

EL PORSCHE, A UN PROFESOR ASTURIANO

SEMANAL

Motor 16

GRUPO

24 de diciembre de 1983

Núm. 9 • 150 ptas.

**LANCIA RALLY:
PROHIBIDO EN ESPAÑA**



ROBOS DE COCHES:

EN CUATRO MINUTOS SE LOS LLEVAN

OPEL REKORD CONTRA FORD SIERRA

FANGIO CUENTA SU SECRETO

PROBADO EL CITROËN LNA

**SORTEAMOS 15 AUTÉNTICOS
ANTIRROBOS**

Nissan: Un Fenómeno Mundial.



Nissan Motor Company, socio mayoritario de Motor Ibérica, es el tercer fabricante mundial en el sector de la automoción.

Nissan es un auténtico fenómeno, un gigante japonés que produce tres millones de vehículos al año y los comercializa en más de 160 países. Su facturación rebasa los tres billones de Yens (1 billón 920 mil millones

de Pts.) y es uno de los líderes mundiales en investigación y control de calidad.

La tecnología de Nissan es tan avanzada que fabrica cohetes para la exploración aeroespacial.

Nissan pisa fuerte en el mundo. Por eso, para introducir sus vehículos en España, eligió a Motor Ibérica, líder en los sectores agrícola y de transporte

ligero, cuyos productos están presentes en diversos mercados internacionales.

Y por fin, gracias a esta asociación, Vd. dispone ya de vehículos muy por encima de lo normal: los fabricados por Nissan-Motor Ibérica con las marcas Nissan y Ebro.

La más alta tecnología japonesa a su servicio. Aquí y ahora.



Perfección tecnológica japonesa.

Esta semana

El Porsche del joven profesor

CUANDO se decidió incluir el sorteo de un Porsche entre las acciones promocionales para el lanzamiento de MOTOR16, los vendedores auguraron que, con toda seguridad, la persona premiada renunciaría a usarlo y preferiría el dinero. Pero Indalecio García Álvarez les ha demostrado que se equivocaban, ya que este joven profesor asturiano agraciado en nuestro sorteo es un gran amante de los automóviles y el premio le ha hecho mucha más ilusión por lo que supone utilizar un Porsche que por su mero valor económico.

Indalecio García Álvarez, nuestro joven profesor, es el arquetipo del lector ideal de MOTOR16: soltero, de veintiocho años, con la carrera de Magisterio y un buen empleo, leía esporádicamente otras revistas del motor hasta que, a través de una publicidad en «Cambio16», supo del lanzamiento de MOTOR16, y desde entonces nos convertimos en su revista favorita. ¿Cuántos lectores tendrán un perfil similar entre los 142.000 que participaron en el sorteo? Creemos que son muchos y es que la compra de una revista del motor se está convirtiendo en un hábito entre el sector más vital e ilusionado de la sociedad española.

Gracias a su suerte, nuestro joven profesor disfruta de su flamante Porsche 924 sin haberse empeñado hasta las cejas y sin haber tenido que

soportar las desatenciones del importador, que en el momento de la entrega y para desencanto de millonarios demostró que no sólo en la Seat cuecen habas. Nuestro Porsche ya está en manos de su nuevo e ilusionado dueño, al que aprovechamos para advertir que no todo es miel sobre hojuelas y que a poco que se descuide los ladrones pueden entrar en su coche con casi total impunidad.

El reportaje sobre robos de automóviles que se publica en este número de MOTOR16 supone una grave denuncia contra los fabricantes de automóviles, que muestran una total indiferencia por proteger algo tan costoso, ya que hasta los ladrones más chapuceros se llevan cualquier coche en menos que canta un gallo. Los poderes públicos tienen también su buena dosis de responsabilidad en esa ausencia de problemas que tienen los ladrones para robar coches, pues aparte de no perseguir con demasiado esmero este tipo de delitos, homologan unos coches en los que cerraduras y antirrobo no sirven apenas para nada. El tema nos parece tan grave que, en tanto no encontramos mejor solución, hemos decidido sortear un buen número de antirrobo eficaces entre nuestros lectores, no sea que le roben el Porsche a nuestro joven profesor.



Tomás Cavanna

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16	59 MOTOS	Yamaha XJ 900: una señora moto
6 ACTUALIDAD	Robos de coches	64 ATREVASE A...
14	Transportistas, de uñas con Barón	66 CAPRICHOS
16 LO ULTIMO	Renault prepara sustituto para el R-18	67 MERCADO
20 FRENTE A FRENTE	Ford Sierra y Opel Rekord 2.0	68
30 FUERA DE SERIE	Lancia Rally: placer prohibido	72
35 A FONDO	Prueba del Citroën LNA 11 RE	76 AGENDA PERSONAL
45 ESCRITOR INVITADO	Leopoldo Azancot	78 MI PRIMER AMOR
46 OCIO	Ben-Hur cabalga de nuevo	79 CUENTENOS SU CASO
49 VIAJES	La ruta dorada de Cataluña	81 CARMEN RICO-GODOY
51 XAVIER DOMINGO	Vías de Roma	82 JUAN BALLESTA
52 DEPORTE	Rallysprint	JUEGUE Y GANE

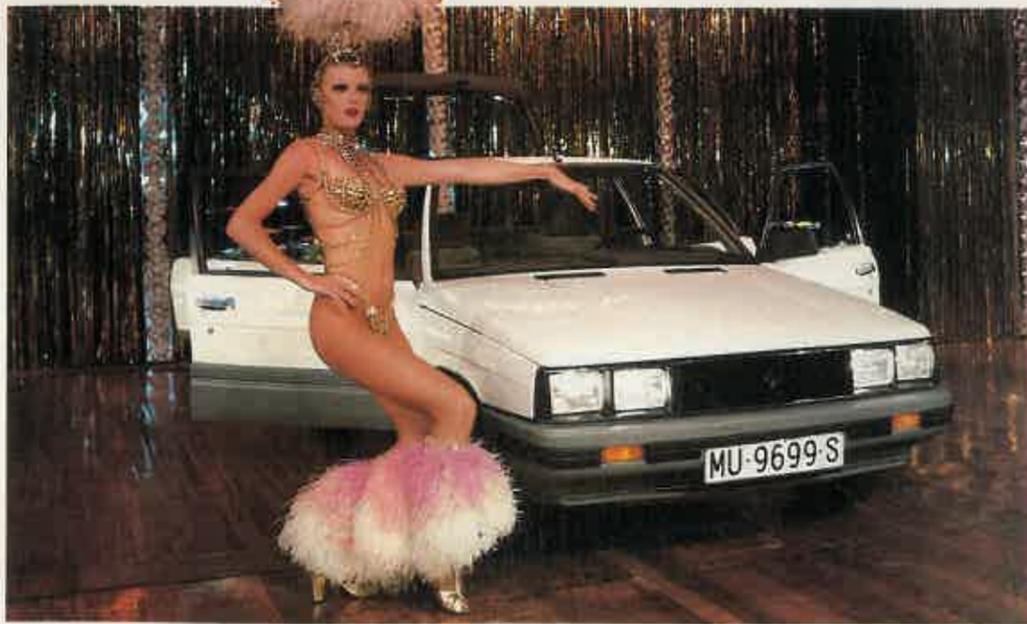
Pág. 10

El Porsche de MOTOR16 se fue a Asturias. Su destinatario fue un profesor de Ribadesella, Indalecio García Álvarez, y a sus alumnos les gustó casi tanto como a él.



Pág. 42

MOTOR16 entrevistó a Juan Manuel Fangio en Argentina. El cinco veces campeón del Mundo recordó su época más querida: la de sus primeras experiencias con los coches de carreras.



Peugeot se impuso al Gobierno francés

El pasado viernes día 16, la dirección de Peugeot-Talbot decidió el cierre de su factoría de Poissy, en la que trabajan 16.000 obreros. El objetivo es presionar al Gobierno a tomar una decisión sobre el plan de viabilidad que fue remitido por la dirección de la empresa hace seis meses. En el mismo se pedía autorización para el despido de 2.905 empleados. Tras el cierre el propio primer ministro, Pierre Mauroy, convocó a la dirección de Peugeot-Talbot a una negociación de la que salió la autorización para el despido de 1.905 obreros, a cambio de algunas mejoras sociales para el resto de los obreros.

EL RENAULT 11, TAMBIEN CON DIESEL

LA Regie Renault ha puesto en catálogo una versión diesel del R-11. Esta nueva opción era algo que se veía venir, puesto que no hay ningún inconveniente técnico para que pueda recibir también el motor 1.600 del R-9 Diesel. Tal versión debería ofrecerse también en el mercado español en un breve plazo de tiempo.

Hablando de la actividad de Renault en el mercado español, hemos de mencionar el cese de la producción

del R-7, después de nueve años de existencia.

G. M. TRAE DINERO

GENERAL Motors ha decidido constituir una sucursal en España, a la que dotará con trescientos millones de dólares, a fin de financiar a través de fondos propios parte de las inversiones ya realizadas. En realidad se trata de una operación financiera y no supone nuevas inversiones. Sin embargo, las autoridades españolas han intentado «vender» esta decisión de G.M. como un dato más para animar a los inversores extranjeros.

Prosa tierna

Las restricciones al tráfico en el centro de Madrid durante las Navidades ha inspirado a su alcalde, Enrique Tierno Galván, uno de sus bandos cachondos en el que denuncia el afán de los madrileños de «concurrir a los mismos sitios durante las mismas horas», y justifica esa medida «pese a que pocas veces se guisa el cabrito a gusto de todos». Para el «viejo profesor», la afluencia de los madrileños al centro se realiza «sin meditar bastante el hecho ciertísimo, acreditado por moralistas y



filósofos y recordado cautamente, de modo indirecto, por Aristóteles en los libros de física, que ni las calles estiran ni los edificios encogen», resaltando más adelante que «los moradores de esta antiquísima Villa es gente inclinada a excusar el coche, señal de valer, pompa y boato, grandísimo sustento para el orgullo y el pavoneo».

SEAT FRENA LA SUBIDA DE PRECIOS

TODOS los fabricantes nacionales de automóviles están interesados en subir los precios de sus coches nuevos en torno a un 5 por 100 para recuperar costos, pero ninguno se atreve a ser el primero en tomar dicha medida y todas las miradas se dirigen a Renault, actual líder del mercado y por ello quien marca las pautas. Pero la llamada «guerra sucia» de Seat, que aplica continuamente precios de oferta a sus modelos en stock o sobrealvalora el precio de los usados, está provocando que la gente de Renault



Ochenta y seis años de baterías

Desde 1897 en España el concepto de batería o pila eléctrica ha estado unido a Tudor. En una reciente encuesta se ponía de manifiesto que la cuota de mercado de Tudor en primeros equipos ascendía al 64,56 por 100. Con las únicas excepciones de Ford y Opel, las baterías Tudor forman parte de los primeros equipos del resto de fabricantes nacionales en un porcentaje superior al 50 por 100.



sea reacia a una subida que se cantaba inminente ya que, según vendedores vinculados al líder, «de nada sirve elevar en bloque los precios si Seat luego baja por su cuenta». En este compás de espera, Ford mantiene bloqueado el precio del Orión, esperando a ver si cambian los precios antes de que el modelo se ponga a la venta.

CIENT OCTANOS

- La Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos de Motor ha solicitado al ministro de Economía y Hacienda que se prorrogue un año más la **reducción actual del Impuesto de Lujo** para vehículos hasta 10 caballos fiscales. En el mismo escrito solicitan que se incrementen hasta 350.000 y 79.000 pesetas las bases exentas de impuestos en las transacciones de automóviles y motos, respectivamente.
- En Alemania los coches los eligen las alemanas. Ellas deciden, en un 40 por 100 de los casos, la marca del coche. En el 72 por 100 de los casos eligen coches alemanes y para ellas es más importante el consumo que la forma de la carrocería.
- Con la compra del 40 por 100 de las acciones de Hispano-Francesa de

CIENT MIL MERCEDES 190

AL año escaso de la presentación del Mercedes 190 se ha fabricado ya el número 100.000, que salió de la cadena de producción en la fábrica de Sindelfingen. Este feliz acontecimiento coincide con el anuncio de la ampliación de la factoría Mercedes Benz en Bremen, precisamente para incrementar la producción de este modelo, que figura en el cuarto lugar del ranking alemán de ventas, por detrás de Ford y delante de BMW. Para el verano de 1984 se prevé el comienzo de la producción de la versión deportiva del 190, que monta el motor de 2,3 litros, con 16 válvulas y 185 caballos de potencia.

Vehículos Industriales a Peugeot, S. A., Renault Vehicules Industriels ha ampliado su participación en su filial española **Hispanvinsa** hasta el 90 por 100.

● El fabricante de neumáticos **Dunlop** ha tenido que retirar una campaña de publicidad en Inglaterra, en la cual un jeque árabe acuchillaba cubiertas que prometían ahorro de combustible. Bajo fuertes protestas del Estado de Arabia Saudí, la directiva de la empresa se ha excusado oficialmente.

● La firma automovilística francesa **Renault** ha reducido su participación en Volvo a menos de un 10 por 100, después de que haya renunciado a acudir a la ampliación de capital de la compañía sueca.

Sobran taxis

Es la conclusión a la que ha llegado un grupo de profesionales del taxi, reunidos en Barcelona. En concreto, en la Ciudad Condal sobran 3.000 licencias de las más de once mil existentes. La primera medida que se ha tomado es congelar la concesión de licencias. De cara al futuro, la propuesta que ha tenido más eco es la posible creación de un modelo específico de taxi, a imagen de los populares «cabs» de Londres. Y un dato de interés: el 82 por 100 de los taxis matriculados utilizan gas-oil, mientras que en 1977 el 75 por 100 se movían a butano.



Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.
 Presidente: Juan Tomás de Salas.
 Vicepresidente: Alejandro Muñoz Alonso.
 Director: Tomás Cavanna.

Coordinador Editorial: Pedro Páramo. Asesores de Dirección: Juan Ballesta y Félix Lázaro. Redactor-Jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); Angel Carchenilla (Arte y Fotografía); Sergio Piccione (Producto). Redacción: Enriqueta Antollín, María Jesús Benoit, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez, Jorge Silva. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. País Vasco: Ander y Gorka Landaburu y Josu Bilbao (Fotografía). Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Italia); Pedro Antonio Chocano (Francia); Peru Egurbide (Reino Unido); Alfonso Rojo (Estados Unidos); Miguel Segura (Alemania). Diseño: Olegario Torralba, Juan González. Fotografía: Alfonso J. Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: Lynn Martling, María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbeta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Simonnetta Garib (Pruebas); Angel González (Video); Antonio González (Tira de humor); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Rafael Lombar (Motos); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Julio César Montenegro (Pruebas); Ignacio Moreno (Tira de humor); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Victor Piccione (Pruebas); Caridad Plaza («Mi primer amor»); Carmen Rico Godoy (Humor); José Luis de la Viña (Náutica).

Director gerente: José Luis Virumbrales.
 Director de Publicidad: Miguel Angel Martínez. Subdirector de Publicidad: Julio José Benito. Anuncios por palabras: José Carlos de Santiago. Director Administrativo: Alfredo Uriarte.
 Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-17. Teléfonos: 407 27 00 — 407 41 00. Télex 43974 nyre e.
 Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-17. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Cervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-17.

Es una publicación del GRUPO 16.
 Director general: Alfonso de Salas.
 Director comercial: Ramón Sánchez Paños. Director de Publicidad: Balbino Fraga.
 COPYRIGHT 1983. Depósito Legal: M. 30.247

Mientras usted baja a comprar tabaco o tomarse una cerveza, le pueden robar el coche sin que se entere. Menos de cuatro minutos necesitan los ladrones para llevarse su vehículo, sea cual sea. Los fabricantes no se preocupan de los antirrobo.

ROBOS DE COCHES: LOS FABRICANTES DAN FACILIDADES

MOTOR16 invitó a dos «especialistas» en el robo de automóviles para abrir, poner en marcha y recorrer unos metros con cuatro modelos distintos de diferentes marcas. Los resultados conseguidos son alarmantes para los conductores: en treinta segundos se abre una puerta; en tres minutos se hace un puente, y en cinco el coche está a medio kilómetro de donde usted lo dejó.

Los vehículos que se eligieron para esta prueba fueron un Seat Panda, un Renault 5, un Ford Fiesta y un Citroën GS, todos ellos en condiciones normales de uso y sin más antirrobo que el que traen de fábrica. Nuestros «especialistas» estaban dispuestos a enfrentarse con cualquier modelo, y antes de iniciarse la prueba no conocían el tipo de coche que debían «robar».

El más fácil de abrir, desbloquear y arrancar fue el Citroën, mientras que el Panda resultó imposible ponerlo en marcha, ya que comenzó a sonar el claxon cuando se intentó hacer el puente. El bloqueo del Renault 5, como el de todos los de la marca, resultó muy difícil de romper, y el Fiesta se abrió haciendo saltar el cortavientos con dos fuertes patadas.

La prueba se hizo con los coches aparcados en la calle, como si de vehículos normales se tratase. Uno de los «cacos», especialista en abrir vehículos para mangar lo que los conductores despidados dejan dentro, y el otro, preparado para introducirse rápidamente en el coche e intentar ponerlo en marcha. Un mechero y unos alicates, que sólo utilizó en una ocasión, fueron las herramientas de trabajo del encargado de arrancar los coches. El otro disponía de un artilugio especial, muy fácil de hacer, que en el

argot de estos profesionales se conoce como «espada». Esta «espada» sirve, según los cacos, para cualquier tipo de cerradura y es infalible. La puerta elegida siempre es la del conductor, porque «cuando va a abrir un coche por el lado izquierdo no levanta sospechas, porque parece que eres el dueño que se lo va a llevar», dijeron. Además, existe una justificación más importante para preferir el lado izquierdo: es la cerradura más usada, y por ello suele tener mayores holguras, o por lo menos siempre está más floja que el resto y esto la hace más vulne-

rable que las demás del coche. El primer coche con el que se enfrentaron fue el Citroën, un GS, matrícula de Madrid 5604 AF, y más de cien mil kilómetros encima. El aspecto avejentado del vehículo hizo exclamar a los cacos: «Este coche puede estar seguro en la calle; nadie va a robar un cacharro así.» La cerradura saltó en treinta segundos, y en un minuto y medio se desbloqueó el volante, que quedó casi inservible. Para poner en marcha el coche necesitaron dos minutos, once segundos y ocho décimas, y eso que el «ladron» se hizo sangre en la mano al tirar de los cables. Al ver la herida comentó: «Son gajes del oficio.» Cuando terminó nos confesó que había estado mucho más nervioso y menos fino que cuando el trabajo era de verdad, aunque no supo explicar por qué. «Al ir a robar un coche siempre se actúa en grupo, y se vigila estrechamente a la víctima», dijo. Los «especialistas» aseguran que el sistema nunca falla, pues un aviso a tiempo permite salir corriendo, aunque, eso sí, sin llevarse el coche o lo que tiene dentro.

Los Renault tiene fama de abrirse con mucha facilidad; el «abrepuestas» aseguraba que el Renault 12 y el Renault 18 «se pueden abrir en un instante con la punta de un zapato». Para la puerta del R-5, matrícula de Madrid 1996 BW, fueron necesarios veintitrés segundos y nueve décimas. Arrancarlo costó tres minutos, cincuenta y nueve segundos, a pesar de la cantidad de cables que llevaba sujetos con cinta aislante, consecuencia de anteriores robos. La cremallera de la dirección quedó seriamente dañada al desbloquear el volante, y fueron necesarias dos personas tirando con fuerza para lograr el desbloqueo, pues estos coches



En medio minuto, todos los coches abiertos. Las cerraduras se abren con absoluta facilidad.

Seat Panda

Coche abierto en 35 segundos. Sin embargo, a los ocho minutos y medio de manipular en su interior, los cacos desistieron en su empeño de llevarse el pequeño utilitario; cada vez que intentaban conectar los cables empezaba a sonar el claxon. Ante estas situaciones o en caso de que el coche tenga un sistema de antirrobo sonoro con bocina, los ladrones salen huyendo por regla general ante el temor de ser descubiertos.



Renault 5

Coche abierto en 23 segundos 9/10. Coche arrancado en 3 minutos 59 segundos. La cerradura del Renault 5 fue la que menos tiempo se resistió a la infalible «espada» de los cacos, con la que se puede abrir cualquier coche. Por el contrario, desbloquear la cerradura de la dirección fue mucho más difícil. Su sistema de seguridad ofrece mayor resistencia.



Ford Fiesta

Coche abierto en menos de 20 segundos

Coche arrancado en 3 minutos y 18 segundos

Con la cerradura del Fiesta se rompió la «espada» de los cacos. La decisión de éstos fue dar dos patadas al derivabrisas y abrir la puerta metiendo la mano por dentro. Los coches que llevan derivabrisas son de los que se roban más fácilmente y los primeros que «atacan» los ladrones. En una de las fotos puede verse cómo pelan los cables con un mechero para hacer un puente.



