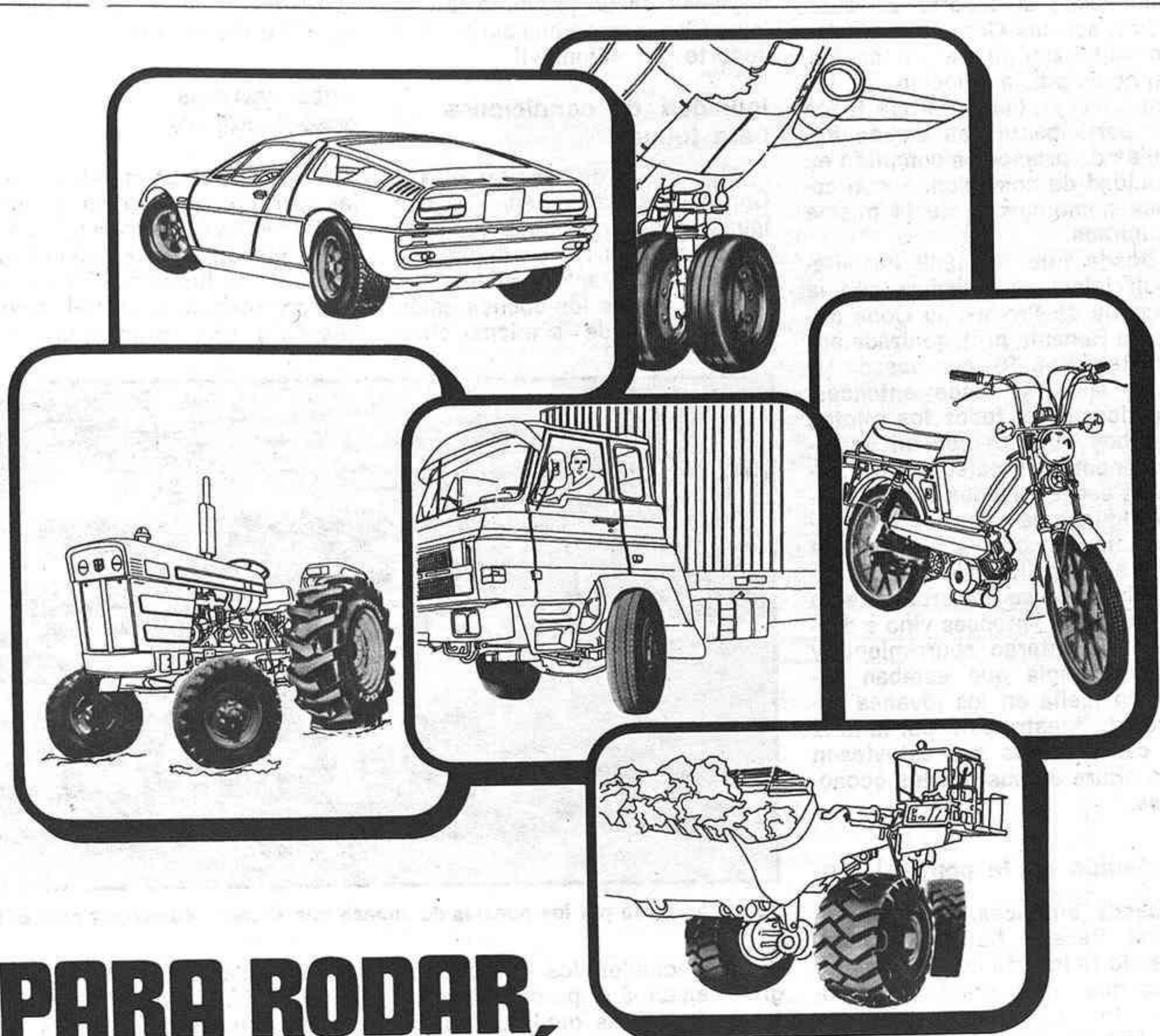
Pero la presencia de los cigarrillos Rothmans en el deporte español no sólo se basa en la participación de un equipo. Participa también apoyando a las organizaciones, realizando promociones que atraen al espectador, donando trofeos para los pilotos modestos. Esta es la cumbre de la pirámide promocional y de apoyo al deporte español de las cuatro ruedas.

1981 es el año de la presentación oficial en España del Rothmans Rally Team. Puede ser también el año de su primer gran triunfo como equipo y como firma patrocinadora. Un gran

equipo, que hoy por hoy es respetado y admirado por su organización, por su seriedad y toda la ayuda que representa hacia un deporte que cada día crece más en España.



El «Lancia Stratos» de Bragatión y el «Seat 124/2000» de Sousa forman el equipo español «Rothmans Rally Team».



PARA RODAR, TRANSPORTAR, CULTIVAR, CORRER Y VOLAR... FIRESTONE

Para bicicletas, velomotores y motos; para turismos y camiones; para maquinaria agrícola y de obras públicas; para aviones... para cualquier tipo de vehículo, hay un neumático Firestone.

Adecuado a cada máquina. Diseñado para cada exigencia.

Firestone los fabrica con la más alta tecnología.

Firestone



EN VANGUARDIA SOBRE RUEDAS

Los «pura sangre» Renault-5 Copa, fórmula ideal para la iniciación en el deporte

UNA de las pruebas que más público arrastra a los circuitos y que cuenta con un alto índice de afición, no sólo en la juventud, sino en todos los aficionados al deporte del automóvil, son las Copas Nacionales Renault-5, por su gran vistosidad, así como por la emoción que llevan consigo, debido a que todos los participantes en ambas fórmulas de promoción compiten en igualdad de condiciones, con coches homologados de la misma cilindrada.

Desde que en 1969 Fasa-Renault inició su andadura con la Fórmula de Promoción Copa Nacional Renault, protagonizada por los Renault-8 TS, han pasado ya trece años, y desde entonces, prácticamente, todos los pilotos que hoy cuentan con un verdadero nombre y categoría en distintas especialidades del automóvil, algunos de ellos con fama internacional, como son Emilio de Villota, el malogrado Carlos Peñacoba, etc., se iniciaron en esta fórmula que entonces vino a despertar del letargo, aburrimiento y la impotencia que estaban haciendo mella en los jóvenes valores de nuestro país, por la falta de campeonatos que estuviesen a la altura de sus débiles economías.

Iniciación en la competición

Desde entonces, la Copa Nacional Renault ha venido cumpliendo fielmente con el compromiso que en un principio se impuso de promocionar e iniciar a los jóvenes que sentían inquietud por el deporte del automóvil, creando además una verdadera escuela de pilotos, que en 1974 se acentuó con la incorporación de la Copa Normal de Iniciación, que en la presente temporada se corre su VIII edición y que es el primer escalón de formación de conductores que, año tras año, viene teniendo un interés muy paralelo a la Copa Nacional.

Hoy día, cada vez son más los jóvenes que por su afición a las competiciones automovilísticas tratan de participar en ellas, anhelando el sueño de un día llegar a ser grandes pilotos, para lo cual las Copas Nacionales Renault brindan anualmente la posibilidad de conseguir este éxito, ya que durante muchos años el Departamento de Competición de Fasa-Renault ha sido el encarga-

do de dirigir y encauzar a jóvenes que, acabados de cumplir los dieciocho años, empiezan a pensar muy seriamente en la posibilidad de competir en un circuito, eligiendo en un principio la Fórmula ideal para la iniciación en el deporte del automóvil.

Igualdad de condiciones para todos

Algo digno de resaltar en las Copas Nacionales Renault es la igualdad de condiciones que existen para todos los participantes, ya que, como anteriormente señalamos, todos los coches están homologados de la misma cilin-

drada, pueden tomar parte en la práctica del deporte del automóvil; el segundo, siendo todos los vehículos iguales y de las mismas características, no crear jamás la competencia entre máquinas, sino entre los pilotos.

Unas carreras espectaculares

Por todos estos motivos, tanto las carreras que se disputan con los Renault-5 Copa en la Copa Nacional como las de la Copa Iniciación de los Renault-5 TS, están siempre presididas por el mayor interés y proporcionan grandes

ya que los coches, para este fin, van suficientemente preparados el día de la competición.

Ilusión cumplida

Dentro del programa que se prepara para los próximos días 19, 20 y 21, los aficionados y los seguidores de las Copas Renault, el viernes 19, de 11,45 a 12,15, podrán presenciar los entrenamientos de la Copa Nacional Renault Iniciación. El sábado 20, de 9 a 9,30, los entrenamientos de la Copa Nacional Renault, y a las 12 de la mañana, justamente después de los entrenamientos no



La eterna lucha por los puestos de cabeza que siempre suelen ser para el mejor. En carrera, los «Renault-5 Copa».

drada, incluidos los «pura sangre» Renault-5 Copa de la fórmula mayor, cuyas modificaciones, cuando existen, son mínimas y para todos igual, lo que evita, a su vez, el que los jóvenes novatos, que en la mayoría de los casos carecen de recursos económicos, tengan que invertir importantes sumas de dinero en la preparación de su vehículo.

Para que la participación no sea costosa y para que las oportunidades sean iguales para todos, en la Copa Nacional Renault, desde sus primeros comienzos, han regido dos principios fundamentales para estas pruebas: el primero, que los coches no han de ser especiales, preparados ni reservados única y exclusivamente para las carreras, sino que, siendo el vehículo que habitualmente utiliza su propietario, el día de la prueba, cumpliendo con los requisitos que exigen las normas de seguridad en circuitos,

satisfacciones a los amantes del deporte del automóvil, pues en todas las pruebas se ve cómo los jóvenes pilotos que se inician en la competición aprenden a trazar los virajes, a apurar frenadas, a adelantar por los lugares más inverosímiles y a utilizar el recurso en los adelantamientos de la recta y, en definitiva, a conducir un automóvil en un circuito con todas las picardías y triquiñuelas de las que hay que hacer uso para clasificarse en las primeras posiciones.