Citroën GS

Coche abierto en 30 segundos

Coche arrancado en 2 minutos y 11 segundos

Con el GS el «ladrón» se hizo sangre en la mano al tirar de los cables, pero ello no fue óbice para que tardara menos tiempo que con los otros coches en ponerlo en marcha y llevarse.



llevan varias placas metálicas que en conjunto ofrecen mayor resistencia que la habitual pestaña que montan otros fabricantes.

Aunque los Seat son los vehículos preferidos de los cacos, porque se roban con facilidad, el Panda ha resultado ser la excepción que confirma la regla. Lo indiscriminado de su sistema eléctrico, y la cantidad de cables amontonados que lleva, son dificultades a la hora de querer hacer un puente. Nuestro Panda, matrícula de Madrid 3852 DY, lo abandonaron sin poder arrancarlo, cuando llevábamos contabilizados ocho minutos y medio; pero si de verdaderos ladrones se hubiera tratado, mucho antes habrían desistido de su empeño, pues a los pocos minutos de comenzar la manipulación con los cables, el claxon comenzó a sonar insistentemente. El pitido se repetía cada vez que se intentaba una nueva conexión.

En este coche la puerta elegida para entrar fue la de la derecha, y con la «espada» sólo se necesitaron treinta y cinco segundos para abrirla. Curiosamente ha sido la única cerradura que no ha quedado inutilizada; ahora está un poco más dura que antes, pero se puede abrir y cerrar con la llave perfectamente.

El último coche era un Ford Fiesta, y al romperse la herramienta de los ladrones al intentar forzar la cerradura, éstos no se amedrentaron. Sin pensarlo, de dos certeras patadas, rompieron el cortavientos y se introdujeron en el



vehículo en menos de veinte segundos. Este es otro de los sistemas preferidos por los cacos para acceder al interior de los coches que llevan cortavientos, ya que los cristales saltan con mucha facilidad. Arrancar el Ford fue sencillo, tres minutos y dieciocho segundos bastaron para quitar la carcasa de plástico que esconde los cables y poner en marcha el coche. Al llevar este modelo tan sólo cuatro cables, y encontrar la conexión correcta resulta muy fácil.

Según nuestros «ladrones», ningún coche está a salvo de los cacos. «Cualquier modelo se puede abrir; si de verdad quieres, te lo llevas —aseguran—. Lo que ocurre es que ahora los coches se roban directamente amenazando al dueño con una pistola o a punta de navaja.» Así, el vehículo no sufre ningún daño, y esto es muy importante cuando el robo del coche es simplemente un paso para cometer alguna fechoría más importante. Aseguran que el Seat 600 es de los más fáciles de descerrar, mientras que el 850

especial resulta difícil. Recuerdan el desaparecido Morris MG como el más complicado de abrir de todos los tiempos, aunque no supieron exactamente explicar el porqué.

Mientras tanto, las marcas de automóviles se limitan a pasar las homologaciones obligatorias sin preocuparse de más. Nunca le han dado mayor importancia al tema de los antirrobo. Desde que en 1973 se hicieron obligatorios por ley, se han limitado a montar los sistemas más sencillos. Ni siquiera han ofertado como equipos opcionales otros sistemas más eficaces. Las marcas han preferido ir a equipos del tipo de las cerraduras centralizadas o los elevavolantes electrónicos, que entran más por los ojos. No parece que juzguen como muy comercial la oferta de un antirrobo que cumpla con su objetivo a entera satisfacción. Entretanto, los cacos abren y se llevan los coches con toda facilidad. Los fabricantes deberían tener esto más en cuenta. La ley específica que los sistemas de bloqueo deben de actuar sobre alguno de los dispositivos de dirección o transmisión, y prohíbe específicamente los que actúen sobre los frenos. En España existen casas especializadas que proveen a las marcas de cerraduras y sistemas de bloqueo, que siempre actúan sobre la dirección. En algunas ocasiones es el propio fabricante de automóviles quien facilita el diseño al proveedor.

M.ª Jesús Benoit
Fotos: Angel Carhenilla

QUE HACER SI LE ROBAN EL COCHE

DESDE que la compra de objetos robados (receptación) ha sido calificada con la misma pena que el delito de robo se ha comprobado que el número de coches desaparecidos ha disminuido bruscamente. Ahora son los fines de semana y visperas de festivos cuando más sustracciones de vehículos se realizan.

Siempre son los coches más vendidos y más nuevos los preferidos por los cacos, esto confirma la idea de que se suelen tomar los vehículos «prestados» para dar una vuelta o cometer otro delito de mayor entidad.

La estadística revela que en las provincias del sur de España desaparecen mayor número de coches; allí existen más posibilidades de venderlos con documentación falsa fuera de España, bien en Portugal o en cualquier país del norte de África.

Si cuando va a buscar su coche se lo han robado, lo primero que debe de hacer sin pérdida de tiempo es acercarse a la Comisaría o puesto de la Guardia Civil más próximo para poner la denuncia correspondiente. Si

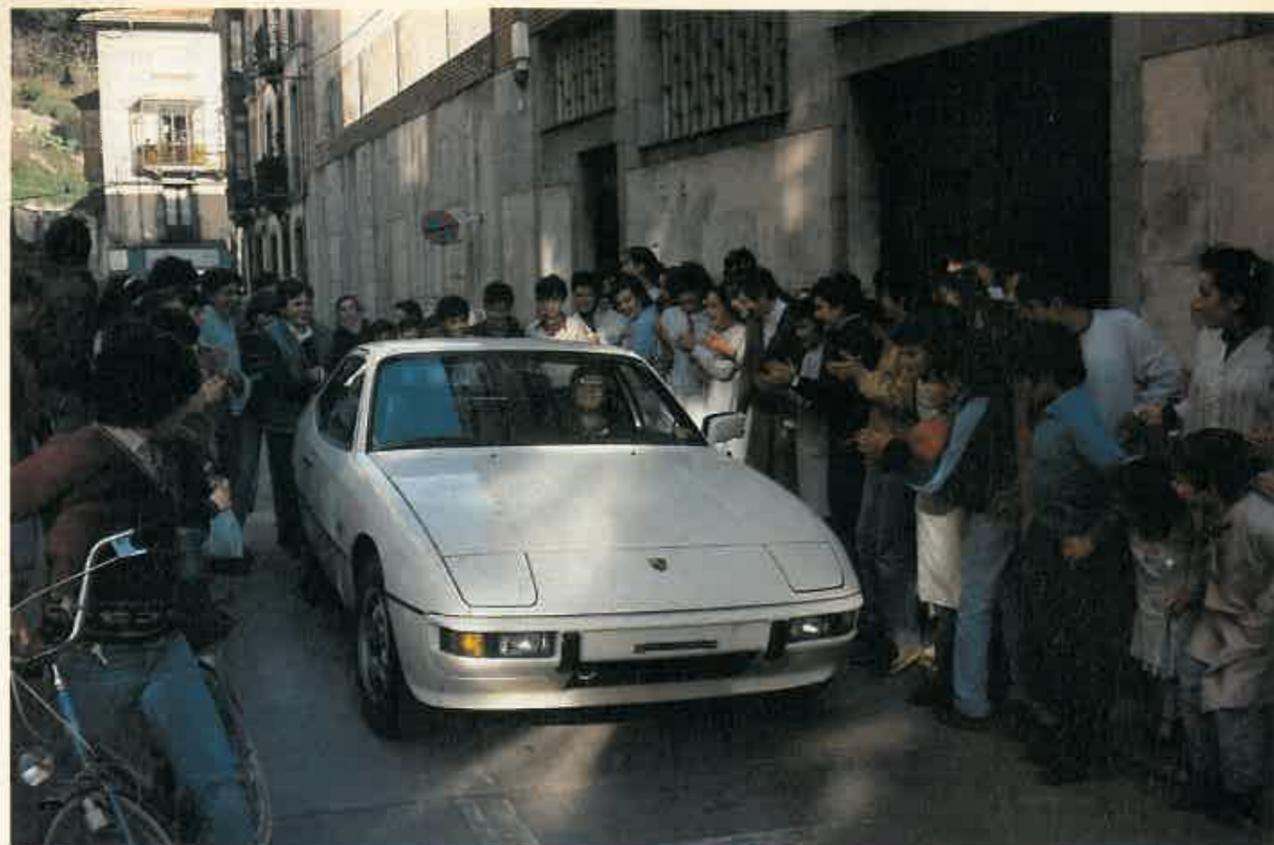
lo tiene asegurado contra robo, con el resguardo en su poder, deberá dirigirse, en el plazo más breve posible, a su compañía aseguradora para dar parte de su desaparición. El plazo establecido para presentar el parte por robo varía de unas compañías a otras; lo normal es que no sea menor de cinco días, y nunca excede de los quince días. Si su vehículo no aparece, la compañía le pagará el ochenta por ciento del valor venal del coche. Es decir, según esté valorado por matrícula en el momento del robo en las guías de tasaciones oficiales. El asegurado pierde siempre un veinte por ciento del valor de su automóvil. Las entidades aseguradoras tratan así de que el usuario se obligue a tener cuidado y tomar medidas precautorias contra los robos.

Si el automóvil no aparece en un plazo razonable —oscila entre los quince y treinta días— la compañía paga. Pero siempre ofrece la posibilidad de esperar un tiempo antes de realizar la transacción.

Por lo general, son los usuarios los

que se resisten a tomar conciencia de que su coche no aparecerá, y suelen ser ellos los que piden una prórroga. En caso de que el coche aparezca cuando ya se ha cobrado el importe del robo, el vehículo es propiedad de la entidad aseguradora. De todas formas, usted puede recuperarlo devolviendo a la aseguradora el dinero cobrado. Esta posibilidad resulta muy interesante para el usuario, puesto que recupera el veinte por ciento que en principio se daba por perdido y además no pierde los impuestos ya pagados.

Los seguros a todo riesgo cubren el robo del vehículo y la reparación de componentes de fábrica dañados por los ladrones. Las mejoras introducidas por el propietario deben estipularse en una cláusula aparte, pues, en caso contrario, la compañía no se responsabiliza de estos objetos. También existe la posibilidad de suplementar el seguro a terceros con una póliza de robos, pero en ningún caso el seguro cubre los objetos que haya en el coche en el momento del robo.



Un profesor con suerte y aplaudido por sus chicos
Los niños difundieron la noticia en Ribadesella

EL PORSCHE DE MOTOR 16 A UN PROFESOR ASTURIANO



El notario comprueba las listas
El 83.443 fue el número ganador



El sueño se hace realidad
El Porsche es tuyo

COMO si de Papá Noel y los tres Reyes Magos se tratara, fuimos recibidos el pasado jueves por los vecinos de Ribadesella las cuatro personas encargadas de hacer la entrega del Porsche que MOTOR 16 ha sorteado entre sus lectores. Niños corriendo detrás del coche, gente asomada a las ventanas y puertas de las tiendas y bares. Era un anticipo de la Navidad, y una alegría contagiada flotaba en las calles. Un Porsche 924 es el regalo más importantes que una publicación española ha hecho nunca entre sus lectores, y su importancia la avalan las 141.155 cartas que durante cinco semanas se han recibido en nuestra Redacción. Durante unas horas fuimos protagonistas de algo tan maravilloso como ser creadores de felicidad, la del ganador, Indalecio García Álvarez, la de su familia y la de todo un pueblo. Y esta es la crónica de veinticuatro horas, desde el sorteo en el Real Automóvil Club de España a la entrega de las llaves del coche en Ribadesella.

Poco antes de las doce del mediodía del pasado día 14, el notario de San Sebastián de los Reyes, Manuel Tamayo Clares, extrajo las bolas del bombo, cuyas cifras compusieron el número 83.443, que como se comprobó correspondía al tercero de los cuatro cupones enviados por Indalecio García, residente en Ribadesella. Inmediatamente, el director de MOTOR 16 comunicó telefónicamente con el domicilio del ganador, y fue su hermana Loli la primera en conocer la grata noticia. Indalecio es profesor en un colegio privado en Ribadesella y en aquel momento se encontraba dando su clase de Lengua, y fue una alumna quien le anunció que su madre, doña

Josefa, le esperaba en la calle. «No me digas que me ha tocado el Porsche», gritó desde la ventana del aula al ver la cara de alegría de su madre.

Después supimos por su hermana, que tras hablar con Tomás Cavanna, que le comunicó la noticia, y el presidente del Grupo 16, Juan Tomás de Salas, tuvo que tomar un trago de whisky para reponerse de la emoción y recuperar el color.

A las veinticuatro horas de celebrarse el sorteo, el Porsche 924 llegó a Ribadesella. Entramos por la calle



Con las cartas a la vista
Más de 140.000 cartas llegaron a nuestra Redacción

Mayor, pero antes de llegar al domicilio del afortunado ganador, los niños, que en aquel momento salían del colegio, rodearon el coche. Indalecio se acercó al coche y a modo de saludo dijo un lacónico «soy yo», mientras no dejaba de mirar su coche, como si fuera una aparición. Precisamente, la escena se producía a escasos metros de la librería-estancia donde se vendieron los ejemplares que llevaron la suerte a Ribadesella. Delia, la dueña del establecimiento, también se unió al numeroso

grupo y nos mostró el cartel que había expuesto en el escaparate de su librería, para que todos supieran que ella había traído la suerte.

Un hombre de suerte

Indalecio, como ya hemos dicho, es profesor y da clases de Lengua y Sociales. Tiene veintiocho años, está soltero y le apasionan los coches. «Mi hijo es un hombre de suerte —nos decía su madre—, terminó pronto y muy bien su carrera, después hizo la mili y nada más terminarla encontró trabajo aquí mismo, incluso esperaron unas semanas en el colegio para que comenzara sus clases y ahora le toca el coche que más ilusión le hacía.» Desde hace tres años tiene un Renault 5, que compró en Grado y que aún no sabe que hará con él, pues en ningún momento dudó que se quedaría con el Porsche para disfrutarlo, a pesar de las ofertas que ya ha tenido para que lo vendiera.

Su novia se llama María Victoria y estudia Magisterio en Oviedo y, muy a su pesar, fue la única persona que no estuvo presente en el gran día de Indalecio.

La entrega de las llaves la efectuó Alfonso de Salas, director general del Grupo 16, a la puerta del Ayuntamiento riosellano, y en presencia de su alcalde, Juan Ureta, que no dudó en sumarse a la fiesta y en tomar la suerte de Indalecio como la de todo su pueblo. «Desde los cuatro años y medio que llevo al frente de la Alcaldía —dijo posteriormente— participar en este acontecimiento es uno de los hechos que más satisfacción me ha producido.»

También se produjeron escenas de emoción, y la madre de Indalecio no



Indalecio García Álvarez, el ganador y su madre, doña Josefa, en el puerto de Ribadesella
«Mi hijo es un hombre de suerte, terminó la carrera, hizo la mili, tiene trabajo y gana el coche»



CUANDO TODOS SON AMIGOS.



Indalecio siempre ha sido querido y respetado por sus alumnos y ahora presumen de tener un «profe» con Porsche



pudo reprimir algunas lágrimas cuando vio a su hijo montarse por primera vez en el Porsche. Aunque la noticia había corrido desde el primer momento, transmitida especialmente por los niños, las felicitaciones llovieron cuando vieron que el coche estaba allí, y el sueño se había hecho realidad. La frase que más se oía era: «Me darás una vuelta», otros «hay que mojarlo con sidra», e Indalecio, abría una y otra vez las puertas del coche.

Para nosotros también fue una sorpresa encontrarnos en la persona del ganador de nuestro premio el tipo de lector en el que tantas veces pensamos cuando comenzamos a trabajar en MOTOR 16. Indalecio García era, desde que comenzó a conducir y se enteró de la publicación de nuestra revista a través de «Cambio 16», de la que

Carta de Plata

EL RIOJA DE TODOS.



CON LA GARANTIA DE BERBERANA.

Tinto-Rosado-Blanco.

Delia vendió los ejemplares al ganador del Porsche y, como si del «gordo» se tratara, lo anunció en el escaparate de su librería



es asiduo lector. Nuestras pruebas le parecen irreprochables, pero según su criterio le gusta el nuevo enfoque que MOTOR 16 da a la información del automóvil, las rutas de los viajes, el tratamiento de la sección de Mercado y la defensa que se hace del consumidor. Ahora, por supuesto, es lector asiduo de MOTOR 16. Según la propietaria de la librería de Ribadesella, donde el afortunado ganador del Porsche adquirió los números del MOTOR 16, los compradores de nuestra revista son generalmente hombres, normalmente jóvenes, y desde los primeros números se han hecho lectores habituales de ella. Además, para nuestra satisfacción, Delia nos dijo que habitualmente todas las semanas se agotan en su tienda y en la de su hijo —en la misma calle Mayor— todos los ejemplares que la sirven, y suponemos que a partir de ahora con más motivo.

Francisco del Brío
Fotos: Angel Carchenilla

TRANSPORTISTAS: DE UÑAS CON BARÓN

El malestar entre los profesionales del transporte contra el ministro del ramo, Enrique Barón, es creciente. Pese a las ofertas de colaboración de los transportistas, desde que se constituyera el nuevo Gabinete, los responsables del Ministerio oyen, pero no escuchan; la toma de decisiones se realiza sin contar con el asesoramiento de los transportistas y prima la política de parcheo de los últimos años, en lugar de una ordenación racional del sector. Las organizaciones profesionales se están planteando la posibilidad de adoptar serias medidas de fuerza. Y si no lo han hecho ya se debe a la mala imagen que el sector, tradicionalmente en la picota, tiene entre la opinión pública, según han manifestado a MOTOR16 fuentes de los transportistas.

A poco de tomar posesión el nuevo responsable del Ministerio, las organizaciones del transporte plantearon una serie de reivindicaciones para sanear y sacar adelante un sector básico que da trabajo a más de un millón de personas. Entre esas peticiones, orientadas básicamente a poner coto a la piratería que se enseñorea en el transporte, figuraban el establecimiento de un nuevo marco tarifario, la contingentación cero, la regulación del acceso a la profesión y facilidades crediticias para renovar un parque en su mayor parte caduco y obsoleto.

El Ministerio se comprometió a cumplir estas peticiones antes de finalizar el año actual. Pero la realidad es bien distinta: no existen nuevas tarifas, la contingentación no sale adelante, el acceso a la profesión «se estudiará más adelante» y de la línea de crédito en condiciones favorables dispuesta para que los transportistas mejoraran su herramienta de trabajo, nadie sabe lo que ha sido. Incluso la ley de Ordenación, muy retrasada en su elaboración, puede no ver la luz en la actual legislatura.

Para Manuel García Abárzuza, presidente de CONETRANS, «es una incongruencia sacar adelante una ley de Inspección y Sanciones, que, por otra parte, era necesaria, sin haber abordado antes la famosa ley de Ordenación del sector. No se puede ir sancionando impunemente cuando la legislación en vigor data de 1947. Y más cuando



Un año después de su toma de posesión, Enrique Barón no ofrece soluciones a los transportistas. Las organizaciones del sector se están planteando adoptar soluciones de fuerza.

muchos de los infinitos parches, en forma de decretos y órdenes ministeriales, aprobados en los últimos años, rozan la inconstitucionalidad». Como botón de muestra curioso sirva el que desde el punto de vista administrativo, la titularidad corresponde aún al vehículo y a la empresa, reminiscencia de años de posguerra en los que las autoridades franquistas querían tener el control del parque por si procedía su requisamiento.

«Somos los primeros interesados —añade García Abárzuza— en dignificar la profesión, en que se controle para evitar piraterías. Pero son demasiados años de parcheo sin adoptar soluciones realistas.» Preocupa, asimismo, a los transportistas la vorágine de denuncias emanadas desde el Ministerio, muchas de ellas «sin pies ni cabeza», según otras fuentes, quienes piden que si realmente «existen las mafias que se dice, se diga quiénes son, dónde operan y cuáles son sus métodos». La Administración —aseguran— ha lanzado la piedra y ha escondido la mano.

Denuncian también estos profesionales el rechazo por los técnicos de la Administración de su asesoramiento.



«Existe un retraso evidente en la adopción de medidas políticas —añaden— porque Enrique Barón se desentiende del tema. El auténtico ministro de Transportes es el director general, Manuel Panadero, que tropieza con dificultades administrativas.»

El propio Panadero, que está bastante bien considerado por el sector, aduce la escasez de medios para sacar adelante «un importante paquete legislativo en cartera».

Pero también es cierto que muchas de las disposiciones que tienen que pasar por el Parlamento no son tramitadas por la vía de urgencia, precisamente por esa ausencia de firmeza y de decisiones políticas de que está haciendo gala el Ministerio. Es curioso destacar el hecho de que un rimbombante Instituto de Estudios del Transporte, creado en 1977 y en el que figuran —o al menos cobran— una cincuentena de técnicos superiores, y que debería ser el soporte tecnológico del Ministerio, no haya facilitado aún ningún estudio que permita afrontar una ordenación seria del sector.

De momento, los transportistas están acelerando los movimientos de unión asociativa.

En mercancías, CONETRANS se fusionará próximamente con la FNTM (Federación Nacional de Transporte de Mercancías).

También en viajeros se reducirá el número de organizaciones. «Somos uno de los sectores —concluye García Abárzuza— que menos expedientes de crisis ha presentado y donde hay un mayor empleo. Pero necesitamos unas reglas de juego claras para nuestra supervivencia.»

Raúl R. Sáez



Los controladores de la ORA, delatores a sueldo. Algún ciudadano debe más de cuatrocientas mil pesetas

Las autoridades del Ayuntamiento de Madrid se han puesto en plan duro y la grúa está retirando de las calles un total de 5.000 vehículos con orden de embargo por impago de las infracciones

LA GRUA PERSIGUE A CINCO MIL MADRILEÑOS

El Ayuntamiento de Madrid se ha puesto en plan serio y, casi a escondidas, a decidido cobrar de una manera definitiva el importe de las infracciones que le adeudan los conductores de la Villa y Corte. Agotado el procedimiento administrativo, las autoridades municipales han puesto en marcha sin previo aviso una operación de busca y captura de aquellos vehículos sobre los que pesan órdenes de embargo.

Con esa fórmula, en sólo veinte días la grúa ha retirado de las calles madrileñas unos trescientos vehículos, y sus propietarios se han visto obligados a abonar las multas pendientes para poder recogerlo. La intención de los municipios es realizar esta operación con los cinco mil automóviles que se encuentran en esas condiciones, y para ello se han dado un plazo de cuatro meses.

La forma de actuar es muy simple: con el listado en poder del Ayuntamiento, cada día se comunica a los vigilantes de la famosa ORA y a la Policía Municipal las matrículas a perseguir. En la pasada semana se llegó a la M-9999-CB. Cuando uno de ellos es avistado, la grúa se encarga de trasladar el vehículo al depósito, aunque en ese momento no esté cometiendo una

infracción de estacionamiento.

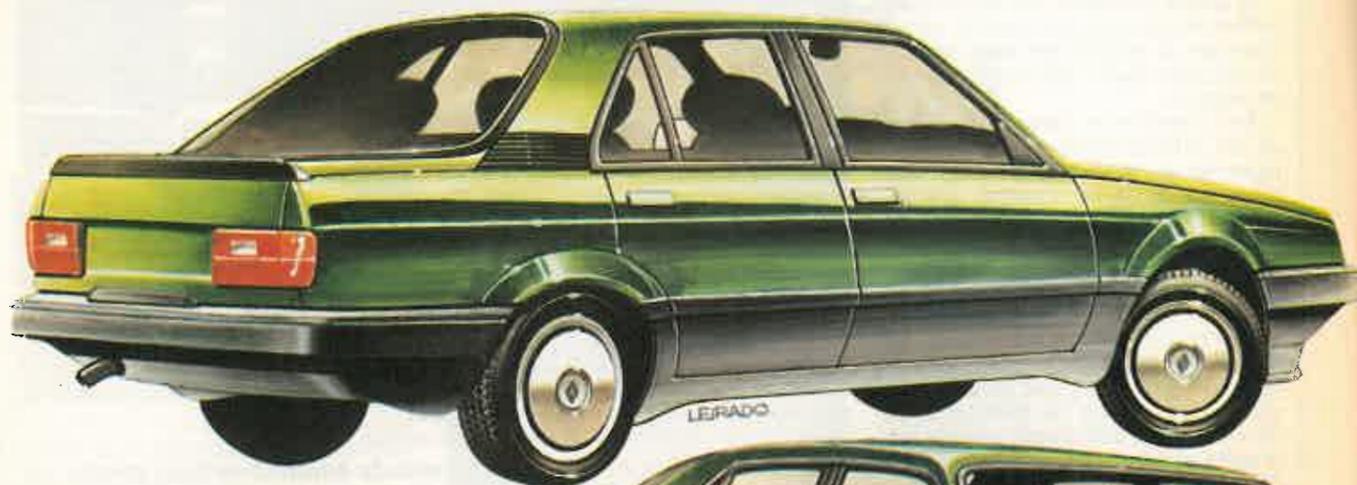
Inicialmente se ha decidido llevar a cabo esta campaña con los conductores con más de cien multas acumuladas, incluidas las de la ORA. Se da el caso de que en el listado figura un conductor con 150 denuncias, que debe la friolera de 425.000 pesetas. La cuantía más baja a abonar es de 3.500 pesetas.

El titular del área de Circulación, Emilio García Horcajo, afirmaba que esos famosos cinco mil vehículos eran responsables por sí solos de quince mil infracciones al mes. «Ya está bien que se nos tome a guasa», aseguraba. «Las multas en ciudad deben abonarse como si las impusiera Tráfico.» También añadía que la retirada de los vehículos se efectúa con la correspondiente autorización judicial.

A partir de conocerse la noticia, las protestas han inundado el Ayuntamiento. Por ello, sus responsables han decidido exponer la lista de los vehículos con orden de embargo en la sección de multas de la Corporación, por si algún automovilista está dispuesto a abonar su deuda antes de que la grúa le dé un nuevo disgusto y su vehículo sea retirado de la vía pública para proceder a su precinto hasta que sean abonadas todas las multas acumuladas.

Obligada por la caída de sus ventas en toda Europa (a excepción de España), la Regie Renault prepara una renovación de su gama. Junto a novedades de otras marcas, desvelamos hoy el futuro R-18

CIRUGIA ESTÉTICA PARA EL R-18



La Regie Renault está en plena renovación de su gama, que se inicia con el lanzamiento del R-25, sucesor de los R-20 y R-30. Posteriormente seguirá, con ocasión del Salón de París, el lanzamiento del sucesor del R-5. Y finalmente, en la primera mitad del año 1985, se completará la renovación con el lanzamiento de un nuevo R-18, cuyo boceto les presentamos hoy. El nuevo coche conservará la plataforma del actual, pero la carrocería será modificada según algunas enseñanzas

UN DIESEL MAS GRANDE PARA EL REGATA

El Fiat Regata dispondrá en breve de un nuevo motor diesel de 1,9 litros de cilindrada que tendrá 10 caballos más de potencia que el actual 1,7, que continuará fabricándose.

Con la aparición de esta nueva versión, es prácticamente seguro que serán cuatro las versiones del Regata que se importen en España.

Desde hace algún tiempo estaba tomada la decisión de importar el Regata 100, equipado del motor de gaso-



Diez caballos más de potencia. El Regata acude al motor diesel de 1,9 litros

recogidas del proyecto Eve y las más recientes normas de estilo de la marca.

La mecánica recibirá únicamente modificaciones de detalle, desapareciendo las versiones más bajas, equipadas con el motor 1.400 de los R-12, que han sufrido una fuerte canibalización por parte del R-9. La idea es que el nuevo R-18 tenga un carácter más selecto del que ha tenido hasta ahora, dejando que sea precisamente el R-9 el que cubra la demanda de quienes quieren gastarse menos dinero.

Los modelos más recientes del mercado con carrocería de tres cuerpos, Regata, de Fiat, y Orion, de Ford, tendrán ahora un duro competidor en el próximo R-18, coche que atacará incluso la categoría superior, el segmento de los dos litros.

Para el nuevo R-18, las líneas son más elegantes, buscando el escalón selecto del mercado. Desaparecen las versiones más elementales, pero la mecánica sigue siendo clásica

lina 1,6, con 100 caballos, y la versión diesel con motor 1,7 litros (de los Ritmo y los Seat Ronda) que ofrecía la ventaja de poder contar con un recambio fácil en nuestro país. Pero se está considerando seriamente la posibilidad de traer también la versión más baja de las de gasolina, la 85 caballos, equipada del sistema Citimatic, que hace que el motor se pare cuando se detiene el coche en un semáforo (al pisar el embrague para meter la primera cuando se pone la luz verde, también automáticamente vuelve a ponerse en marcha), un sistema de ahorro muy efectivo.



EL AUDI ENMASCARADO

KAMEI, un carrocerero alemán que comenzó haciendo adhesivos para decorar los coches, ha comercializado un kit para personalizar el Audi Coupé. Hoy por hoy, sus transformacio-

nes son sólo estéticas; afectan únicamente a la carrocería, que se transforma a base de guardabarros, aletines, spoilers y llantas, que le dan un aire tan agresivo como el de los Audi Quattro

de competición. Para el futuro, Kamei pretende ir ofreciendo con sus kits equipos para mejorar la suspensión y la estabilidad de los vehículos que personalice.

Un equipo de fibra de vidrio muy espectacular y llantas especiales. Poco a poco, Kamei va dejando de ser un simple decorador





En carrera y en carretera, a mis anchas.

Markku Alén

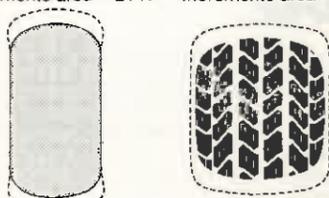
Pirelli P6



Markku Alén miembro del equipo Campeón Mundial de Rallies 1983

“Si Vd. ha visto rallies –y no digamos si ha participado–, estará de acuerdo en que pocos bancos de prueba más implacables pueden presentársele a un neumático. El Rally Safari, el de Montecarlo y el RAC británico son un buen ejemplo de lo que digo. Con Pirelli he su-

VARIACION DEL AREA DE CONTACTO EN FRENADO
Neumático normal Incremento área ~ 21% P6 Serie 60 Incremento área ~ 40%



El P6 puede ser montado sin cambio de llanta en casi todos los turismos de cilindrada media a grandes cilindradas.

mado doce victorias y ayudado a ganar ocho campeonatos mundiales, pero también creo que he ayudado a algo más: a conseguir, gracias a la experiencia adquirida con los P7 de Pirelli en la competición,

un neumático horma ancha como el P6, que responde a todas las necesidades de los aficionados a la conducción deportiva: su banda de rodaje, más ancha, aumenta el agarre y la frenada; su ancho de pisada, más amplio, asegura una precisa respuesta al volante y gran estabilidad en curva. Todo esto hace del P6 un neumático tan fiable en carretera como el P7 lo es en carrera”.

PIRELLI

la respuesta ancha

Campeón Mundial de Rallies 1983

Pregunte a su concesionario o especialista Pirelli más próximo o escribanos en Apt. 7, Barcelona, solicitando el “Dossier P6”.



Muy aerodinámica la línea de estos nuevos Ford
El acabado del morro recuerda a los Mercedes serie S

LOS AMERICANOS Y LA ECONOMIA DE ESCALA

EN su versión 1984, los Lincoln Mark IV norteamericanos han recibido la carrocería de los Ford Thunderbird. Los Mark IV se diferencian por el típico radiador de Lincoln en el morro y por la rueda de repuesto moldeada en el capot del maletero.

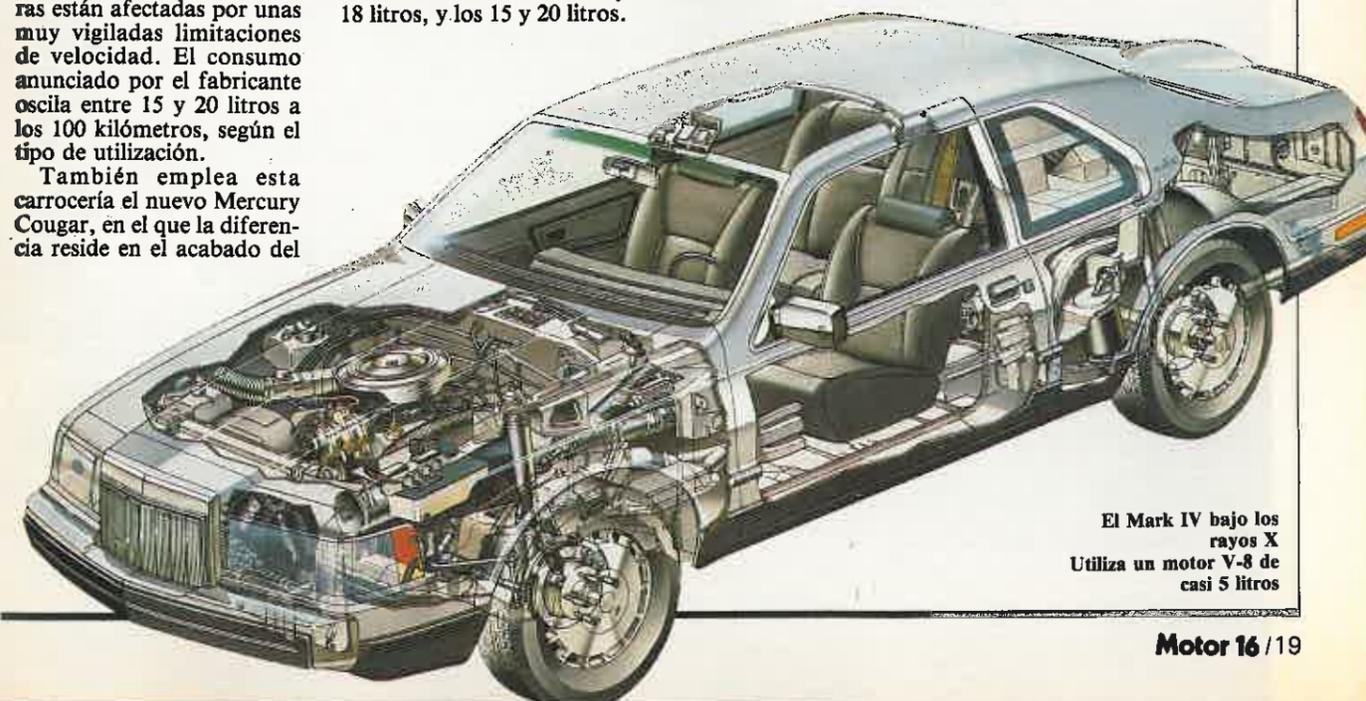
El Mark IV utiliza el motor V-8 de 4,9 litros con una potencia de 145 caballos que le permiten alcanzar una velocidad máxima de 180 kilómetros por hora, completamente inútil en Estados Unidos, cuyas carreteras están afectadas por unas muy vigiladas limitaciones de velocidad. El consumo anunciado por el fabricante oscila entre 15 y 20 litros a los 100 kilómetros, según el tipo de utilización.

También emplea esta carrocería el nuevo Mercury Cougar, en el que la diferencia reside en el acabado del

techo, cortado casi verticalmente. Este modelo se ofrece con el mismo tipo de motores que los menos exclusivos Thunderbird, es decir, con el 4 cilindros de 2,3 litros, que desarrolla 90 caballos; con la versión turbo de este mismo motor, en el que la potencia sube a 145 caballos; con el V-6 de 3,8 litros de 112 caballos, y con el mismo motor 4,9 litros de los Mark IV. El consumo más bajo, entre 10 y 15 litros, será el de la versión de 90 caballos, quedando los demás entre 12 y 18 litros, y los 15 y 20 litros.



Techo acabado casi en vertical para el Cougar americano
La división Mercury se aprovecha también de esta carrocería



El Mark IV bajo los rayos X
Utiliza un motor V-8 de casi 5 litros

FRENTE A FRENTE

Los coches familiares de tipo medio pisan fuerte en el mercado automovilístico español. Entre los importados tanto el Opel Rekord como el Ford Sierra son los más estimados por el público en la categoría de los dos litros. En las siguientes líneas se recogen los resultados de una dura batalla entre ambos modelos.

OPEL REKORD CONTRA FORD SIERRA QUE BUENOS SON LOS EJECUTIVOS

DOS de los coches más importados en España, el Ford Sierra y el Opel Rekord, admiten perfectamente la comparación, pues se mueven, a pesar de sus notables diferencias externas, dentro de una misma categoría: la de berlinas medio-grandes con motor de dos litros.

Los dos coches son, según la clasificación habitual en otras naciones europeas, familiares de tipo medio, pero en nuestro país constituyen ya un signo de prestigio y, por su alto precio, se les exigen las cualidades propias de un vehículo de representación; se trata, en definitiva, de automóviles para ejecutivos.

Las líneas externas de ambos modelos: futuristas en el Sierra —con la peculiaridad de la quinta puerta— y clásicas en el Rekord, definen ya, con bastante acierto, el tipo de público al que se dirigen uno y otro modelo: más desenfadado en el modelo Ford, y más

tradicional en el modelo Opel.

El usuario de vehículos de la categoría Sierra y Rekord es generalmente el profesional que necesita moverse por ciudad de continuo con un automóvil de cierta categoría y a la vez debe realizar con frecuencia desplazamientos de un punto a otro de la geografía española. Necesita, por tanto, un vehículo que se encuentre tan a gusto en el denso tráfico urbano como en la autopista más despejada, sin renunciar en ningún momento a las comodidades y a la espaciosidad propias de un empleo familiar; el ideal es, en una palabra, un coche que consiga buenos resultados en todos los aspectos.

Sierra y Rekord se han probado aquí teniendo en cuenta esas necesidades diferentes y a veces contrapuestas; con

cada coche se han cubierto ochocientos kilómetros por las calles de ciudades con mucha circulación y constantes embotellamientos, y otros mil kilómetros más por autopistas, carreteras nacionales y carreteras de montaña.

Al final de esta prueba se ha impuesto el Sierra, porque se adapta de una forma más fácil a todas las exigencias: el confort de su interior, el buen trabajo de las suspensiones —tanto a la hora de filtrar las irregularidades como a la hora de estabilizar el coche en la carretera— y la funcionalidad de su carrocería —la quinta puerta— son sus elementos más positivos. La falta de elasticidad del conjunto mecánico es el aspecto menos favorable de este coche.

El Rekord también queda a buena altura, por motor y por su amplitud interior, pero el comportamiento, bastante delicado, resta bastantes puntos a este coche, al que ya se le notan muchos años en su diseño y concepción.





El Opel Rekord ha logrado en su última versión una línea bastante aerodinámica. El estilo clásico se mantiene en este coche, el cuarto de la serie con el nombre Rekord.

OPEL REKORD 2.0 E: MILAGROS DEL MAQUILLAJE

El actual Opel Rekord forma parte de la cuarta generación de coches con el mismo nombre, una costumbre ya tradicional en la marca alemana. El mantener durante largo tiempo —más o menos dos décadas— una misma denominación ya indica el conservadurismo de Opel, algo que se aprecia muy bien en este modelo, todavía fiel a una solución: el eje rígido posterior, desaparecido ya de la inmensa mayoría de los modelos competidores por sus escasos positivos resultados de cara al comportamiento del vehículo.

La aerodinámica es ya una exigencia fundamental por su enorme repercusión en los

consumos. El más reciente de los Rekord da respuesta a tal exigencia a través de una carrocería de líneas bastante fluidas.

La mecánica del Rekord es clásica, pero cuenta con detalles modernos, como un sistema de alimentación que corta la llegada de carburante cuando el motor actúa reteniendo al coche: se trata de la inyección electrónica LE Jetronic. Gracias a tal dispositivo es po-

sible conseguir un recorte en los consumos, más apreciable en la ciudad, donde las necesidades de carburante se rebajan entre un cinco y un ocho por ciento.

Los 110 caballos del motor Opel tiran con energía a partir de las 3.500/4.000 revoluciones por minuto, pero hasta que no se supera ese umbral el empuje es más bien escaso y carente de vigor.

La caja de cinco velocidades contribuye a obtener un buen rendimiento del motor; los diseñadores de Opel no persiguieron la economía a ultranza y esto se agradece tanto a la hora de conducir por ciudad como también a la hora de circular con cierta rapidez por carreteras de montaña, pues en ambos casos se logran buenos valores de consumo.

El manejo de la palanca de cambios es muy cómodo por su excelente precisión así como por la suavidad de accionamiento.

FICHA TÉCNICA

Opel Rekord 2,0 E

MOTOR Disposición: Delantero, longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.979 c.c. (95 × 69,8 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 9,4 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 65 litros. Potencia máxima: 110 CV a 5.400 rpm. Par máximo: 16,5 mkg. a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 7,26 km/h.; 2.ª, 13,11 km/h.; 3.ª, 20,58 km/h.; 4.ª, 26,96 km/h.; 5.ª, 33,7 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCIÓN Tipo: De circulación de bolas, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 9,95 metros.

FRENOS Sistema: Discos delante, tambores detrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Ruedas independientes delante, eje rígido detrás.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5 × 14 pulgadas. Neumáticos: 185/70 R 14.

PESOS En orden de marcha: 1.145 kg.