Algo también digno de mención es señalar que a lo largo de toda su historia en la competición en circuitos, las Copas Renault son de las fórmulas de promoción que mayor seguridad ofrecen, pues nunca han tenido un accidente grave, no pasando del clásico golpeo de chapas, cuando en una curva se trata de apurar la frenada, o el vuelco corriente, sin la menor importancia,

cronometrados de la Fórmula 1, la carrera de la Copa Nacional Renault Iniciación.

El domingo día 21, el día clave en que se celebra el Gran Premio de España, en el que los mejores pilotos del mundo entero, verdaderos ases del volante, disputarán esta importante prueba, los jóvenes pilotos que ahora se inician en el deporte del automóvil y que muchos de ellos lograrán alcanzar la fama en este apasionante mundo de la competición automovilista, a las 11 de la mañana, en la misma parrilla de salida que horas más tarde utilizarán hombres con nombres ya consagrados, tomarán la salida en la carrera Copa Nacional Renault, que, al igual que todos los años, brindará un brillante espectáculo. Lleno de emoción, para hacer boca al plato fuerte del Gran Premio de España Fórmula 1, cuya salida está anunciada para las dieciséis horas.

Talbot patrocina el Gran Premio de España Fórmula 1

Automóviles Talbot, en su constante ayuda al deporte del automóvil, este año, ampliando su campo de acción, se ha hecho cargo del patrocinio del Gran Premio de España Fórmula 1 en su XXVII edición, lo que patentiza más su esfuerzo y dedicación al deporte del automóvil.

El Desafío Talbot, enfocado para la promoción de pilotos de

rallyes, lleva más de diez años de existencia, de cuya fórmula de promoción han salido parte de los mejores pilotos de esta especialidad en España. Este año, concretamente para el Campeonato de Rallyes, Talbot cuenta como primer piloto con Antonio Zanini, actual campeón de Europa y de España, que se inició en la competición corriendo con coches Talbot, entonces Chrysler.

Cada año que pasa, la participación de Talbot en el deporte del automóvil es más fuerte y por ello sus éxitos son mayores. Su política actual es continuar con la línea que internacionalmente sigue la marca, ya que

este año Talbot ha vuelto a la Fórmula 1 haciendo honor a su espíritu automovilístico y deportivo. En este Gran Premio cuenta con dos Talbot Ligier, pilotados por Jacques Laffite y Jean Pierre Jabouille.



Antonio Zanini y J. Sabater con su «Talbot» de competición que este año participa en el Campeonato Nacional de España de Rallyes.

C. S., en la competición

Este año más que nunca, Lubricantes C. S. está metido de lleno en la competición, pues exceptuando los pilotos que corren con el patrocinio de Ford España, todos ellos cuentan con ayudas de esta firma, bien económicas, trofeos, etcétera, que, además, se extiende a campeonatos de «rallyes», circuitos con el campeonato de España de velocidad, en el que tiene escudería propia. También en circuitos cuenta con el patrocinio total del campeonato C. S. de fórmula nacional (monoplazas). Además de su gran ayuda a los distintos campeonatos de «rallyes» que se celebran en España, es el organizador del «rallye» C. S. (antes «rallye» Firestone), que se celebra en Bilbao y que es puntuable para el campeonato europeo.

Aparte de otras ayudas que nos dejaremos en el tintero, patrocina también a nivel nacional a nuestros pilotos Emilio de Villota, Antonio Zanini y García Galiano, que milita este último en la Fórmula 3.

Como auténtica promoción para encauzar a los jóvenes valores cuenta con la Escuela Emilio de Villota, para la formación de pilotos en monoplazas, y con la Escuela C. S. de conducción de automóviles Antonio Zanini, en la que se imparten enseñanzas de perfeccionamiento y seguridad en la conducción, conducción en condiciones especiales, cursos de «rallyes» y especiales.