Precio en la calle:
2.063.161 pesetas

Fecha de presentación: Diciembre del 82.
Importador: General Motors España.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 110.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Espaciosidad interior.
- Transmisión.
- Consumo en ciudad.
- Motor enérgico.

DEFECTOS

- Comportamiento.
- Pedal de freno.
- Mando de luces.



El Ford Sierra es una apuesta arriesgada de Ford, que juega la carta del aerodinamismo hasta las últimas consecuencias. Con este coche se queda muy atrás la imagen del Taunus. El Sierra incluye la quinta puerta en busca de la funcionalidad.

FORD SIERRA: LA REVOLUCION ESTETICA

El Sierra es, ante todo, una apuesta muy fuerte de Ford; con el Sierra, la marca alemana rompía la línea tradicional y sin problemas de los Taunus —los modelos predecesores—, que era muy bien aceptada por todos los usuarios europeos. Con el Sierra se da vida a un nuevo estilo de coche, donde se valoran de forma muy especial: la aerodinámica, por lo que conlleva de mejoras en los consumos, y la comodidad, tanto para el conductor como para el resto de los pasajeros, como por sus repercusiones positivas de cara a la seguridad.

Las formas bastante inusuales del Sierra —con un

coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, Cx, igual a 0,34— alojan en su interior una mecánica clásica, heredada directamente de los Taunus.

El motor de la versión 2,0 GL es ya bastante veterano, pero todavía se muestra ágil, aunque su potencia —105 caballos— no sea nada excepcional. Es un motor que empuja bien a partir de las 3.500 revoluciones por minuto, lo

que, unido a una caja de cambios de desarrollos largos, difumina bastante esa potencia.

La idea de economía se ha antepuesto a cualquier otra consideración en el diseño y la realización de la transmisión; se ha sacrificado la alegría de las reacciones, pero en cambio se ha logrado una sobriedad de consumo impenable para un coche de esta categoría, una sobriedad que se pone de manifiesto en los viajes largos por autopistas y carreteras despejadas.

El elemento más innovador en el Sierra es su suspensión trasera —por ruedas independientes— que otorga al coche en comportamiento casi irreplicable en cuanto a nobleza de reacciones y sin punto de comparación con lo que era habitual en el Taunus.

La versión Sierra 2,0 GL aquí probada es la que se sitúa en el centro de la gama, a medio camino entre los modelos con motores de 1,6 y de 2,3 litros de cilindrada.

FICHA TÉCNICA

Ford Sierra 2,0 GL

MOTOR Disposición: Delantero, longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.993 c.c. (90,82 × 76,95 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Carburador. Compresión: 9,2 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 60 litros. Potencia máxima: 105 CV a 5.200 rpm. Par máximo: 16 mkg. a 4.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,84 Km/h.; 2.ª, 16,39 Km/h.; 3.ª, 23,57 Km/h.; 4.ª, 32,3 Km/h.; 5.ª, 39,39 Km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCIÓN Tipo: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 10,6 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente en las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 4,5 × 13 pulgadas. Neumáticos: 175 HR 13.

PESOS En orden de marcha: 1.025 Kg.



Precio en la calle:
1.708.671 pesetas (*)

Fecha de presentación: Septiembre de 1982.
Importador: Ford España.
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 230.
Plazo de entrega: De inmediato, a una semana, según color.

(*) Incluidas caja de cinco velocidades y dirección asistida.

VIRTUDES

- Comportamiento.
- Funcionalidad de carrocería (5.ª puerta).
- Comodidad para pasajeros.
- Puesto de conducción.

DEFECTOS

- Transmisión.
- Equipamiento básico pobre.
- Luz de cruce.



El cuadro del Rekord es sumamente tradicional. Los relojes son muy visibles. El volante es bastante grande.

El cuadro del Sierra tiene una forma idónea. Todos los mandos están muy al alcance del conductor.

INTERIORES: LA COMODIDAD DEL SIERRA

Las operaciones de entrada y salida son sumamente fáciles, tanto en el Sierra como en el Rekord, pues no hay obstáculos que entorpezcan los movimientos. El modelo Ford aventaja ligeramente al Opel cuando se trata de acceder a las plazas delanteras, mientras el Rekord se impone al Sierra, también por un margen muy ligero, en lo referente al acceso a las plazas traseras debido a la mejor forma del marco de las puertas.

El espacio interior del Rekord es mayor que el del Sierra, pero también en este capítulo las diferencias son pequeñas. El coche fabricado por Opel concede gran amplitud a las piernas de los pasajeros posteriores y esto se nota ya a simple vista, sin necesidad de cinta métrica; también ofrece más espacio libre al techo, tanto delante como detrás, detalle que, sin duda, será del agrado de las personas con más de 1,75 metros de altura. Las formas abombadas de las dos carrocerías ofrecen tanto en uno como en otro caso una buena anchura al nivel de codos y hombros.

El Sierra ofrece unos asientos delanteros mejores que los del Rekord. Los asientos del Ford no adoptan en serie el útil mecanismo de regulación de altura que sí llevan los asientos del Rekord —un elemento de importancia en ambos coches, ya que los dos carecen de volante regulable en altura—, pero equipan un inteligente sistema de regulación para el apoyo lumbar que permite, a cualquier usuario, dar al respaldo la forma más acorde a su constitución física. La forma anatómica del respaldo en las plazas delanteras del

Opel merece, tan sólo, el calificativo de aceptable. El ruido de los asientos en uno y otro coche es mínimo, pero si al principio la falta de blandura molesta un poco, después, cuando se recorre un largo trayecto, el cuerpo agradece la dureza y no se nota cansancio. Los asientos del Rekord son más espaciosos que los del Sierra, tanto en anchura del respaldo como en longitud del asiento propiamente dicho, pero los del Ford son más envolventes, cualidad notable cuando se circula por carreteras con muchas curvas.

En el asiento trasero el grado de co-

modidad ofrecido por ambos coches es muy alto, siempre y cuando tal espacio vaya ocupado por dos personas. Si los pasajeros de atrás son tres, el Sierra resulta más cómodo, pues el respaldo del Rekord es muy duro en su zona central y se convierte en una tortura para un adulto durante un viaje largo.

El Ford Sierra tiene el mejor tablero de instrumentos de los dos, por su forma especial, en curva alrededor del conductor, que hace muy sencillo el manejo de la mayoría de los distintos pulsadores. Los cuadros de instrumentos de Sierra y Rekord son muy visibles. El Rekord tiene, de cualquier manera, un cuadro más completo que el Sierra. Los mandos de luces son incómodos en los dos coches, pero más fáciles de accionar en el Sierra, ya que en el Rekord van dispuestos en la parte inferior izquierda del tablero y es necesario tantear en la oscuridad hasta su localización.

Los dos coches son muy silenciosos, pero en última instancia es el Sierra el que da mejores resultados; en el Rekord se oye algo más el motor, sobre todo en las aceleraciones. No se aprecia, en ningún caso, el menor síntoma de vibraciones molestas.

El Sierra es, también, más confortable que el Rekord desde el punto de vista de los pasajeros; los rebotes de suspensión del Rekord, sobre todo en carreteras bacheadas, son molestos; tal problema no aparece en el modelo Ford, que filtra hasta límites insospechados las diferentes irregularidades del terreno.

El maletero del Rekord es, aproximadamente, un 14 por 100 más amplio que el del Sierra. Pero el Sierra ofrece, además, la posibilidad adicional de abatir la totalidad o una de las dos partes del respaldo trasero, dividido de forma asimétrica en 60 y 40 por 100, con lo que se amplía el volumen de carga.

EQUIPAMIENTO

	Opel Rekord	Ford Sierra
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Cuentakilómetros parcial ..	SI	SI
Termómetro agua	SI	SI
Manómetro presión aceite ..	SI	NO
Voltímetro/Amperímetro ..	SI	NO
Reloj	SI	SI
Testigo reserva carburante ..	NO	NO
Testigo freno de mano	SI	SI
Testigo estérter	—	—
Testigo desgaste pastillas de freno	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros halógenos	SI	SI
Piloto antiniebla	SI	SI
Limpia-lavavetana trasero ..	—	NO
Luneta térmica	SI	SI
Retrovisor regulable desde el interior	SI	SI
Apoyacabezas (delanteros/traseros)	SI/SI	SI/NO
Espejo de cortesía	SI	SI
Elevavinas eléctricos (delanteros/traseros)	SI/NO	NO/NO
Cerraduras centralizadas ..	SI	NO
Respaldo posterior divisible	—	SI
Luz orientable (lector de mapas)	NO	NO
Tapón de gasolina con llave ..	SI	NO

Los asientos delanteros del Rekord tienen una forma aceptable y son muy amplios. El asiento trasero es cómodo si van sólo dos personas.



Los asientos del Sierra son excelentes. Los delanteros cuentan con un regulador de apoyo lumbar que permite a cualquier usuario encontrar la postura idónea.



Los embellecedores de rueda son de gran espectacularidad en ambos coches. En uno y otro caso se ha buscado el máximo aerodinamismo.



FRENTE A FRENTE



El motor del Rekord es uno de los puntos fuertes del coche. Tiene mucho genio y se comporta como un «pura sangre»



Al motor del Ford Sierra se le notan los años. Empuja bien, pero el cambio de marchas difumina su potencia

**AL VOLANTE:
EL SIERRA, MAS
NOBLE**

Las mayores diferencias entre el coche de Ford y el coche de Opel se aprecian con claridad en el momento de rodar por carretera; el Sierra es más noble que el Rekord en todas las circunstancias y da a su conductor una sensación de confianza mucho mayor. Como ambos coches tienen la misma estructura mecánica —motor delantero y tracción trasera—, sus reacciones son casi idénticas, pero sus límites son muy distintos. Mientras el Sierra supera las curvas casi como si fuera sobre raíles, incluso a fuerte velocidad y sea cual sea

el estado del piso, el Rekord se muestra muy sensible a los suelos bacheados —por causa del eje rígido trasero— y cuando tiene que superar una curva en esas condiciones presenta una fuerte tendencia a dar «coletazos», tendencia más difícil de dominar cuanto más rápido se circule.

Cuando los dos competidores de esta prueba ruedan aprisa por una zona de curvas molestan a sus ocupantes por las espectaculares inclinaciones que toman las carrocerías. El más perjudicado en este caso es el Rekord, pues esa inclinación trae consigo algunos problemas a la hora de transmitir la potencia al suelo, ya que la rueda trasera más descargada patina bastante; en el Sierra también se aprecia este mismo defecto, pero con menor intensidad.

La dirección del Rekord es menos precisa que la del Sierra, aunque es más

cómoda para el usuario por dos cosas: retorna mejor al punto central, algo que en el Sierra exige siempre una pequeña ayuda por parte del conductor y, además, equipa de serie la servoasistencia, mientras que en el Sierra tal dispositivo supone un suplemento en el precio de casi sesenta mil pesetas. En los dos coches el esfuerzo necesario para girar el volante es mínimo y también es casi ideal el número de vueltas para pasar de un tope a otro —3,5 en Sierra y Rekord—. En los Sierra que no llevan servoasistencia el esfuerzo exigido al conductor es algo mayor y también se necesitan más vueltas de volante para girar de un extremo a otro: 4,15 vueltas.

La superioridad del Sierra es absoluta en cuanto se refiere a los frenos. El tacto del pedal es mucho más agradable en el coche de Ford que en el de

PRESTACIONES



Opel, aplastante

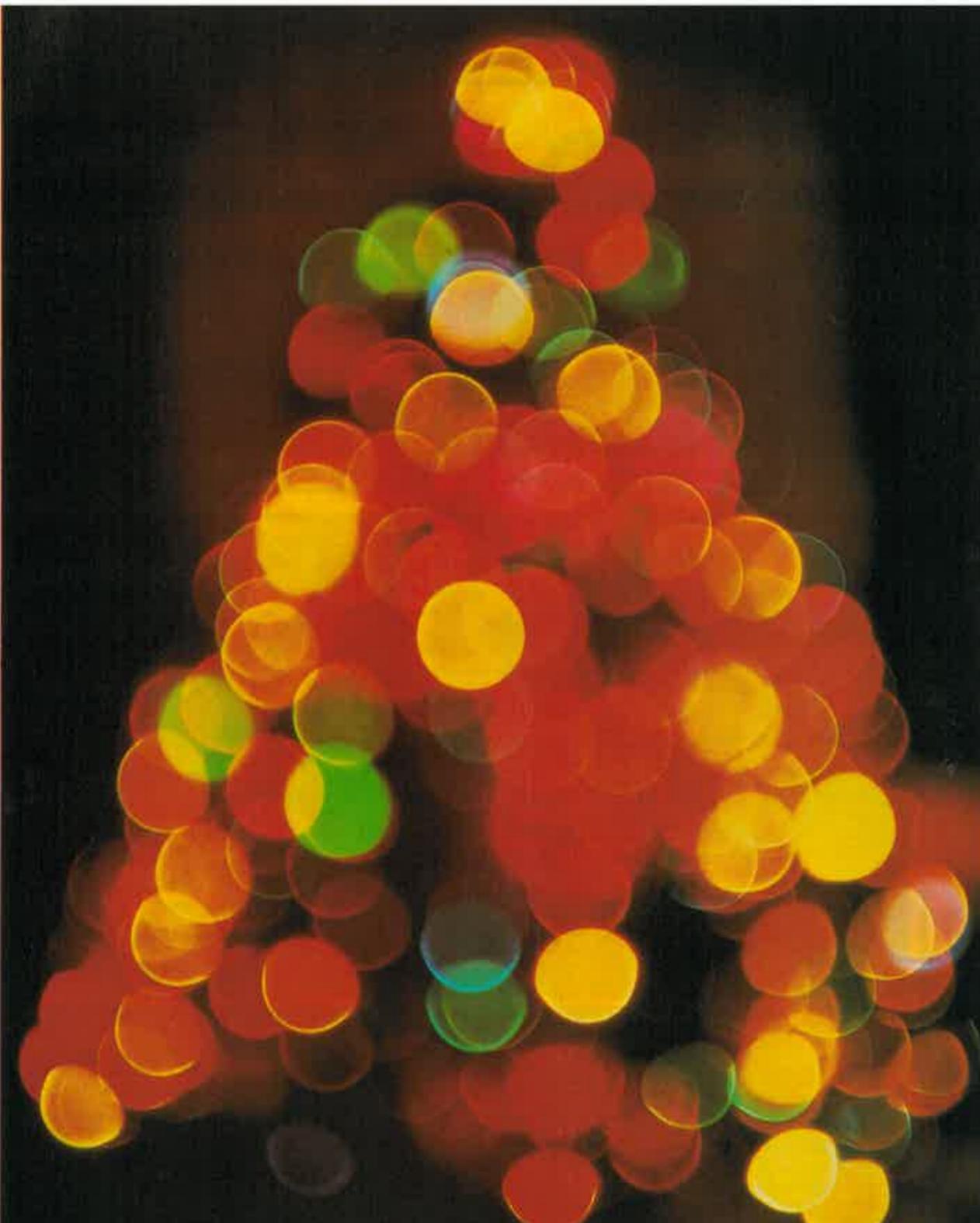
	Rekord	Sierra
VELOCIDAD MAXIMA (km/h)	184,8	177,3
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	18,3	18,7
1.000 m. salida parada	31,7	34,2
De 0 a 100 km/h.	9,7	14,0
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	18,2	20,6
400 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	21,0	22,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	36,1	38,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	39,4	44,0
De 80 a 120 km/h. en 4. ^a	12,1	13,9
De 80 a 120 km/h. en 5. ^a	17,6	20,7

CONSUMO



La ventaja de un cambio adecuado

	Rekord	Sierra
	Litros/100 km.	
CIUDAD		
A 25,2 km/h.	12,5	13,6
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo	6,9	6,3
En conducción rápida	11,1	13,7
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	7,9	7,2
A fondo	11,7	10,6
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio ponderado	10,4	10,8
Recorrido (km.)	570	500



FELICIDAD PARA A TODOS.



Empresa Nacional del Petróleo, S.A.

GRUPO INH

FRENTE A FRENTE



El frontal, inconfundible de los coches Opel. El Rekord se mantiene fiel a los faros trapezoidales.



Las formas del Sierra son inusuales en la producción Ford. La luz de cruce es uno de los puntos mejorables.



El maletero del Rekord ofrece un espacio libre considerable. La arista de carga queda algo alta.



La funcionalidad del Sierra se demuestra en el maletero. El asiento abatible es un gran acierto del diseño.

Opel, pues en este último se tiene siempre la sensación de pisar una esponja. La resistencia a un uso intensivo es también mayor en el Sierra que en el Rekord. En el cuadro de frenadas adjunto se aprecia una ligera ventaja del Rekord en efectividad, pero esto es sólo válido cuando el coche rueda por un suelo que no tiene el más mínimo bache, pues en tal caso el resultado final deja mucho que desear: cuando se frena con cierta fuerza y el piso está mal igualado, el Rekord clava mucho el morro y descarga el eje trasero, en esos momentos se producen rebotes de la parte posterior y bloqueos intempestivos de las ruedas, en especial de las traseras, con lo que se alarga el espacio de detención más de lo deseado. Tal problema aparece en cuanto se superan los 60/70 kilómetros por hora.

En el capítulo de consumos hay que

establecer una separación clara: el Rekord es más económico que el Sierra cuando la circulación se realiza, de forma exclusiva, por ciudad; el Sierra

es, sin embargo, más sobrio que el Rekord cuando circula por carretera, pues es en este terreno donde saca mejor partido de su más eficiente aerodinámica. En conducción rápida por montaña, el Rekord se impone, de nuevo, al Sierra, ya que la transmisión del Opel está más adaptada a la difícil orografía de las carreteras españolas. En el consumo medio ponderado, hecho sobre la base de un 60 por 100 de recorrido urbano, 30 por 100 de carretera y 10 por 100 de autopista, el Opel se impone al Ford por un pequeño margen.

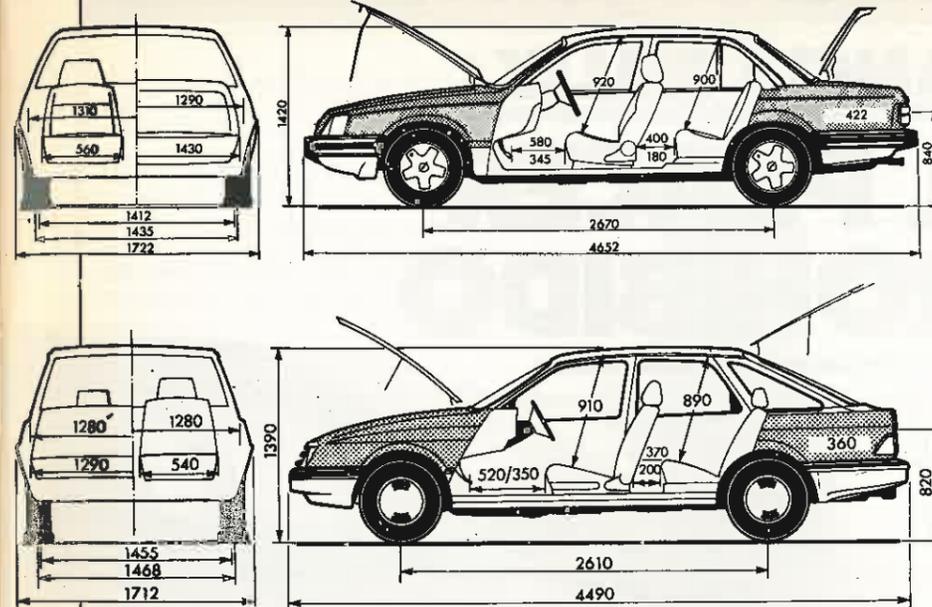
Las recuperaciones del Rekord son mucho más efectivas que las del Sierra; el Opel responde con mayor prontitud a las órdenes del acelerador cuando se marcha en cuarta o quinta a una velocidad baja —40 ó 50 kilómetros por hora—.

FRENOS

Apariencias que engañan

Distancias frenado (m.)	Rekord	Sierra
A 60 km/h	15,0	15,9
A 100 km/h	32,3	40,5
A 120 km/h	54,3	54,5
Duración (seg.)		
A 60 km/h	2,4	2,8
A 100 km/h	3,3	3,5
A 120 km/h	4,0	4,0

FRENTE A FRENTE



CONCLUSION: EL SIERRA, MAS HOMOGENEO

El objeto de la comparativa entre Sierra y Rekord es poner de relieve cuál de ambos coches es el más homogéneo, el que mejor cubre las necesidades de un profesional de categoría media, de un ejecutivo dinámico.

Si se tiene en cuenta únicamente esa exigencia de homogeneidad, el Sierra se impone al Rekord, y se impone por dos características fundamentales: es el que más comodidad ofrece a sus pasajeros y es también el más fácil de conducir porque su comportamiento es mucho más noble, en cualquier caso, que el de su rival.

Entre los puntos más favorables del modelo Ford se cuentan: la línea aerodinámica, que da lugar a consumos bastante bajos cuando se circula por carretera; el puesto de conducción, uno de los mejores que se puede encontrar en la actualidad sobre cualquier automóvil, y la transformabilidad del conjunto, que gracias a la quinta puerta y el abatimiento, total o por partes, del respaldo posterior permite convertir al coche en una amplia furgoneta. Entre los elementos negativos del Ford destacan: la transmisión, que por su excesiva búsqueda de la economía no cumple con su papel, sobre todo en ciudad, además de restar nervio a las reacciones de la mecánica, y el equipamiento escaso, lo que obliga a hacer una fuerte inversión en opciones, alguna de ellas tan necesarias como la dirección asistida, o tan imprescindibles en un coche

BALANCE FINAL

Rekord: un buen motor



	Rekord	Sierra
Velocidad máxima	1.º	2.º
Aceleraciones	1.º	2.º
Recuperaciones	1.º	2.º
Consumo	1.º	2.º
Transmisión	1.º	2.º
Caja de cambios	1.º	2.º
Frenos	2.º	1.º
Dirección	1.º	2.º
Comportamiento	2.º	1.º
Aptitudes urbanas	2.º	1.º
Autonomía	1.º	2.º
Habitabilidad	2.º	1.º
Confort	2.º	1.º
Sonoridad	2.º	1.º
Equipamiento	1.º	2.º

de categoría como los elevallas eléctricos, el cierre centralizado de puertas, o el asiento del conductor ajustable en altura —el precio sin impuestos de este «lote» es de 68.446 pesetas—. De cualquier forma, el Sierra es más barato que Rekord en casi doscientas mil pesetas, y tal diferencia se conserva también al comparar la versión Ghia, mucho más equipada.

El Rekord es más espacioso que el Sierra y además su mecánica —el conjunto motor-caja de cambios— se adapta mejor al perfil de las carreteras españolas. Sin embargo, la suspensión no digiere los baches, y las repercusiones negativas se notan en capítulos tan dispares como la capacidad de frenado o la comodidad de los pasajeros que sufren bastante a la hora de abordar los pisos bacheados de gran parte de nuestra red viaria.



Los dos rivales, Rekord y Sierra, ofrecen un magnífico resultado. El Sierra se impone por su mayor homogeneidad, pero el Rekord se queda cerca de su contendiente.

LANCIA RALLY: EL PLACER PROHIBIDO

ES el coche de producción limitada que más se asemeja a un modelo de competición pura, y con él, Lancia ha ganado el Campeonato del Mundo de Rallyes de 1983 para marcas. Sin embargo, esta joya mecánica está vedada a los españoles. En nuestro país, el Lancia Rally no pasaría las pertinentes homologaciones (aunque de momento Fiat Hispania no lo ha intentado y de hacerlo posiblemente encontraría la solución), que se rigen por la Convención de Ginebra. Su artículo 21 impone unas exigencias relativas al habitáculo de los pasajeros, que el severo interior del Lancia no cumple. La razón es sencilla: todo en este coche ha sido diseñado para lograr un máximo de eficacia en su comportamiento; las medidas relativas al confort se han relegado a un plano secundario. El Lancia Rally es una máquina de raza, un pura sangre auténtico. Y aunque en la actualidad se producen automóviles de extraordinario rendimiento, ninguno ha llegado tan lejos en su vocación como éste. ¿Acaso se fabrica algún coche sin maletero? El único ejemplo es el Lancia Rally. Incluso su predecesor el Stratos, concebido como éste por y para la competición, gozaba de un gran espacio para equipaje. En el

Mientras que en España no se comercializa, en Italia viene a costar unos cuatro millones de pesetas



Rally todo lo superfluo se ha dejado de lado. Ante él hay que enfrentarse con el único propósito de gozar de la carretera. Y cuanto más difícil sea ésta, mejor. Hay que huir del lujo. Quien piense que su elegante carrocería ve prolongado su estilo de puertas adentro, está equivocado. Un espartano interior pone de manifiesto el contraste, sólo roto por unos envolventes y cómodos asientos.



Además, hay que ser lo suficientemente ágil para salvar la barra de seguridad longitudinal que encontramos al abrir la puerta. Su misión, junto con la de todo el entramado tubular que rodea el habitáculo, es garantizar su indeformabilidad en caso de accidente. Prácticamente, los ocupantes del coche van dentro de una jaula de tubos.

Para la realización de este automóvil, los más prestigiosos nombres de la Italia automovilística se han puesto de acuerdo. Además de Lancia, han intervenido Pininfarina y Abarth. El carrocerero ha dibujado unas formas elegantes, cuyo aire de familia recuerda las del Lancia Montecarlo. Abarth, miembro del grupo Fiat desde hace diez años, ha aportado, entre otras, una colaboración definitiva, pues sus técnicos son los que han desarrollado el compresor volumétrico, la técnica de sobrealimentación opuesta al turbocompresor y hoy sólo utilizada por Lancia. Todos los trabajos han sido coordinados por el ingeniero Limone para llegar al resultado final: una máquina de ganar carreras.

Solamente doscientas unidades han sido fabricadas, las justas para que el Rally pudiera ser homologado por la Federación Internacional del Deporte del Automóvil en el denominado grupo B, que admite considerables preparaciones en lo relativo al aligeramiento de la carrocería, potencia del motor, etcétera. Valga la referencia de que la versión de serie que ilustra estas páginas desarrolla 205 caballos de potencia, mientras que la de competición alcanza 320. En peso hay también una notable diferencia de 100 kilos. Aunque la carrocería de la versión básica es de materia sintética, en la de competición las ventanas son de plástico en vez de cristal; además, el plástico de los capots es mucho más fino y por tanto considerablemente menos pesado. Así, cada caba-

ANGELO CARICHERIA

AUTOMÓVIL MOTO

MANOVA VELOCITÀ



El diseño está condicionado por un objetivo: las prestaciones



Un estilo incomparable, unido al comportamiento más eficaz





El interior del Lancia Rally es de lo más sencillo. Voluntariamente se ha huido de lujos superfluos. Incluso la barra de seguridad que se aprecia en primer término es una incómoda barrera que debe franquearse para entrar en el coche



Formas compactas, pero elegantes, le caracterizan. El diseño de la carrocería es obra de los estilistas de Pinfarina



Un corazón lleno de vitalidad. Doscientos cinco caballos gracias al compresor volumétrico



Todos los controles ante los ojos. Los fusibles están frente a la palanca del cambio

lo de potencia del Lancia campeón del mundo tiene que impulsar sólo tres kilos de peso, mientras que en la versión «stradale» o de calle la relación peso/potencia sube a 5,7 kilos por caballo. Esta cifra permite las más extraordinarias prestaciones en un vehículo tan compacto y manejable.

Al volante de este coche rápidamente se comprende que la versión de competición haya logrado el Campeonato del Mundo de Rallyes. A pesar de que 205 caballos son una potencia alta, a la que pocos deportivos llegan, al Lancia le sobran frenos y estabilidad.

Una ventaja decisiva del coche italiano está en su motor, con una asombrosa elasticidad de funcionamiento, que le permite aprovechar al máximo toda su caballería.

A partir de tres mil revoluciones por minuto eroga suficiente potencia como para saltar de una curva a otra con agilidad felina. No es imprescindible mantenerlo en regímenes altos de funcionamiento, como ocurre con otros motores de vocación deportiva, en los que los márgenes de utilización son mucho más limitados. Funciona

con tanta suavidad y progresividad como el más voluminoso seis cilindros norteamericano; a dos mil revoluciones por minuto en quinta, a sesenta kilómetros por hora, calleja sin la menor queja o tirón. Es la primera sorpresa que se lleva el conductor del Lancia. Esto representa una ventaja enorme cuando se trata de ir rápido; no hace falta manejar de continuo el cambio de marchas. El incremento de potencia que da el compresor volumétrico se aprecia de forma homogénea a cualquier régimen de giro. Es su gran ventaja sobre los motores turbo, en los que generalmente la potencia se manifiesta más bruscamente, cuando la turbina ha alcanzado sufi-

ciente velocidad y proporciona una presión de soplado determinada. Con el compresor volumétrico, la respuesta al acelerador es inmediata.

El equilibrio mecánico es apabullante. Al motor se añade una caja de cambios perfectamente escalonada. La caída de régimen entre un cambio y otro es mínima. Así, el motor canta siempre en las mejores condiciones, en su zona óptima, que es la del régimen de par máximo: en torno a las cinco mil revoluciones por minuto. Por cierto, que el sonido de este cuatro cilindros es delicioso, a lo que no es ajeno el silbido del compresor. El cambio, de la marca alemana ZF, recalca la personalidad del Lancia. Su manejo es como el de ciertos cambios de carreras. Las marchas hay que engranarlas con decisión; de esa forma la precisión y la rapidez de funcionamiento están aseguradas. Poco a poco se descubre que este coche reúne las condiciones que exigen los profesionales de los rallyes. La dirección acaba por confirmar ese ambiente de competición en el que se imbuje quien pilota el Lancia. Es superdirecta: el coche obedece sin la

más mínima pereza a los deseos del conductor y ello con una precisión admirable que permite aprovechar cada centímetro de asfalto.

El convencimiento absoluto de la eficacia de este modelo llega cuando nos trasladamos a una carretera secundaria, mejor cuantas más curvas tenga. Hay coches, como el Porsche 911, con los que se llega a ir rapidísimo, pero exigen unas altas dotes de habilidad y un elevado grado de concentración para andar como es debido, veloz y seguro. El Lancia, sin embargo, es muy fácil de conducir. Su docilidad llega a sorprender cuando nos damos cuenta del tren de marcha que mantenemos. Sus anchos neumáticos se aferran al asfalto en trayectorias de precisión milimétrica. A una frenada estable por completo, apoyada en la segura reducción del cambio de marchas, sigue el golpe de

volante que nos inscribe en la curva con exactitud, por muy enrevesada que sea, y al tiempo que se hunde el pie en el ace-

lerador, se aprecia como los neumáticos transmiten la potencia al asfalto, sin el más mínimo atisbo de que vayan a girar locos por exceso de caballos.

La seguridad activa es total. Nunca se siente la sensación de que el coche esté cerca de sus límites, sino todo lo contrario. Le harían falta muchos más caballos y con los que tiene no puede decirse que ande poco: acelera de cero a cien kilómetros por hora en siete segundos y cubre el kilómetro con salida a coche parado en 27,4 segundos.

En velocidad máxima hemos cronometrado 213,1 kilómetros por hora, pero quizá lo más importante es el poco tiempo que tarda en alcanzarla. Podría decirse sin temor a equivocarse que es un coche que todo lo hace bien: una obra que roza la perfección.





MOTOR Disposición: Posterior central, longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.995 c.c. (84 x 90 mm.) Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Culata de 16 válvulas. Alimentación: Un carburador Weber de doble cuerpo. Sobrealimentación: Compresor volumétrico, accionado por correa dentada. Compresión: 7,5 a 1. Depósito de gasolina: Dos de 35 litros cada uno. Potencia máxima: 205 CV a 7.000 rpm. Par máximo: 23 mkg. a 5.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm.: en 4.ª, 26,1 km/h.; 5.ª, 31,3 km/h.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 2,8. Diámetro de giro: 10,6 metros.

FRENOS Sistema: De discos autoventilados delante y detrás, con dos servos.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas. De altura regulable.

RUEDAS Llantas: De aleación ligera, desmontables, de 8 x 16 pulgadas delante y 9 x 16 detrás. Neumáticos: 205/55 VR 16 delante y 225/50 VR 16 detrás.

PESOS En orden de marcha: 1.170 kg.

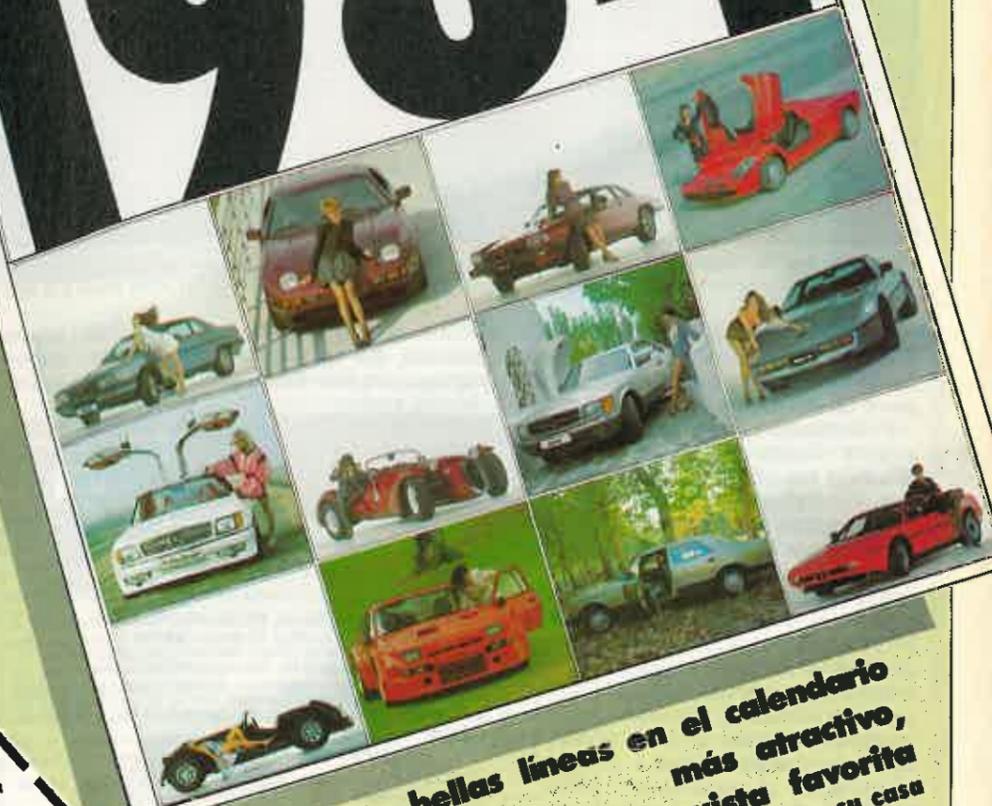
DIMENSIONES Longitud: 3.915 mm. Distancia entre ejes: 2.440 mm. Anchura: 1.850 mm. Altura: 1.245 mm.

**Disfrute
todo el año 1984
con los coches y las chicas
de Motor 16**

OFERTA LIMITADA

Motor 16

**FELIZ
1984**



**Las más bellas líneas en el calendario,
más atractivo,
editado por su revista favorita,
Todo lo que tiene que hacer para recibir en su casa
este elegante calendario de 39 x 30 cm.
es rellenar el cupón adjunto.
SOLO 580 PESETAS**

CUPON

Sí, deseo recibir,
libre de gastos
de envío, el
Calendario 1984 de
MOTOR16.
El sistema de pago que elijo es:

Talón adjunto
por 580 pesetas a nombre de
Información y Revistas, S. A.

Giro postal por 580 pesetas, dirigido a
Información y Revistas, S. A., calle de
Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-17.

Número de giro Impuesto en
Con fecha
Nombre Apellidos
Dirección
Población Provincia

Firma

A FONDO

**CITROËN LNA
CARA Y PEQUEÑA
ELENA**



VIRTUDES DEFECTOS

Buena estabilidad Precio elevado
Confort de suspensión Plazas traseras mínimas
Vehículo ágil Acabado mejorable

CITROËN acaba de ampliar su gama con un nuevo modelo, el LNA, que en francés suena como «Elena», situado por debajo de los Visa.

La línea del nuevo coche no sorprende por su novedad, pues recoge la carrocería del Peugeot 104 Coupé, que si bien no ha sido un coche demasiado visto en nuestro país, con anterioridad también ha servido como base para la realización del Talbot Samba.

Si en busca de una mejor habitabilidad, los hombres de Talbot modificaron la carrocería del Peugeot, alargan-

do 12 centímetros la distancia entre ejes, los de Citroën han mantenido las mismas cotas del 104 Coupé, para ofrecer a nuestro mercado uno de los coches más cortos de cuantos se producen en España, con un largo total de sólo 3,39 metros (únicamente el Panda es un centímetro más corto).

Los retoques de la carrocería se han centrado principalmente en el morro, que adquiere el aire de la familia Citroën, con dos faros redondos encuadrados por embellecedores de forma cuadrada, tomados del modelo Dyane. Este morro, las llantas típicas de la

marca y los anagramas son las únicas diferencias externas del LNA con respecto al 104 Coupé de Peugeot.

Este modelo se ofrece con dos tipos de motor. Uno es el típico bicilíndrico de la marca, derivado del que se diseñó en los años treinta para el «dos caballos». Y otro, el cuatro cilindros, de 1.124 centímetros cúbicos de origen Peugeot, que también llevan los Visa Super E y los Talbot Samba LS y GL (además del mismo 104).

Ha sido una unidad de este último, con el equipo más completo, la que hemos probado.



Sólo un centímetro más largo que el Seat Panda
Sus prestaciones y consumos son honorables

MECANICA



Poco de nuevo hay que decir del apartado de la mecánica de este coche, equipado con el motor que Peugeot fabrica en su factoría de Douvrin para todas las marcas del grupo —Talbot, Citroën y la misma Peugeot— así como para los Renault 14.

Si bien la base y las cilindradas pueden ser las mismas para toda una serie de modelos, luego los ingenieros de cada marca, a base de trabajar en los sistemas de alimentación del motor, varían los rendimientos a fin de aproximarlos al pliego de condiciones de cada uno de ellos. Así, mientras que Talbot, para los Samba LS y GL, busca una cierta brillantez en los rendimientos, llevando la potencia a los 55 caballos, Citroën ha preferido jugar la carta de la economía de consumo, quedándose, como ya lo había hecho con el Visa Super E, en los 48 caballos. Hemos de reseñar que la versión española tiene

★★★★	Excelente
★★★	Bueno
★★	Normal
★	Regular
○	Malo

dos caballos menos que la francesa, pues a fin de adaptar el motor a la gasolina normal española, de menos octanaje que la que utiliza la francesa, se ha tenido que bajar la relación de compresión, con la consiguiente pérdida de potencia.

Aunque apareció hace ya doce años, este motor tiene una concepción moderna, con bloque y culata en aluminio, lo que no sólo supone un ahorro

en peso, sino unos mejores rendimientos, sobre todo para el uso que se suele dar al automóvil en ciudad.

Su funcionamiento es bueno. Aúna la predisposición a recuperarse de regímenes bajos con la de subir al tope de revoluciones cuando se le exige en marchas cortas, lo que ayuda a poder sacar un buen partido de su limitada potencia, pese al discutible escalonamiento de la caja de cambios.

Aunque para estos motores existe un cambio de cinco marchas, para el LNA, Citroën se limita a sólo cuatro marchas, pensando sin duda en una utilización eminentemente urbana. Pero es que en este supuesto casi se podría hablar de sólo tres marchas, pues la relación de la cuarta es tan larga que prácticamente no se puede engranar más que cuando se está en carretera, a más de 80 kilómetros por hora y siempre que sea en llano. Cuando llegan los repechos o un tramo de muchas curvas, no queda más remedio que olvidarse de la cuarta y meter la tercera, con la que se puede llegar a los 130 kilómetros por hora.

Bastante bien insonorizado, en el LNA como en todos los demás coches que llevan este tipo de motores, destaca mucho el ruido del cambio cuando el motor gira al ralentí y

FICHA TÉCNICA



Citroën LNA 11 RE

MOTOR Disposición: Delantero transversal.
Número de cilindros: 4, en línea.
Cilindrada: 1.124 c.c. (72 x 69 mm.).
Cigüeñal: De 5 apoyos.
Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por cadena.
Alimentación: Un carburador.
Compresión: 8,2 a 1.
Tipo de carburante: Gasolina de 90 NO.
Capacidad del depósito: 40 litros.
Potencia máxima: 48 CV a 5.750 rpm.
Par máximo: 8,2 mkg. a 2.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras.
Caja de cambio: Manual de 4 marchas.
Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,1 Km/h.; 2.ª, 15,2 Km/h.; 3.ª, 22,9 Km/h.; 4.ª, 33,4 Km/h.
Embrague: Mando mecánico.

DIRECCIÓN Tipo: De cremallera.
Vueltas de volante entre topes: 3,9.
Diámetro de giro: 8,9 metros.

FRENOS Sistema: Discos delante y tambores atrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa estampada, de 4,5 x 13 pulgadas.
Neumáticos: 135 SR 13.

PESOS En orden de marcha: 750 Kg.