GS como NUEVOS



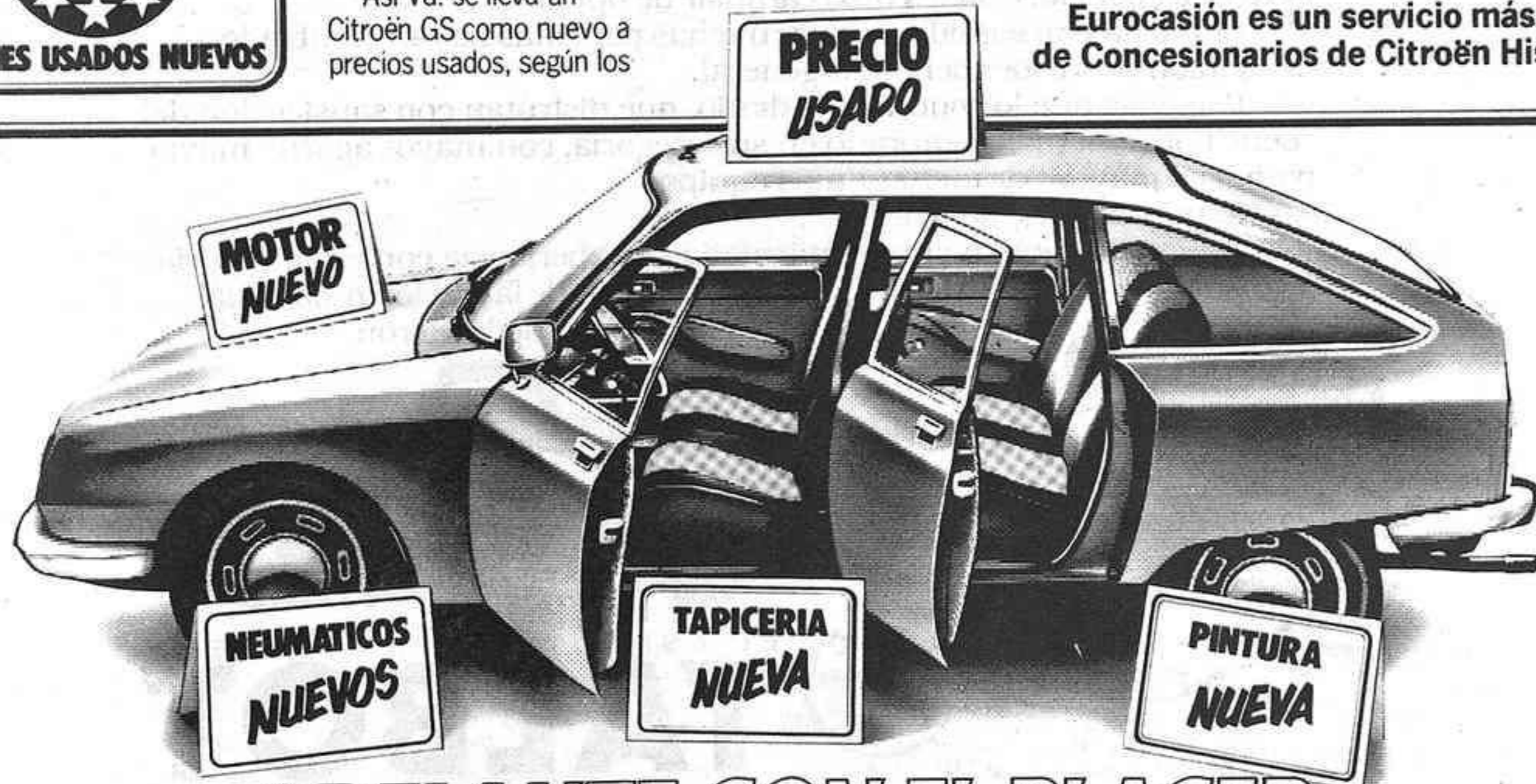
Para que Vd. se lleve un coche nuevo cuando compre un coche usado, Eurocasión le ofrece Citroën GS como nuevos a precios de segunda mano, y para ello cambia todo aquello que haga falta: **Motor nuevo, neumáticos delanteros nuevos, tapicería nueva, volante nuevo, calandra nueva.**

Así Vd. se lleva un Citroën GS como nuevo a precios usados, según los

baremos de la Red Nacional de Eurocasión, publicados en las principales revistas especializadas.

Y si **todo es nuevo** la garantía debe ser como la de los coches nuevos: **6 meses** para piezas y mano de obra en todo el territorio nacional, donde la Red de Eurocasión tiene más de 180 puntos de asistencia técnica.

Eurocasión es un servicio más de la Red de Concesionarios de Citroën Hispania.



ADELANTE CON EL PLACER

CITROËN

TALBOT HORIZON. EN DOS RALLYES HIZO CAMBIAR DE OPINION A SUS COMPETIDORES.



1.º Fabricación nacional Rallye Montseny Guillerías.

1.º Fabricación nacional Rallye del R.A.C.E.

Había fuertes y duros adversarios que contaban con la victoria. Pero el Talbot Horizon les hizo cambiar de opinión.

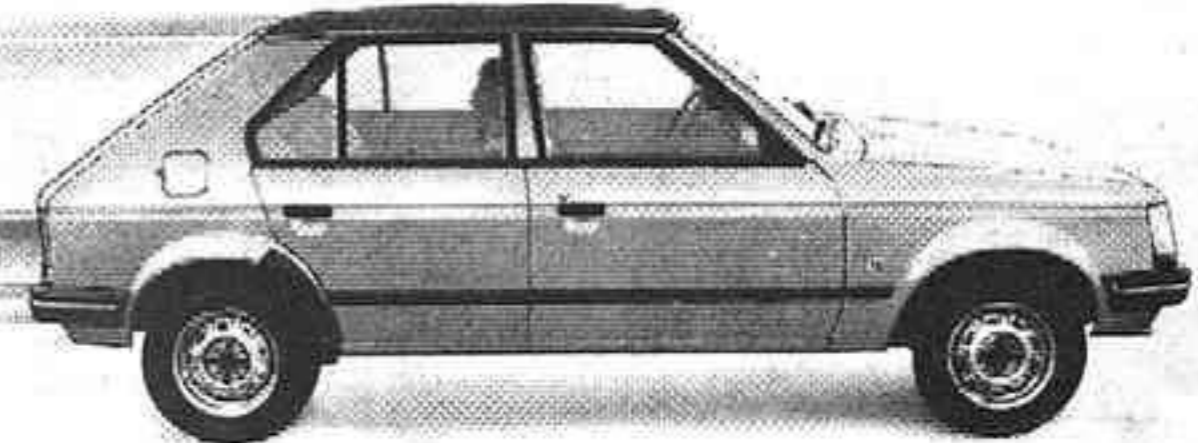
Como ha conseguido ya que muchas personas hayan cambiado de opinión sobre los coches en general.

Personas que lo conducen a diario, que disfrutan con satisfacción del coche nacional más comprado en su categoría, con mayor agarre, mayor potencia, mayor par motor y más equipo.

El mejor coche del año.


Personas que han visto confirmada su experiencia con estas victorias del Talbot Horizon frente a todos los coches de fabricación nacional.

Que cambiaron de opinión cuando lo vieron.



EL ESPIRITU AUTOMOVILISTA.

TALBOT

Utilizamos sólo lubricantes  **CEPSA**

PROYECTORES **CIBIE** SEGURIDAD A TODAS LUCES

Campeonato Seat Panda

A lo largo de toda su historia como fabricante de automóviles Seat, en la promoción del deporte del automóvil ha otorgado importantes ayudas a escuderías, equipos, pilotos particulares, etcétera, y 1972 fue la fecha en la que creó el equipo oficial de competición Seat que constituyó una decisiva contribución al deporte del automóvil, obteniendo sobresalientes calificaciones en sus siete años de participación en los campeonatos de España, de Europa y del Mundo.

Este año su máxima aspiración es la de promocionar jóvenes pilotos a través de su campeonato Seat Panda, vehículos que intervienen con su participación en rallyes, dirigido en modo exclusivo a la ayuda de pilotos privados.

El campeonato se compone de 30 pruebas y un rallye final. A su vez está formado por un campeonato regional, correspondiente a cada regional federativa.

Importante ayuda de Pasa Cibié

Siguiendo los pasos de la casa matriz francesa, PASA Cibié cuenta con un activo departamento de competición hasta ahora dirigido magistralmente por Carlos Martínez Peñacoba. Este departamento, la pasada temporada logró resonantes triunfos en el campo de la competición como es el campeonato de Europa y de España de Rallyes. Con la organización de la Challenge Cibié Rallye, esta firma contó con más de 150 pilotos inscritos a los que quedando como campeón el piloto M. Etcheberts. También Emilio de Villota, que estaba patrocinado por PASA Cibié, logró alzarse con el campeonato Aurora de Fórmula 1.

En la presente temporada, además de la Challenge Cibié Rallye, tiene una importante intervención en el campeonato nacional Seat Panda; el 90 por 100 de los equipos participantes en el campeonato de Rallyes van equipados por Cibié.

Existe una estrecha colaboración en los programas deportivos del «Joven Desafío Talbot», copas Renault-5 y con el equipo de rallyes de la Asociación de Concesionarios Ford y así como en las pruebas de los rallyes Costa Brava, R. A. C. E. y Fallas.