Los años dejan huella
«Elenita» los lleva mal y no resulta muy atractiva

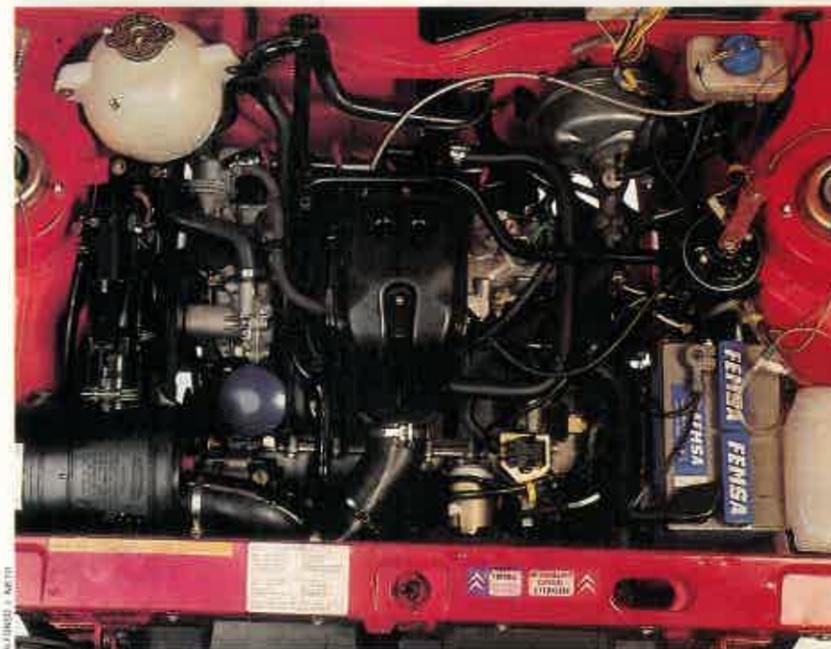
está caliente, debido a que lleva conjunto el engrase del motor y la caja de cambios.

RENDIMIENTO



El LNA, como se puede deducir de lo anteriormente dicho de su mecánica, no es un deportivo. Sin embargo, se defiende bien en el capítulo de las prestaciones, pues roza los 140 kilómetros por hora en punta y ofrece unas buenas aceleraciones. Capítulo aparte son las recuperaciones en cuarta, con la que ya hemos dicho que no puede.

El consumo está bien, sin más. En ciudad es difícil bajar de ciertas cifras. Y el LNA no lo ha hecho. Y en carretera se encuentra penalizado por un cambio del que seguramente se podrá sacar partido en países más llanos, en los que se pueda mantener la cuarta con facilidad. En España hay que recurrir con frecuencia a pisar el acelerador a fondo para que a duras penas el coche mantenga su velocidad en cuarta, y eso hace que los consumos suban, si no



El mismo motor que los Talbot Samba y Peugeot 104
Pero con menos caballos y con gasolina normal

Precio en la calle
664.009 ptas.

Fecha de presentación: Noviembre 1983.
Fabricante: Citroën Hispania
Garantía: Un año sin límite de kilometraje.
Número de talleres: 866.
Plazo de entrega: De quince a veinte días, según colores.

COLORES

Blanco molle	Azul cascada	Azul ming
Gris futura	Rojo vaelunga	Beige antílope
Negro	Marrón tibetano	Verde yuca

exageradamente, al menos si por encima de lo que habría que esperar de un coche como éste.

A Citroën le ha faltado quizá la picardía que tuvo Talbot a la hora de lanzar el Samba en España, que adaptó el cambio a las necesidades del usuario español, al que no le gusta tener que manejar el cambio en exceso, y que se ve más veces en la necesidad de circular por carreteras de montaña que por autopistas.



Una mezcla de Samba, Visa y 104
El puesto de conducción está bien conseguido.

COMPORTAMIENTO



Comportamiento sin problemas el del Citroën LNA, que en condiciones normales no dará jamás un susto a su conductor. Su corta distancia de ejes le hace moverse con agilidad en los recorridos más sinuosos, manteniendo un buen equilibrio, al menos a las velocidades máximas que le están permitidas, en curvas de gran radio.

El coche balancea sensiblemente, pero tal comportamiento afecta más al confort que a la estabilidad.

La dirección, de cremallera, es precisa y bastante suave en todo momento. Sin embargo, obliga al conductor a sostener con cierta firmeza el volante cuando se acelera en curva en una marcha corta, cosa que no ocurre en el caso de los Talbot Samba.

Los frenos son suficientes en su rendimiento, pero es criticable el tacto demasiado duro del pedal.

FRENOS



A base de hacer fuerza

DISTANCIA DE FRENADO

A 60 km/h.20,1 metros

A 100 km/h.39,8 metros

A 120 km/h.72,1 metros



CARROCERIA



Como decíamos al principio, el LNA está tomado sin mayores modificaciones del Peugeot 104. Es, por tanto, un diseño que hizo su aparición en el mercado con el león de Peugeot en el morro, en 1973, y con el anagrama Citroën, en 1976.

Son diez años los que han pasado desde entonces, y este tiempo pesa un poco en este aspecto.

Las líneas son demasiado rectas, con ángulos muy vivos. En cuanto a la aerodinámica, que por la época no preocupaba demasiado a los diseñadores, ha sido casi completamente descuidada, lo que actualmente ya no sucede ni en vehículos típicamente urbanos.

Las dos puertas laterales, muy amplias, permiten un buen acceso al interior. El portón trasero, provisto de limpiaparabrisas, deja un buen hueco de carga, aunque existe un faldón destinado a reforzar la trasera de la carrocería, que obliga a levantar mucho los bultos para introducirlos en el maletero, haciendo algo incómoda esta operación.

INTERIOR



Hemos calificado con sólo dos estrellas el interior del LNA porque no estamos seguros de hasta qué punto es interesante el disponer de un coche unos centímetros más corto a cambio de no disponer casi de plazas traseras. Porque lo cierto es que es casi imposible para una persona adulta viajar en la parte posterior del LNA, en la que prácticamente no hay sitio para sus piernas. En cambio, la parte delantera es generosa en espacio para sus ocupantes, por altos que éstos sean.

CONSUMO



Gasolina de la barata

CIUDAD

A 28 km/h. 10,4 l/100 km.

CARRETERA

A 90 km/h. de cruceo 6,3 l/100 km.
En conducción rápida .. 10,2 l/100 km.

AUTOPISTA

A 120 km/h. de cruceo 7,2 l/100 km.
En conducción rápida .. 7,7 l/100 km.

AUTONOMIA MEDIA

Cons. medio ponderado 8,8 l/100 km.
Recorrido 455 kilómetros



Elementales, pero cómodos y bien diseñados
Los asientos traseros, sólo para los niños

Los sillones delanteros son bastante cómodos y sujetan bien el cuerpo de quienes lo ocupan. El trasero es casi una miniatura, con un asiento muy corto que puede engañar al centímetro cuando se mide la distancia del borde del mismo al respaldo de las butacas delanteras, pero no deja sitio para las piernas de un adulto.

Lo que sí está bien conseguido es la accesibilidad a las plazas traseras; gracias a que a los sillones delanteros no sólo se les abate el respaldo, sino que avanzan todos ellos hacia delante.

En lo que se refiere al maletero, es también muy pequeño, con capacidad para una maleta vertical o un par de bolsas de viaje. Esta mínima capacidad

se puede ampliar abatiendo la mitad o la totalidad del asiento trasero.

PUESTO DE CONDUCCION



El conductor del Citroën LNA se beneficia de la amplitud de las plazas delanteras. El volante, el mismo de los Visa, tiene una buena posición, ni vertical ni plano, aunque sí algo más alto que en los Samba. El cambio de marchas, suave en su manejo aunque con unos recorridos entre marcha y marcha demasiado largos, resulta alcanzable en todas sus posiciones. Lo mismo que la totalidad de los interruptores y palancas.

La visibilidad es perfecta hacia todos los lados. De todas formas, sería deseable que desapareciera el retrovisor interior de doble articulación —diseño Peugeot—, estéticamente feo y poco firme, que hay que estar regulando casi constantemente (esto vale para los Samba, 104 e incluso algunos Peugeot grandes).

El cuadro de instrumentos, ligeramente cambiado por Citroën, se apoya sobre un salpicadero idéntico al de los 104 y Samba. Bajo una visera más redondeada que la de aquéllos, aparecen dos visores redondos, uno de los cuales contiene el velocímetro con el cuentakilómetros y el otro los marcadores del contenido del depósito de gasolina y los testigos luminosos, etcétera. Esta instrumentación es escueta pero suficiente. Y visible. Lo que no lo son tanto por la noche son los mandos de la calefacción, cuya búsqueda obliga a ir tanteando hasta encontrarlos.

CONFORT



La suspensión del LNA consigue no sólo que el coche tenga una buena estabilidad, sino que sea cómodo. El coche absorbe bien las irregularidades del pavimento, trabajo en el que los



asientos delanteros colaboran bastante bien.

Del motor ya dijimos que era silencioso prácticamente en todo momento, salvo al ralentí, en que los piñones de la caja de cambios suenan bastante. Una vez en marcha, sobre algunos pavimentos puede llegar a molestar el ruido de rodadura, que retumba en el interior del habitáculo. Hay que aclarar que esto es algo que varía en función de la marca y tipo de neumáticos que el coche calce.

La climatización es simple pero bien resuelta. Tanto el pasajero como el

conductor pueden regular por dónde quieren que les salga el aire, bien por la zona del parabrisas, por los pies o por ambas partes. Lo que se tendría que mejorar es la capacidad de regulación de la temperatura, pues resulta difícil encontrar un punto intermedio: pasa del frío al exceso de calor.



Llantas por elevallas

Cuentarrevoluciones	NO
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro agua	NO
Manómetro presión aceite	NO
Voltímetro/Amperímetro	NO
Reloj	SI
Testigo reserva carburante	NO
Testigo freno de mano	SI
Testigo estérter	SI
Testigo desgaste pastillas de freno	SI
Parabrisas laminado	NO
Faros halógenos	NO
Piloto antiniebla	SI
Limpia-lavalluneta trasero	SI
Luneta térmica	SI
Retrovisor regulable desde el interior	NO
Apoyacabezas (delanteros/traseros)	SI/NO
Espejo de cortesía	SI
Elevallas eléctricos (delanteros/traseros)	NO/-
Cerraduras centralizadas	NO
Respaldo posterior divisible	SI
Luz orientable (lector de mapas)	NO
Tapón de gasolina con llave	NO

Opciones de fábrica: elevallas eléctricas (12.356 pesetas); llantas de aleación (32.125 pesetas); pintura metalizada (9.960 pesetas); lava-limpia luneta trasera (11.838 pesetas); equipo preradio (6.304 pesetas); lunas tintadas y parabrisas laminado (7.565 pesetas); apoyacabezas delantero y asiento con memoria (18.912 pesetas).

EQUIPAMIENTO



Aunque se trate de la versión más cara y equipada, no había por qué esperar grandes lujos del Citroën LNA, cuyo equipo es el normal en un coche de esta categoría. Sin embargo, dado el precio, asombra un poco que detalles como el parabrisas laminado y las lunas tintadas, y los elevallas eléctricos no hayan podido ser incluidos en el equipo de serie, pues son detalles a los que son muy sensibles los usuarios españoles. De todas formas, Citroën, para evitar que estos se fueran entonces a la más barata versión 11 E, añadiendo posteriormente estas opciones, no acepta que estos detalles de equipamiento, que deben ser pagados aparte, se monten más que en la versión 11RE. Sólo son opciones comunes para las tres versio-



Grupos ópticos separados, pequeños y sin halógeno. Los traseros son grandes. Recuerda mucho a un Mehari y también a un Samba

nes la pintura metalizada, el equipo preradio, el lava-limpia luneta trasero y los reposacabezas en asientos delanteros abatibles con memoria (vuelven al mismo punto en que estaban regulados automáticamente). El resto, como decíamos, son opciones exclusivas para esta versión RE 11, que es la que hemos probado.

ACABADO



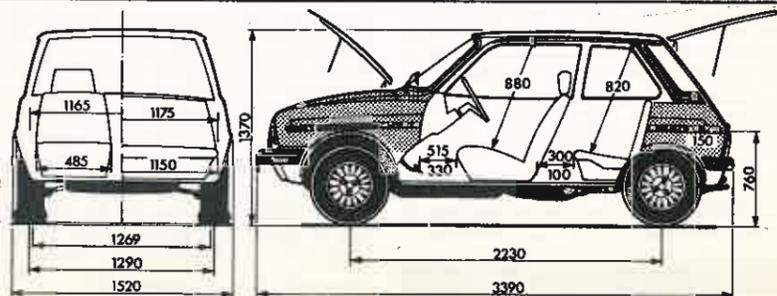
El LNA es el primer Citroën español que no se produce en Vigo, sino que por aquello de la economía de escala se fabrica en Talbot de Villaverde, en la misma cadena que los Samba.

Es por tanto un Citroën con acabado Talbot. Si desde el punto de vista de la mecánica la calidad es buena, en cambio son los pequeños detalles los que fallan. Interruptores que se estropean, marcadores que marcan mal, guarnecidos mal sujetos, anclaje de tubo de escape suelto, etcétera. Detalles sin mayor importancia, pero que enfadan a quienes pagan casi 750.000 pesetas.

VALOR-PRECIO



No se puede hablar de una relación valor-precio demasiado buena. Para ello basta con mirar la página siguiente



y comprobar el precio del coche y el de sus competidores. Si además consideramos que es el menos habitable y que ni sus prestaciones ni sus consumos son espectacularmente buenos, las cuentas no acaban de salir del todo.

FRENTE A SUS RIVALES

El Citroën LNA se enfrenta a un nutrido grupo de vehículos de pequeño formato, perfectamente afianzados todos ellos en el mercado nacional. Sus rivales más directos son el modelo de Ford, el Opel Corsa 1.0, Renault 5 TL, Seat Panda 40 y Talbot Samba LS. Así juega el nuevo LNA sus cartas.

Velocidad máxima	Km/h
1.º Talbot Samba LS	153
2.º Ford Fiesta L 1.1	144,3
3.º Opel Corsa 1.0	142,1
4.º CITROËN LNA 11 RE	138,9
5.º Renault 5 TL	137
6.º Seat Panda 40	137

Acceleración de 0 a 100 km/h	Segundos
1.º Talbot Samba LS	14,2
2.º Ford Fiesta L 1.1	16,5
3.º CITROËN LNA 11 RE	16,8
4.º Opel Corsa 1.0	20
5.º Seat Panda 40	21
6.º Renault 5 TL	21,4

Consumo medio ponderado	l/100 km
1.º Opel Corsa 1.0	7,4
2.º Renault 5 TL	8,5
3.º CITROËN LNA 11 RE	8,8
4.º Ford Fiesta L 1.1	9,2
5.º Seat Panda 40	9,4
6.º Talbot Samba LS	9,5

Comportamiento

No hay que olvidar que el conjunto mecánico del Citroën LNA es prácticamente idéntico al del Talbot Samba, que es un pequeño gran coche de la actualidad. Ambos encabezan el cuadro de cualidades de comportamiento frente a concepciones mecánicas más «familiares» y cómodas, como la del R-5; más utilitarias, como la del Corsa, y decididamente más baratas de construir, como las de los Fiesta y Panda. En rendimientos y consumos, el

coche de Citroën —que gasta gasolina normal— ocupa lugares intermedios, siempre aventajado en prestaciones por el Talbot Samba y en consumo por el Opel Corsa y el Renault 5, éste también de gasolina normal.

Habitabilidad

El habitáculo y el maletero del LNA se quedan claramente por detrás de otros coches de su segmento. Se ve aventajado por todos ellos. El Corsa ocupa en este aspecto el mejor puesto del grupo. El Fiesta es otro buen ejemplo, y, por detrás de él, el resto de los componentes son perfectamente equiparables por tamaño de habitáculo y capacidad para transportar equipajes.

Conclusión

El Citroën LNA, en esta versión 11 RE que hemos probado, no aporta mucho más que la relativa economía de su mecánica y su destacado nivel de equipamiento. Sólo cabía esperar de él que fuera un coche barato, competitivo desde el punto de vista de su precio de adquisición. Sin embargo sólo es más barato que el Ford Fiesta.

CITROËN LNA 11 RE
664.009 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.124 centímetros cúbicos. Potencia: 48 caballos a 5.750 r.p.m. Peso en vacío: 750 kilos.

FORD FIESTA L 1.1
727.031 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.117 centímetros cúbicos. Potencia: 50 caballos a 5.500 r.p.m. Peso en vacío: 755 kilos.

OPEL CORSA 1.0
639.803 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 993 centímetros cúbicos. Potencia: 45 caballos a 5.400 r.p.m. Peso en vacío: 735 kilos.

RENAULT 5 TL
643.475 ptas.

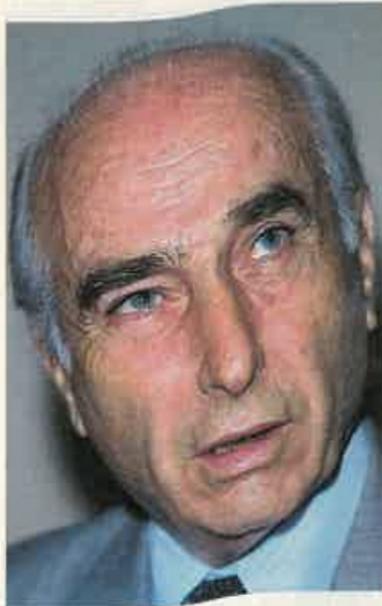
Motor delantero longitudinal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.108 centímetros cúbicos. Potencia: 45 caballos a 5.000 r.p.m. Peso en vacío: 775 kilos.

SEAT PANDA 40
507.752 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 903 centímetros cúbicos. Potencia: 42 caballos a 5.400 r.p.m. Peso en vacío: 695 kilos.

TALBOT SAMBA LS
627.270 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.124 centímetros cúbicos. Potencia: 55 caballos a 5.800 r.p.m. Peso en vacío: 740 kilos.



FANGIO: "NUNCA TUVE MIEDO"

Ha visto morir a una treintena de pilotos en los circuitos que él corrió; pero con su sangre fría ganó cinco Campeonatos del Mundo, un récord todavía no igualado a pesar de que hace un cuarto de siglo que abandonó la competición.

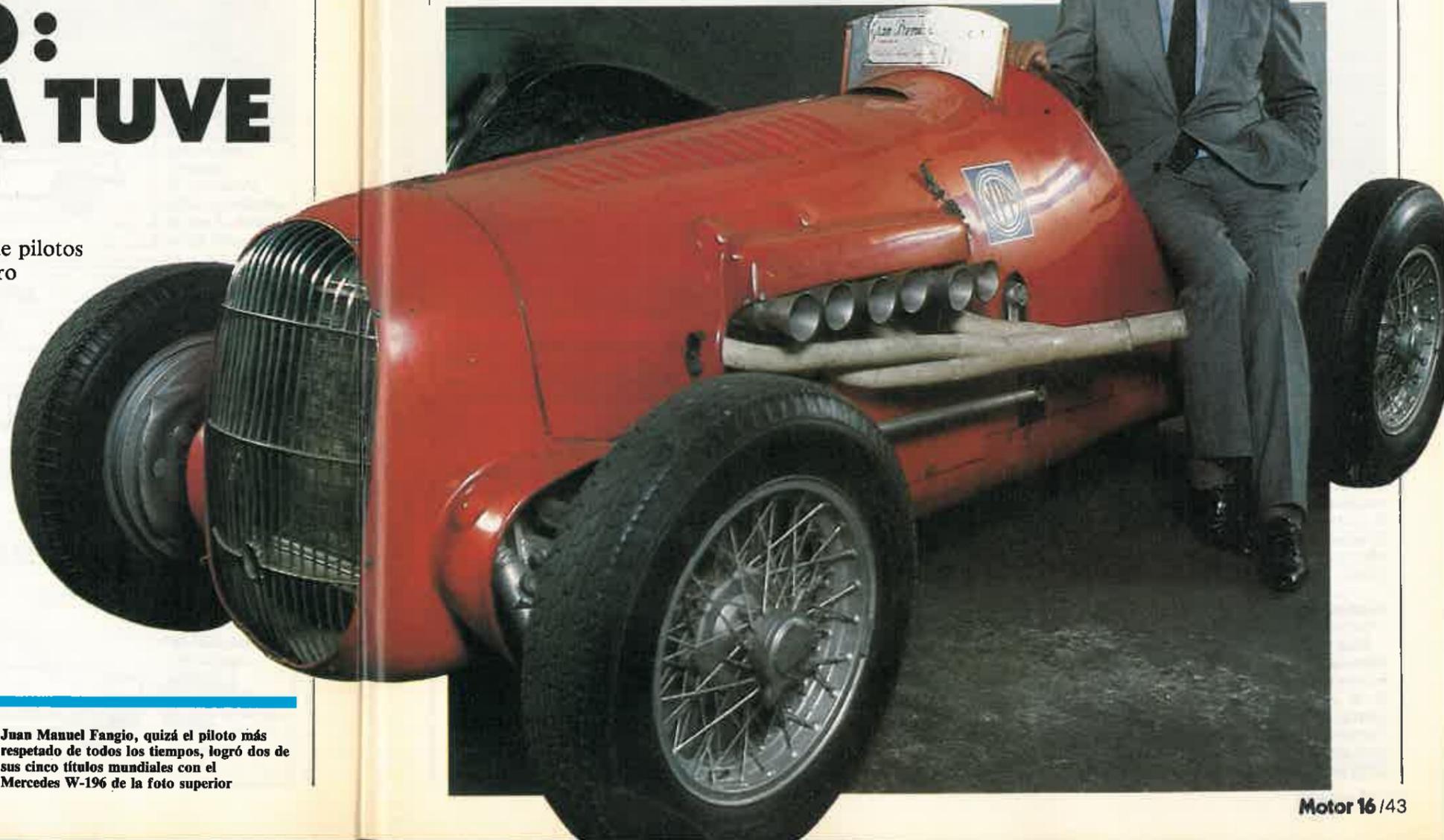
EN diciembre de 1982 tuvo que refrenar su actividad para ponerse en manos del cirujano argentino René Favaloro. Cinco *by-pass*, uno por cada uno de los Campeonatos del Mundo que Juan Manuel Fangio ganara en las carreteras entre 1951 y 1957. No duró mucho la pausa; antes de un mes, Fangio volvía a ponerse al frente de su imperio automovilístico: un gigantesco taller y la concesionaria de Mercedes Benz en Argentina.