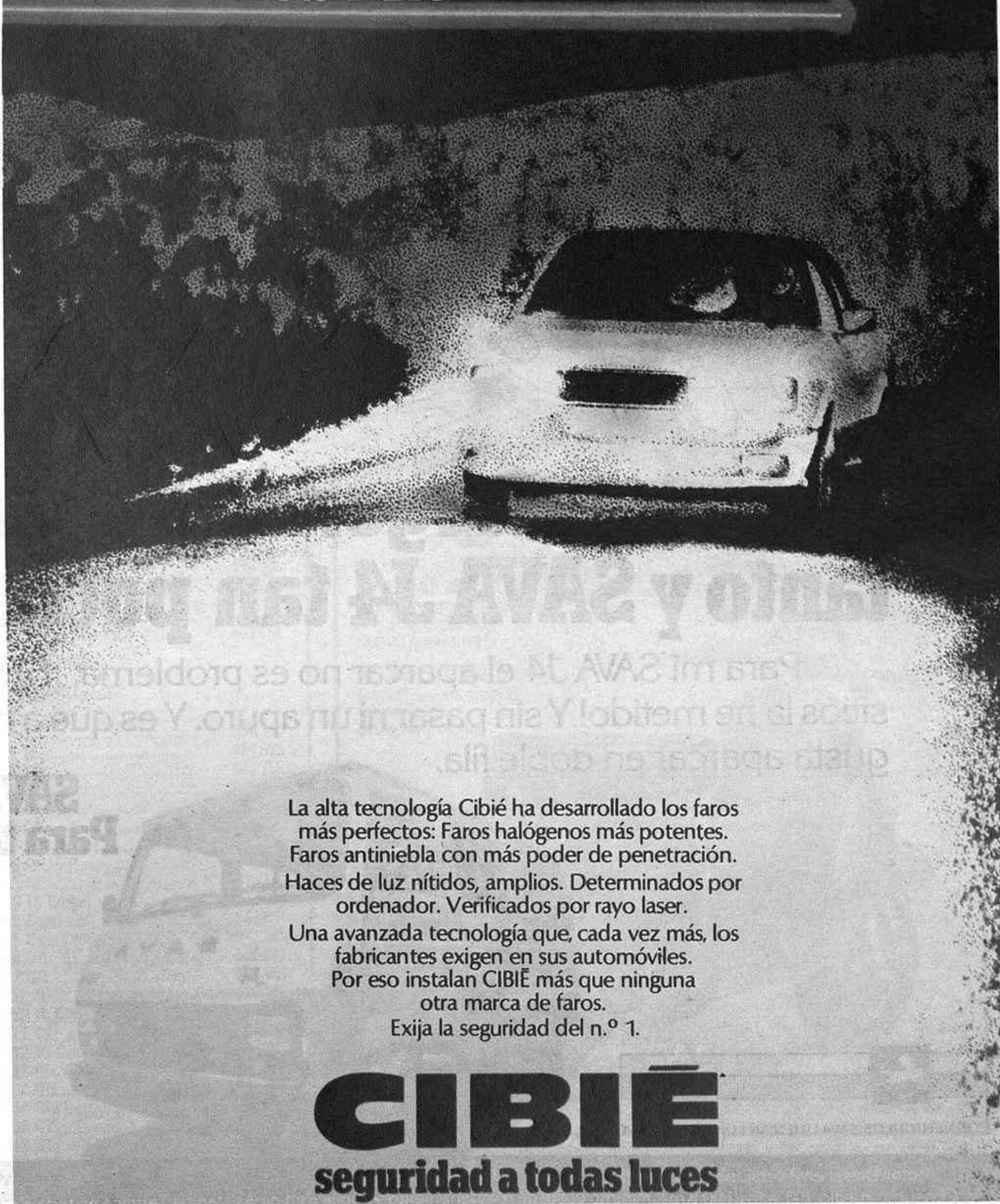
Equipo Banco Occidental Team Lola

Una vez más en la XXVII edición del Gran Premio de España, la presencia nacional se apoya en Emilio de Villota que con su equipo Banco Occidental Team Lola la pasada temporada consiguió el campeonato Aurora de Fórmula 1. Villota, que es veterano participante en el Gran Premio de España, acudirá este año nuevamente a la cita con su público, ya que está inscrito entre los pilotos que tomarán parte en la gran salida, cumpliendo con el coche que le dio el campeonato

en el trofeo Aurora, su Occidental Williams «FW-07».

Una vez más, Villota será una de las grandes atracciones de la carrera para la que, antes de iniciarla tendrá que librar su batalla particular, la impuesta por un equipo privado que se enfrenta con las grandes marcas oficiales y constructores, aparte de tener que pasar una preclasificación y luego los entrenamientos oficiales para poder estar entre los 24 coches que formarán la parrilla.

EXIJA LOS FAROS QUE INSTALAN LOS PROFESIONALES



La alta tecnología Cibié ha desarrollado los faros más perfectos: Faros halógenos más potentes. Faros antiniebla con más poder de penetración. Haces de luz nítidos, amplios. Determinados por ordenador. Verificados por rayo laser. Una avanzada tecnología que, cada vez más, los fabricantes exigen en sus automóviles. Por eso instalan CIBIÉ más que ninguna otra marca de faros. Exija la seguridad del n.º 1.

CIBIÉ

seguridad a todas luces



DOS PUNTOS

Algunas furgonetas necesitan tanto y SAVA J4 tan poco...

Para mi SAVA J4 el aparcar no es problema. ¡En menudos sitios la he metido! Y sin pasar ni un apuro. Y es que a mi SAVA no le gusta aparcar en doble fila.

SAVA J4
Para todos los gustos.



LOS VEHICULOS SAVA UTILIZAN LUBRICANTES **CS**

Motor Diesel en 2 versiones (38 y 50 HP).
Consumo medio: 8-l. a los 100 Kms. Mínimo coste de mantenimiento. Amplia Red de Asistencia Técnica en toda España.