Ahora, a sus setenta y dos años, no pudo resistir la tentación de una iniciativa que lanzara el también célebre corredor argentino Juan Manuel Bordeu y juntos encabezaron, a finales

de noviembre, el Gran Premio del Recuerdo, un laurel al que en realidad nadie aspiraba, ya que sólo se trató de recaudar fondos para ayudar a la infancia.

El Gran Premio, durante casi una hora y media, recorrió la capital argentina reavivando glorias pasadas. Con Fangio y Bordeu desfilaron Oscar Gálvez y Dante Emiliozzi, Marcos Ciani y también los hijos de otros ídolos de las cuatro ruedas, como Juan Gálvez y Eusebio Marcilla.

Miles de personas asistieron al desfile evocativo de los grandes del automovilismo argentino y pudieron comprobar una vez más no sólo que Fangio sigue siendo un apasionado de los



Juan Manuel Fangio, quizá el piloto más respetado de todos los tiempos, logró dos de sus cinco títulos mundiales con el Mercedes W-196 de la foto superior

coches, sino que, como siempre, desdeña las supersticiones. Para el Premio del Recuerdo eligió uno de sus viejos coches color verde, un color que provoca auténticos estremecimientos entre los profesionales de todo el mundo.

«Con este mismo coche —se ufana— hice la vuelta Buenos Aires-Lima-Buenos Aires.» Fangio coquetea con las fechas, finge haberlas olvidado y remite para mayores precisiones a su biógrafo, Roberto Carozzo. Pero es sólo un juego; acostumbrado a calcular al milímetro una curva que puede costar la vida, conserva frescas fechas, nombres y anécdotas.

También coquetea con una ligera sordera, muy útil para eludir respuestas acerca de su mentada soltería y su reconocida fama de conquistador.

«Me gusta la vida familiar», termina confesando con cierta nostalgia. Y debe ser verdad, ya que siempre su familia ha estado unida a sus éxitos. Si ahora es su sobrino Juan Manuelito, como él dice, el que corre, su hermano Toto ha sido pieza clave en sus éxitos. «Este coche —explica, señalando con



A sus setenta y dos años recuerda ilusionado las carreras que hacía en 1947 con el Chevrolet que le preparó su hermano y junto al que posó para MOTOR 16.

orgullo un monoplace rojo— tiene motor Chevrolet del cuarenta y siete y el chasis lo hizo aquí, en Argentina, un italiano, Volpi, pero la mecánica la hizo toda mi hermano. Con este cochecito participé en nueve carreras y gané ocho.»

A pesar de su presunta desmemoria, puede recordar con cariño el primer coche con el que se largó a la carretera, un taxi, Ford A, «en un pueblo, en el año treinta y cinco».

Y los pueblos de la provincia de Buenos Aires fueron los primeros en conocer su pericia, sus ganas de participar de ese gran mundo de las carreras que sólo conocía por la radio y las revistas que de rato en rato le llegaban de la gran ciudad a Balcarce, cerca de Mar del Plata.

No se sabe cómo habían ido a parar allí sus cuatro autobuses, todos de la zona de los Abruzzos.



en Italia, donde también nació su padre, que tenía siete años al llegar a Argentina.

En la adolescencia, Juan Manuel tuvo claro rápidamente que su destino era el deporte. Durante un tiempo jugó al fútbol en el equipo de Balcarce. «Por esa época, todavía el fútbol no era profesional, y era el único deporte que podíamos practicar los que no teníamos dinero.» Con el mismo ardor que más tarde dedicaría al automovilismo, Fangio seguía por entonces las hazañas futbolísticas de Bernabé Ferreyra —«gran goleador»— y de Di Stéfano.

Pero la vida no era fácil para un italiano aterrizado en Balcarce, que con el paso de los años se había casado y tenía ya seis hijos, y Juan Manuel buscó cha-

y Juan Manuel Fangio iba a seguir peleando entre el taller y las carreteras. El año 47 le trajo por fin el triunfo. Un Ford-T, con motor Chevrolet, le facilitó el primer premio en Rosario (provincia de Santa Fe).

A Fangio parece gustarle más regodearse en esos iniciáticos años heroicos que en los que posteriormente le dieron renombre mundial en Monza, Nürburgring o Reims.

«Es que ahora todo ha cambiado mucho. Se ha mejorado la seguridad en todo —explica casi lamentando—; nosotros íbamos sin cinturón y hasta el año cincuenta y dos no se impuso el casco obligatorio; nosotros sólo llevábamos uno de tela.»

Tampoco el abastecimiento era fácil. Se viajaba con poco más de trescientos litros de gasolina y, después, a arreglárselas como podían. «Llevábamos dos

sigo trabajando», dice, señalando los impresionantes Mercedes que pueblan el local.

Diez años en Europa

Para haber seguido al volante hasta los cuarenta y siete años, no se puede decir que haya tenido mucha mala suerte. Tan sólo un accidente serio en Perú, en 1948 —con Daniel Urrutia como acompañante—, cuando volcó, aunque sin consecuencias, y otro en el año 52, que lo tuvo seis meses fuera de combate.

El año anterior había sido su primer galardón europeo, al llegar primero con Alfa Romeo en Barcelona. Al reincorporarse en el 53, llega segundo en Monza, para un año más tarde recuperar sus laureles corriendo con Mercedes Benz. En el 55, 56 y 57 ratifica su lide-



Pese a los achaques propios de la edad, Fangio mantiene una constante actividad relacionada con el automóvil. A la derecha, junto a uno de los coches de su primera etapa como piloto en Argentina, un Chevrolet

puzas para ayudar a los magros ingresos de su padre, que trabajaba como frentista, y su madre, dedicada a la costura.

A los quince años, Juan Manuel Fangio definió su vocación al entrar a trabajar en un taller mecánico que se ocupaba de coches Studebaker.

«Pero las carreras importantes, por entonces, se hacían en Buenos Aires, Rosario o Córdoba, no en los pueblos.» Sus audacias con el taxi en el año treinta y cinco pasarían sin pena ni gloria.

Copiloto de un aviador

Más tarde conocería a un aviador, Manuel Ayerza, que lo llevaría como acompañante en un Chevrolet modelo 28, con el que consiguieron llegar segundos en la vuelta Vidal-Guido-Vidal, siempre sin conseguir superar la competición casi pueblerina. Ayerza se mataría luego en un accidente en Balcarce

tanques, uno arriba y otro abajo, y cuando se agotaban había que recurrir al ingenio.» Alguien había inventado un rudimentario, pero expeditivo, sistema para ahorrar tiempo: el embudo tenía un pincho para perforar la lata de combustible.

El quintuple campeón mundial de automovilismo se siente participe de un deporte más artesanal, más esforzado, aunque reconoce que también en su época recibió algunos apoyos. «Sí, es verdad, yo dedicaba mis triunfos a Perón, porque él hacía mucho por el deporte.»

Pero la política, como las mujeres, es un tema sobre el cual Fangio prefiere sobrevalorar rápidamente: «No, nunca fui peronista. Yo no me meto en política, aunque sí voté en las últimas elecciones», cierra sin más el capítulo para volver al deporte.

«Ahora, un corredor participa en unas carreras y tiene el porvenir asegurado. Yo gané cinco campeonatos y

razgo con Mercedes, Lancia, Ferrari y Maserati, pero en el 58, corriendo con Maserati nuevamente, llega, con el embrague roto, en cuarto lugar a Reims y decide abandonar.

«Y lo abandoné del todo. Yo tenía ya cuarenta y siete años. Había ido a Europa para correr por un año y me quedé diez, y eso satura mucho. No se disfruta la vida.»

En esos diez años, Juan Manuel Fangio había visto la muerte de más de una treintena de pilotos. «Pero nunca tuve miedo. Cuando moría un competidor yo pensaba que era porque había cometido algún error.»

Tampoco tenía coraje: «El coraje no tiene historia —sentencia—; tenía confianza en mí y en la máquina que conducía.»

Hay, sin embargo, algo a lo que confiesa tenerle miedo: «A las manifestaciones. Me asusta mucha gente reunida.»

¿Y a las mujeres? «No, yo creo

además que todo lo que hacemos los hombres es para gustarles a ellas.»

Y durante varios años lo conseguía. Era difícil ver a Fangio en su época de esplendor sin compañía, que él admite y hasta amplía. «Con una señora tuve un absurdo accidente fuera de competición. Íbamos en Italia por la Via Emilia, hacia Módena, en un Lancia. En el asiento de atrás iba un americano. De repente, un camión salió de una pequeña carretera y, para evitarlo, pasé por atrás, pero rocé un poste de teléfonos. Se abrió la puerta y la señora y yo salimos despedidos a través de ella. El americano se quedó encerrado en el coche, y a pesar de ser un excombatiente de Corea, después me confesó que nunca había pasado tanto miedo, porque el Lancia dio varias vueltas.»

A lo largo de una década, Fangio participó en 165 carreras, de las cuales



ganó 65, pero pocas veces accede a revelar sus trucos.

El fundamental: recorrer el circuito el día anterior por la noche para poder soñar en sus más mínimos detalles y sentirse más seguro.

Y aunque ha pasado ya un cuarto de siglo desde que abandonara el automovilismo, aunque sus apariciones actuales se limiten a algún trasnochado desfile o una publicidad bastante hortera por televisión, Juan Manuel Fangio sigue despertando insospechadas adhesiones, casi de por vida, en los niños de ayer.

Como su biógrafo, Carozzo, un periodista deportivo que confiesa tener a Fangio como un ídolo desde la infancia: «Creo que para poder hacer el libro que estoy preparando sobre él me dediqué desde mil novecientos sesenta y cinco a esta profesión.»

Texto: **Lia Levit**
Fotos: **Tito La Penna**

Leopoldo Azancot

Una relación conflictiva

PASADA la frontera de los cuarenta, uno acaba por aceptarse totalmente, y deja de avergonzarse de sus carencias. Yo, que dejé atrás esa frontera hace demasiado tiempo, y que he asumido por completo mis fallos, no he conseguido, sin embargo, superar sin resquemor uno que sólo puedo confesar ruborizándome: el del nerviosismo, el del rechazo que siento ante la idea de conducir un automóvil. ¿Por qué, ello? No basta para explicar mi reacción el hecho de que la presión social contra quien no siente la fascinación de ponerse al volante sea grande: he hecho frente sin desdoro a otras mayores: ¿Qué, pues? Quizá la explicación se encuentre en el hecho concreto de mi condición de escritor; quizá yo me avergüence, corporativamente por así decir, de que alguien pueda achacar mi actitud no a debilidades propias, sino a debilidades genéricas de quien vive de la pluma, y de que, siendo como soy, ponga en entredicho a mis compañeros de profesión, tan desdeñosamente considerados ya por el común de la gente. Acojo, pues, con satisfacción la posibilidad que se me brinda de explicarme públicamente al respecto, esperando que de estas líneas se desprenda de modo inequívoco que la profesión de escribir no es refugio de personas obsoletas, a contrapelo del presente, y que, por otra parte, mi repugnancia a conducir —que no a ser conducido— tiene justificación en ciertos rasgos de mi carácter.

Siendo hombre que abomina de las medias tintas, y pensando que mecánica es sinónimo de automatización, no puede dejar de molestarme, por incongruente, todo artefacto que exija de mí paliar sus deficiencias e imposibilidades con mi esfuerzo: así, el automóvil. Por otra parte, no experimento —como muchos, sí— la necesidad de contrapear el trabajo de orden intelectual a que me dedico con una actividad manual suplementaria, de buscar alivio a la actividad de la mente con distracciones del tipo «cómo adelantar a aquel coche sin chocar con ese otro» o «de qué forma llegar a tiempo a una cita en una hora punta».

Pero no es esto todo. Existe también el dato fundamental de que yo valoro por encima de cualquier otra cosa la libertad. Y, ¿cómo ser libre teniendo un

coche? Según mi experiencia, si se posee uno se acaba siendo una especie de apéndice del mismo, se termina por planificar la propia vida en función de sus posibilidades. El lugar de trabajo debe encontrarse a una distancia del domicilio en que se vive que justifique el empleo del automóvil; no se puede ir a ciertos cines, restaurantes o tiendas por problemas de aparcamiento; hay que estar pendiente del menor ruido insólito, del motor o no, por miedo a que el vehículo se averíe y trastorne, con su inmovilidad invencible, nuestros hábitos más sagrados; y resulta preciso vencer en todo momento la psicosis que produce el miedo a que, dada la actual inseguridad de las ciudades, nos roben lo que ha terminado por ser para nosotros un medio de transporte insustituible. «¿Y qué hago yo sin coche?», se oye decir, con desesperación, a los amigos no bien el motor de aquél da muestras de resentimiento contra su dueño.

Por otra parte, en mis conflictivas relaciones con los automóviles, nunca he conseguido esa identificación de mi cuerpo con los mismos que tal fuente de placeres supone para la mayoría —si el coche alcanza los 130 kilómetros a la hora, es él quien los alcanza y no yo: ningún motivo, pues, para endiosarme por ello—. Y aunque tuve automóvil propio durante años, y, consiguientemente, lo usé de seguido —si bien, casi nunca a diario— a lo largo de un periodo de tiempo dilatado, cada vez que tenía que ponerlo en marcha, o pararlo, o cambiar de velocidad, me era preciso pensar qué era lo que tenía que hacer, lo que estorbaba el discurrir normal de mis pensamientos.

Para terminar: la conducción de mi automóvil me permitió descubrir que yo era distraído, y en cuanto tal, un conductor peligroso para los otros y para sí. Me ha ocurrido recorrer toda una larga avenida sin advertir que lo hacía sin prestar atención consciente a las sucesivas luces de los semáforos. El recuerdo de ello, aún me hace estremecerme en ocasiones, a pesar de que la experiencia me demostró luego que mi rapidez de reflejos me permitía superar los desfallecimientos de mi atención, no siempre alerta.

Sevilla, 1935. Escritor, crítico literario y de arte. Autor de siete novelas.





En lugar de volante lleva riendas y sus caballos son de vapor. Es el Astro Panthera, un vehículo con aspecto de carro romano que dos jóvenes ingleses piensan lanzar al mercado en este año que comienza.

BEN - HUR CABALGA DE NUEVO

Una buena mañana Steve Lawson y Arnold Cockle se levantaron de la cama, se vistieron faldellines, sandalias, petos y cascos emplumados de guerreros romanos, y de tal guisa se di-

rigieron a una verde pradera en su Surrey natal. Pero ni Steve ni Arnold son extras de una película de gladiadores, ni estaban ensayando para la próxima cabalgata de Reyes. Son sim-



El motor, de ocho caballos de potencia y que funciona con petróleo, vapor de agua o electricidad, puede adaptarse a otros usos, especialmente agrícolas.



Los inventores quieren crear circuitos y celebrar carreras. La diversión en este nuevo deporte está más que asegurada.

La versión moderna de las cuadrigas romanas: un todo-terreno desmontable que se conduce con riendas, ideado por dos emprendedores británicos.





Cuando se comercialice costará poco más de doscientas mil pesetas. El «Astro Panthera» haría las delicias de las legiones romanas.

plemente dos amigos —uno, negociante; otro, ingeniero— llenos de creatividad y de sentido del humor, dispuestos a presentar al público el invento con el que piensan revolucionar el mundo del automóvil y ganar su buen dinero: el carro romano con motor.

El original vehículo —decorado al estilo «mohicano», para que resalte más su enloquecida imaginación— consta de siete ruedas y un motor de ocho caballos, que puede quitarse y adaptarse a otros usos. Funciona con petróleo, vapor de agua o electricidad, se conduce con riendas, es un todo terreno y quieren fabricarlo en este año que entra y venderlo a unas 207.000 pesetas. De momento, sólo existe el prototipo de las fotografías, y los dos amigos se han gastado en él 100.000 libras (23 millones de pesetas) y han invertido tres años en su construcción.

Por ahora, los dos inventores se di-



vierten. Han decidido crear circuitos en todo el país y celebrar carreras de carros al estilo Ben-Hur. Steve, dispuesto a participar en las mismas, ha adoptado un nombre romanizado —Starius Adamas—, y a su vehículo le llama «Astro Panthera».

Pero, además de un deporte barato y asequible, el nuevo carro romano pretende ser una ayuda para la agricultura, la roturación de los desiertos, el trabajo en los bosques y las maniobras militares. Puede ser lanzado en paracaídas, remolcado por el propio coche, desmontado y montado sin ningún esfuerzo. Y, según dicen sus diseñadores, son ya muchos los países que se han interesado por él. Pero hasta dentro de algún tiempo no podremos saber si todo se queda en un juego de disfraces o si —tal como Steve y Arnold aseguran— el nuevo automóvil es algo muy serio.

Monumentos, playas y pequeños puertos pesqueros ofrecen un aspecto insólito contemplados a la luz invernal del Mediterráneo tarraconense

LA RUTA DORADA DE CATALUÑA

RESTOS medievales del siglo XII, murallas y torres, nos recuerdan la misión de vigia que la ciudad de Castelldefels tuvo en tiempos pretéritos y que contrasta con su carácter actual de villa turística, con largas playas de arena fina. Desde esta ciudad iniciamos nuestra excursión semanal, que, a lo largo de la Costa Dorada, nos llevará hasta Cambrils. Siguiendo la comarcal 246 llegamos a Sitges, localidad veraniega de primer orden y que aún en temporada baja conserva su sabor cosmopolita. Démonos una vuelta por las

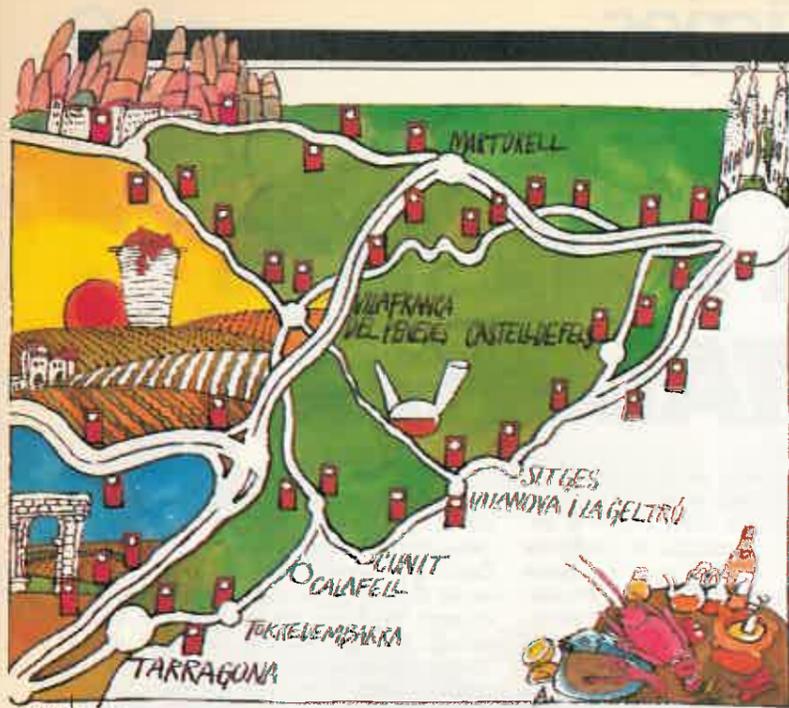
estrechas callejuelas de la zona antigua hasta la iglesia parroquial, en la cima de un promontorio desde el que se domina el mar. Una antigua viviendas de pescadores —Cau Ferrat— es nuestra primera visita cultural de la jornada. Reformada por el ilustre pintor Santiago Rusiñol, es hoy un interesante museo, con colecciones de arte grecorromano y de forja catalana. Puede visitarse todos los días, excepto lunes y festivos, de 10,00 a 13,30 y de 16,00 a 18,30.