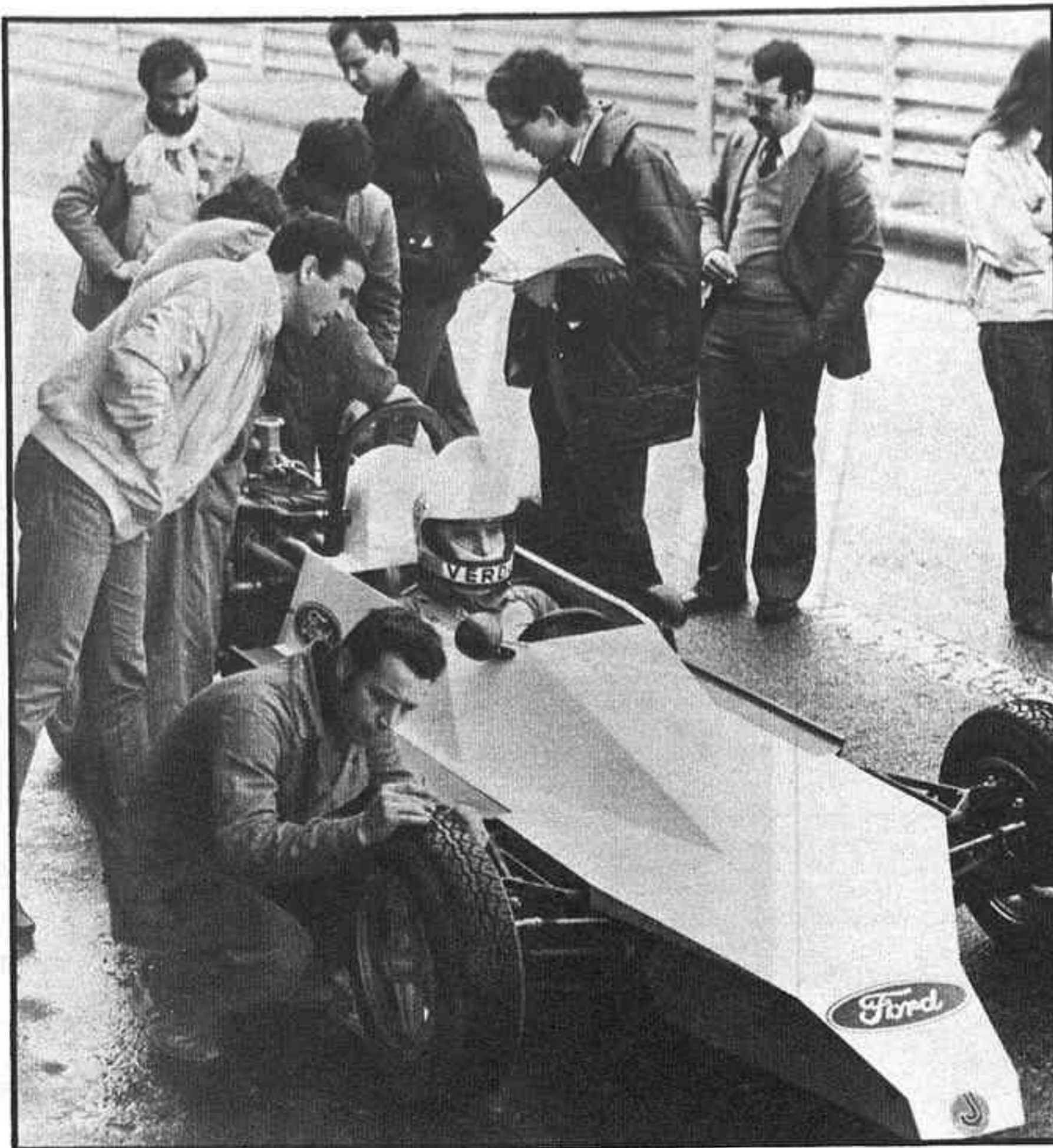
Ford y el deporte

A nivel mundial Ford está plenamente integrada en el deporte del automóvil, y como simple ejemplo podemos señalar que en este Gran Premio de España de Fórmula-1, la mayoría de los equipos, excluyendo dos o tres, montan en sus monoplasas el motor Ford Cosworth, que tantos triunfos ha proporcionado en la competición. Por su parte, Ford España, que ha iniciado de forma gradual su presencia en el mundo de la competición deportiva, este año se encuentra presente en varios frentes.

En el Campeonato de España de Velocidad, marchaba en cabeza con su Ford Escort a manos del desaparecido piloto Carlos Peñacoba y en este mismo Campeonato participan varios modelos Fiesta Super Sport, entre los

que hay que señalar el que pilota, Eloy González. Cuenta con un equipo en el Campeonato de España de Rallyes reforzado con un tercer Ford Fiesta 1600 y por primera vez, en la presente temporada, se ha puesto en marcha el Primer Campeonato Ibérico de Fórmula Fiesta, que a iniciativas de la Federación Española de Automovilismo, Ford España ha secundado esta idea con gran ilusión ya que, sin duda, servirá para crear pilotos que una vez vayan pasando a fórmulas superiores, puedan un día lograr militar en las filas de la «Fórmula Reina».

El Campeonato Monoplazas Fórmula Fiesta cuenta con 10 pruebas a disputarse en los circuitos permanentes del Jarama, Calafat y Estoril.



Monoplaza que equipa el motor del Ford Fiesta de 1.117 c.c.

Precios de turismos nacionales

SEAT		TALBOT	
Modelo	P. venta público		
Panda 35.....	403.695	Simca 1200.....	550.208
Panda 35. Asientos Esp.....	414.971	Simca 1200 Confort.....	563.132
Panda 45.....	467.552	Talbot Horizon LS.....	629.891
127 2 P.....	450.573	Talbot Horizon GL.....	661.983
127 3 P.....	465.651	Talbot Horizon GLS.....	732.968
127 2 P. CL.....	493.145	Talbot 150 GL SPL.....	818.824
127 3 P. CL.....	508.223	Talbot 150 LS.....	766.302
127 CLX.....	529.888	Talbot 150 GT 5 Vel.....	885.672
127 5 P. CL.....	502.141	Talbot 150 SX 5 Vel.....	970.234
127 2 P. Serie 52.....	467.679	Talbot 150 SX Autm.....	1.006.373
127 3 P. Serie 52.....	482.756	Talbot Solara GL.....	833.952
124 D.....	545.633	Talbot Solara SX.....	937.650
124 D LS.....	611.971	Talbot Diesel.....	1.027.010
124 D 1430.....	636.926	Talbot Diesel Lujo.....	1.102.004
131 1430.....	719.290		
131 1430 Supermirafiori.....	782.259	FORD	
131 1430 5 P.....	817.428	Ford Fiesta N.....	483.799
131 1600 5 P.....	864.648	Ford Fiesta L.....	541.008
131 1600 Supermirafiori.....	830.513	Ford Fiesta GL.....	573.570
131 CLX 2000.....	927.747	Ford Fiesta S.....	587.507
131 Diesel Supermirafiori.....	1.006.504	Ford Fiesta S 1300.....	650.053
131 Diesel 1800 5 Vel.....	923.752	Ford Fiesta Supersport.....	699.048
131 Diesel 1800 5 P.....	949.870	Ford Fiesta Ghia.....	644.395
131 Diesel Supermirafiori 2500.....	1.017.494	Ford Fiesta Ghia 1300.....	693.558
132 2000 Berlina.....	1.002.741		
132 Diesel 5 Vel.....	1.017.998	RENAULT	
132 Lujo Diesel 5 Vel.....	1.109.025	R 4.....	378.116
132 2000 Autm.....	1.082.131	R 4 TL.....	424.995
132 2000 Clim.....	1.085.363	R 5 TL.....	503.756
Ritmo 65 L-81.....	602.648	R 5 TL Confort.....	509.331
Ritmo 65 CL-81.....	642.558	R 5 TL 5 P.....	530.870
Ritmo 75 CLX.....	740.003	R 5 GTL.....	547.848
Ritmo Diesel CL.....	858.516	R 5 GTL Confort.....	553.423
Lancia Coupé Clim.....	1.163.461	R 5 GTL 5 P.....	574.962
Lancia HPE.....	1.256.169	R 5 TS.....	612.154
		R 5 TS Confort.....	617.843
		R 5 Copa.....	837.884
		R 5 Copa Compet.....	922.575
		R 6 GTL.....	525.042
		R 7 GTL.....	535.051
		R 12 TL.....	629.769
		R 12 TL Confort.....	635.846
		R 12 TS.....	698.169
		R 12 TS Confort.....	704.246
		R 12 GTL Familiar.....	710.969
		R 14 GTL.....	644.533
		R 14 GTS.....	727.778
		R 18 GTS.....	863.052
		R 18 GTS aire acond.....	936.753
		R 18 GTS Familiar.....	902.100
		R 18 GTS Fam. aire acond.....	957.801

Coordinación: José Luis GANCHEGUI

Nuevos Modelos vespa

P 200 E
INTERMITENTES SIN BATERIA
NUEVA SUSPENSIÓN
NUEVO MANILLAR

P 150 CL
MOTOR NUEVO DISEÑO
NUEVA LINEA
GRAN AUTONOMIA



MOTO VESPA,
un MUNDO NUEVO que se mueve para ti.

ES UN PRODUCTO  MOTO VESPA, S.A. 4000 puntos de venta y asistencia técnica

1er. CAMPEONATO NACIONAL SEAT PANDA



Una competición patrocinada por Seat para la promoción de jóvenes pilotos.

¡Qué bueno, oye! Este año podrás correr con tu Panda en rallyes del Campeonato Nacional.
Sólo necesitas la licencia de la Federación.

Lo demás —edad, sexo, palmarés— da igual. Lo que no da igual es tu deseo de triunfar. Pide las bases en cualquier Concesionario Seat. ¡Y a pisarle a fondo al Pandita!

Ven a correr con tu Panda.

SEAT

Seat Panda
Amigo para todo.