Retomando la comarcal 246 y tan sólo a siete kilómetros se encuentra la

industrial Vilanova i la Geltrú, importante centro textil. En el lado izquierdo de la carretera hacia Tarragona paramos para visitar el Museo Balaguer, famosa pinacoteca local, cuyo horario es de 10,00 a 13,00 y de 16,00 a 19,00, excepto los lunes no festivos y el domingo por la tarde. A la salida del museo, un cartel indicador señala la dirección hacia el castillo, del siglo XII. A continuación; y antes de emprender nuevamente el camino, vayamos al Museo Romántico o Casa Papiol. De la Edad Media y dando un salto de siglos nos situamos en el ambiente

La Costa Dorada se ha convertido en el lugar preferido de los turistas internacionales. Los romanos también gozaron del encanto de esta costa, dejando grandes monumentos a su paso





burgués de una Cataluña que hizo suya la gracia ondulante del modernismo, al tiempo que podemos contemplar su concepto de la decoración en el magnífico alicatado de la cocina. El horario de este notable museo es de 10,00 a 13,30 y de 16,00 a 18,30, excepto los lunes. Por cierto, tenga en cuenta al adquirir su entrada que la misma es válida para visitar también la otra sección del Museo Romántico Provincial o Casa Llopis.

Dirijámonos ahora, y siguiendo siempre la comarcal 246, hacia Calafell, donde paramos para pasear por la playa y solazarnos con el tibio sol invernal del Mediterráneo. Desde aquí nos adentramos por un momento en el interior hasta el Vendrell. Paramos para visitar su Museo Municipal, en el casco antiguo, con una buena muestra de restos prehistóricos.

Tras esta pequeña incursión tierra adentro, retornemos a nuestra carretera de la costa, pero ya en la N-340 y en dirección a Tarragona. Atención, porque entrando a la ciudad nos encontramos con el impresionante Arco de

Si encuentra un grupo bailando la popular sardana, no dude en unirse a ellos, será siempre bien recibido. Sitges y el anfiteatro tarraconense son lugares obligados para hacer una parada

Comer y dormir

Restaurantes.—Vilanova i la Geltrú: Peixerot (M16*), Passeig Marítim, 56. Tel. 893 01 91. Cierra domingo noche y lunes. Calafell: Da Giorgio (M-16), Angel Guimerá, 4. Tel. 69 11 59. Tarragona: Sol-Ric (M-16), Via Augusta, 227. Tel. 20 46 42 y 20 10 26. Cierre vacacional del 15 de diciembre al 14 de enero. Cambrils: Can Gatell (M-16), Miramar, 27. Tel. 36 01 06. Cierra lunes noche y martes. Casa Gatell (M-16), Miramar, 26. Tel. 36 00 57. Cierra domingo noche y lunes.

Hoteles.—Castelldefels: Gran Hotel Rey Don Jaime (★★★★), Torrebarona, s/n. Tel. 665 13 00. Vilanova i la Geltrú: César (★★★), Ferrer Pi, 9. Tel. 893 07 04.

M16*: Recomendado por MOTOR16.

Bará, sin oportunidad casi para detenernos al estar situado entre las dos carreteras, de entrada y de salida a la capital, trazadas sobre la antigua Vía Augusta.

Tarragona, nudo de civilizaciones, conviene recorrerla despacio y tranquilamente, pues la cultura clásica, la medieval, la campesina y la marinera nos hablan si sabemos escucharlas. Asomados al Mare Nórstrum desde el Balcón de Europa veremos romper las olas a nuestros pies y divisaremos, un poco más lejos, la actividad del puerto, al que se llega descendiendo por las terrazas del paseo Marítimo. El anfiteatro, aunque mal conservado, tiene un emplazamiento privilegiado y merece la pena recorrer sus graderíos medio desmoronados; como premio, obtenemos una nueva panorámica, azul y oro, del mar Mediterráneo. En la plaza del Rey nos acercamos hasta el Museo Arqueológico, abierto de 10,00 a 13,30 y de 16,00 a 19,00 horas. Los restos clásicos que aquí se contemplan son muy variados. Pero dejemos por un momento el mundo clásico y recorramos el

barrio medieval, de estrechas y pintorescas calles, como la de Santa Tecla. Al tiempo que vemos las numerosas tiendas de cerámica nos iremos acercando hasta la catedral, magnífica joya medieval, para ver su fachada, retablo y claustro, así como el Museo Diocesano. Si a última hora de la tarde todavía se encuentra en Tarragona, aproveche antes de que cierren para pasear por las antiguas murallas, a la entrada le darán un folleto explicativo de cada una de las secciones. Pero no sólo

Autoagenda

Estaciones de servicio durante veinticuatro horas: En la provincia de Tarragona, y a lo largo de la carretera N-340, se encuentran abiertas prácticamente todas las estaciones de servicio, con la excepción de Torredembarra.

Servicio de grúa: ADA: General Assistance, S. A., Mallorca, 17. Tel. 21 42 97 (Tarragona). RACE: Jogu Framol, avda. Trescientos, 18. Tel. 665 05 98 - 664 31 38 (Castelldefels). Talleres Cunit, pza. de Santiago Rusiñol, 5. Tel. 67 43 15. Rufaza, ctra. Valencia, 221. Tel. 22 61 11/05 (Tarragona).

Concesionarios de la zona: Alfa Romeo: Turbo Center, S. A., pol. ind. Francolí. Tel. 22 61 74 (Tarragona). BMW: Auto Sport Busquets, Ramón y Cajal, 19. Tel. 21 14 21 (Tarragona). Citroën: Talleres Catalunya, Arcadio Balaguer, 34. Tel. 665 56 27 (Castelldefels). Taller Internacional, S. L., p.º Villanueva, 31. Tel. 894 15 70 (Sitges). Garaje Figueras, Rambla Ventosa, 23. Tel. 893 06 85 (Vilanova i la Geltrú). Ford: Autoventa Villanueva, ctra. Barcelona-Valls, km. 41,150. Tel. 893 26 66 - 893 29 12 (Vilanova i la Geltrú). General Motors: Bocor, S. A., Rovira i Virgili, 32 (Tarragona). Mercedes: Talleres Tarragona Autoliga, S. A., N-340, ctra. Valencia-Barcelona, km. 248 (cruce ctra. Reus). Tel. 54 50 11 (Tarragona). Peugeot Talbot: Auto Talleres Jogu Framol, avda. Trescientos, 18. Tel. 665 05 98 (Castelldefels). Renault: Talleres Alegret, avda. de la Vía Triunfal, 236. Tel. 665 15 75 (Castelldefels). Ramón Vericat Sansano, avda. José Antonio, 16. Tel. 894 05 44 (Sitges). Auto Universal, S. A., Rambla Vidal, 24. Tel. 893 18 50 (Vilanova i la Geltrú). Juan Jesús Pallarés, ctra. Valencia, km. 233. Tel. 36 02 60 (Cambrils). Seat: Coteusa, S. A., avda. de Balmes, 33.

dentro de la ciudad se encuentran monumentos importantes, también a cuatro kilómetros puede ver el Acueducto de las Ferreras; es un paseo entre pinos que le durará alrededor de media hora.

Puestos de nuevo en ruta, por la N-340 nos dirigimos hacia la cosmopolita y turística Salou, penúltima etapa de nuestro trayecto. Su paseo marítimo, adornado de palmeras, es de los más bonitos del lugar. A muy poca distancia se halla Cambrils, pueblo de pescadores con larga playa de arena fina. Hemos arribado a buen puerto.

Block del Paparrutas

Vías de Roma

El trozo de carretera de Castelldefels a Sitges, por la costa, sería uno de los más pintorescos de España si no estuviera tan frecuentado. Un paisaje casi irreal, a veces: la inmensidad industrial y técnica de las fábricas de cemento y de las canteras, a través de cuyas titánicas tuberías aparece, colgando de un acantilado, un chalé diseñado y construido por Gaudí para cualquiera de los Güell. Y el resto, mar, cielo y pinos.

Desde el ángulo comestible, Sitges tiene que ser evitado cuidadosamente, y, si hay apetito, más vale huir raudo de allí, para aparcar enfrente del Peixerot, de Vilanova i la Geltrú, en donde Jordi Mestre, prosiguiendo la tradición de la casa, tiene siempre en la carta alguno de los grandes platos de la tradición marinera del pueblo, como el «all cremat», el «rossejat de fideus», e incluso, tal vez, el famoso «bull de tonyina», todo ello con el aroma inigualable de un gran alioli, el aliño mediterráneo por excelencia. Ninguna dama olvidó jamás beso de caballero que acaba de degustar un alioli. Para siempre quedaron indeleblemente marcadas con ese perfume que, por más esfuerzos que hicieron, no pudieron igualar ni los Chanel, ni los Guerlain.

En cuanto a Xavier Mestre, ha instalado ahora sus reales en Cunit, con la insignia de «L'Avi Pau», en un local que, aparte su interés arquitectónico moderno lleno de soluciones inteligentes y agradables, ofrece una cocina creativa, con logros emocionantes, dentro de un respeto intangible a la tradición y al nombre de sus ancestros. Cuando Xavier se marchó del Peixerot, hubo las consabidas murmuraciones y augurios lúgubres. En realidad, todo el mundo ha salido ganando y en especial nosotros: ahora hay en la zona dos excelentes restaurantes, en vez de uno sólo.

Tal vez el mejor restaurante italiano de España, todo bien pensado y di-

gerido, es el Giorgio, de Calafell, simplemente porque Giorgio Serafini, el dueño, así se lo ha propuesto y lo hace con una dignidad y seriedad de questor romano y tarraconense.

Uno, que es de los que estiman que la cocina italiana se cuenta entre las cuatro o cinco más importantes del mundo, halla objetivamente ideal la presencia de este cocinero en una de las tierras más romanizadas de España, del mismo modo que no sería nada estrámbotico que existiera otro gran restaurante italiano en Mérida, sin ir más lejos.

Hay dos claves en lo de Giorgio: materia prima de primera calidad, cocciones «al dente», ni una milésima de segundo más ni menos del punto preciso.

Tarragona mismo cuenta con uno de los grandes de la cocina de Cataluña, el Sol-Ric, en donde Simón y Antonio Tomás, los dos hermanos que presiden la fiesta, cultivan con fidelidad los cánones de la cocina de la zona y ofrecen una de las bodegas públicas más importantes de la nación, con caldos a elegir, desde 1922 hasta nuestros días. Los arroces del Sol-Ric son algo para el recuerdo.

En Cambrils, y mirando al mar, está la trilogía «gatell», es decir, Can Gatell, Casa Gatell y el Eugenia, sin que se pueda realmente recomendar a uno más que al otro. El visitante novato

descubrirá con placer en cualquiera de esos restaurantes la salsa romescu, que es como la sabia misma de la cocina marinera tarraconense. Hoy la dan en cualquier sitio, pero como todo y aún más que otras cosas, esa salsa tiene sus secretos y requiere una cuidada y meticulosa elaboración, que la mayoría olvida o desdeña.

No es así en esos tres establecimientos de Cambrils, que cuidan cartas bien diferenciadas dentro de un estilo común y «gatelliano». Tras lo cual uno se siente glorioso hasta para ir a hacer un pipí en el Arco de Bará, hermosa romanidad local.



Xavier Domingo

RALLYSPRINT DE LA FEDERACION: EL PATINAZO DE TELEVISION

LA Federación de Automovilismo, presidida por Sandro Rocci, ha intentado que Televisión Española llevara en directo a los hogares madrileños la emoción de un tramo de rallye captado en todos sus detalles, de tal modo que el telespectador pudiera seguir las evoluciones de los coches a lo largo de todo

especiales para televisión nació en Italia hace cuatro años y supuso por sí sola un renacimiento del siempre rico mundo de la competición rallystica italiana.

En síntesis, un rallysprint tiene un planteamiento muy parecido al de un descenso de sky, a base de montar una serie de cámaras que cubran todo el re-



Eugenio Ortiz, con el Renault 5 Turbo, se distanció con holgura del resto. Genito se permitió incluso el lujo de alguna cruzada para animar al público

el tramo. Pese al despliegue técnico de Televisión, con un costoso montaje de 10 cámaras, repetidor, unidades móviles, etcétera, la retransmisión del pasado domingo en «Tiempo y marca» fue un rotundo fracaso, tanto por la ausencia de algunos pilotos fundamentales en la escena española de los rallyes como por las deficiencias de realización y, sobre todo, el escaso entrenamiento y baja calidad profesional de la que hicieron gala desde el director hasta el último de los cámaras.

La idea de retransmitir en directo tramos de rallye es ya vieja en las televisiones europeas, y los que mayores éxitos han conseguido al respecto han sido los hombres de la BBC inglesa, generalmente con tomas del rallye del RAC. Pero la idea de realizar tramos

corrido, mientras un cronómetro situado en la parte superior de la pantalla va dando a los telespectadores referencia continua sobre el resultado que va consiguiendo cada participante. Los pilotos de rallye, habituados a largas etapas de cientos y a veces miles de kilómetros, no dudan en emplearse al máximo cuando se trata de tan sólo dos o tres mil metros, y ello garantiza siempre el espectáculo.

Ausencias interesadas

Se ha acusado a la Federación Española de pretender sanear sus arcas en lugar de promocionar los rallyes al montar este espectáculo, ya que a los ingresos por la publicidad estática situada a lo largo del recorrido se suma



ba una fortísima inscripción de 50.000 pesetas que tenía que pagar cada equipo participante para poder tomar la salida. En este baile de intereses se destapó también que Televisión pasa una abultada factura por retransmitir este tipo de espectáculos, lo que les tendría que llevar, al menos, a garantizar un mínimo nivel de calidad.

Pero por hache o por be, lo cierto es que en la línea de salida faltaban pilotos de la talla de Antonio Zanini, Beni Fernández, Juan Carlos Oñoro y tantos otros entre los que han copado siempre las diez primeras plazas de los principales rallyes corridos este año. En el caso concreto de Zanini, las negociaciones (y discusiones) llegaron hasta la misma línea de salida, de donde se retiró el coche minutos antes del comien-

Salvador Serviá (Ford Escort) y Simonetta Garib (Ford Fiesta) formaron el primer equipo de competición que lleva los colores de MOTOR16, pues parece claro que una revista del motor tiene que vivir la competición desde dentro. Zanini fue el gran ausente, quedándose con las ganas y con el frío en la misma línea de salida

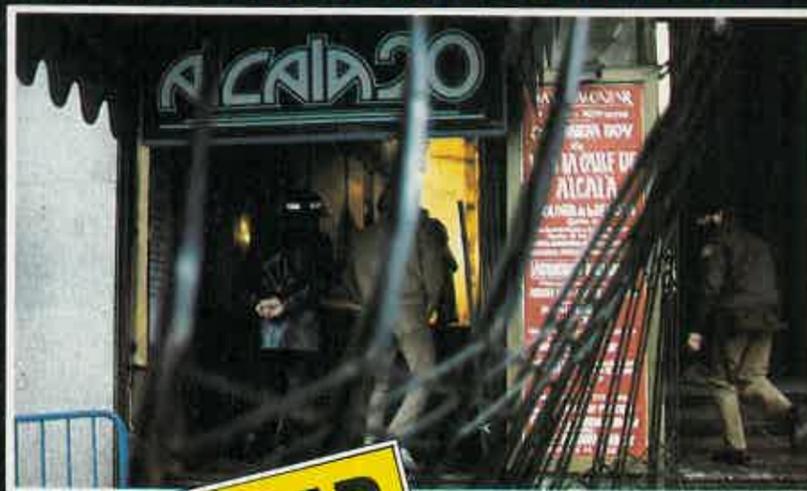


26 de diciembre de 1983
2 de enero de 1984
N.º 630 • 150 ptas.

**ESTA SEMANA
EN SU QUIOSCO**

Diciembre negro

LA CHAPUZA NACIONAL



**COMO EVITAR
CATASTROFES**



LODE: Quién juega con los niños
Escribe Reagan: Para estar en forma



Algunos participantes, como es el caso de Medina y su Porsche (arriba), se conformaron con trazados muy finos para ganar segundos; otros, como Carlos Sainz (derecha), Rodríguez (izquierda) o Barreras, buscaron los derrapajes espectaculares para animar la jornada



datos que deberían haber alertado a los responsables del programa para acondicionar sus equipos. La torpeza de unos cámaras inexpertos en estas lides y de muy dudosa calificación profesional hicieron el resto.

El vencedor indiscutible fue Ortiz, que con el Renault 5 Turbo del equipo oficial FASA-Renault sacó cuatro segundos de ventaja al segundo clasificado, el Porsche 930 T de Fernando Medina. Tercero fue José Couret, con un Seat Ritmo preparado para circuitos, lo cual habla por sí solo de lo mal que estaba elegido el tramo. A destacar también, por lo que a esta casa concierne, la primera participación de un equipo patrocinado por MOTOR16 y compuesto por Salvador Serviá (Ford Escort) y Simonetta Garih (Ford Fiesta), que realizaron brillantes tiempos en las dos subidas realizadas, aunque Televisión, que había calculado mal el tiempo, sólo retransmitió una.

zo de la prueba, lo cual dice muy poco a favor de los organizadores de la misma.

Al margen de dicho problema, tanto el actual campeón de España, Eugenio Ortiz, como Salvador Serviá, Guillermo Barreras, Fernando Medina, José Couret, Ricardo Muñoz, etcétera, eran pilotos capaces de ofrecer un bellissimo espectáculo... La pena fue que los cá-

maras de Televisión no supieron aprovecharlo.

De entrada, la lluvia y la ventisca castigaron sin piedad a las cámaras, y a la mala visibilidad ambiente se sumaron los chorreones en medio de la pantalla, los objetivos empañados y otra serie de fallos incomprensibles en una retransmisión desde el exterior, en la sierra y en pleno mes de diciembre,

T. Cavanna
Fotos: **Angel Carchenilla y Alfonso J. Nieto**



Nuevo Renault Fórmula 1

RENAULT Sport presentó la pasada semana su nuevo coche para la Fórmula 1 en una reunión con la Prensa especializada en París. La aparición del

nuevo monoplaza va unida a una reorganización del equipo, sugerida desde la alta dirección de la Regie Renault.

A partir de ahora se va a poten-

ciar el departamento de motores, pudiendo contar, Bernard Dudot, el responsable de la mecánica, con todo el apoyo y los recursos del departamento de motores de la Regie.

Lo curioso del caso es que la reorganización se ha hecho siguiendo un poco las peticiones que había hecho Alain Prost en el mes de septiembre, y que le valieron el ser apartado del equipo una vez se hubo perdido el título.

El coche fue enviado rápidamente al circuito Paul Ricard, en donde Patrick Tambay y Derek Warwick, sus nuevos pilotos, a quienes podemos ver en la fotografía, comenzaron a



A todo gas

● Bernie Ecclestone ha admitido haber firmado un contrato con los organizadores del circuito de Fuengirola para que tenga lugar allí la última prueba de Fórmula 1 del año próximo. Según han podido saber nuestros corresponsales, el contrato tiene una vigencia de cinco años. Mientras tanto, los organizadores estudian la forma de rentabilizar la inversión, teniendo previsto el montar una tribuna para cien mil personas, todas sentadas. Que el Gran Premio de España en Fuengirola entre dentro del Campeonato del Mundo de Fórmula 1, depende de que alguno de los oficialmente inscritos deje de disputarse.

● Se ha dado la bendición a la Fórmula 3.000 —antiguos monoplazas de Fórmula 1 con motor atmosférico con la potencia limitada a 420 caballos—, a los que se va hacer correr conjuntamente con la Fórmula 2. Cuatro de las doce carreras del Campeonato serán teloneras de Grandes Premios de Fórmula 1. Hay quien considera que será la muerte para la Fórmula 2.

● El equipo Spirit, cuyos

coches montarán el año que viene los motores Hart Turbo, ha aceptado como segundo piloto al italiano Ballabio, que aporta un sustancioso patrocinio. Para el puesto de primer piloto se mantienen conversaciones con el veterano y retirado Emerson Fittipaldi.

● Semana de presentación de reglamentos. La Federación presentó los suyos, con la novedad de la creación de una Copa de Rallyes para pilotos que no hayan terminado entre los cinco primeros de los campeonatos de años anteriores.

La Copa Renault también presentó los suyos. Habrá ocho carreras puntuables en los circuitos de Jarama, Calafat, Toledo, Alcañiz y Fuengirola.



rodar con él, encontrándolo netamente más competitivo que el anterior. Las pruebas se continuarán en el circuito brasileño de Jacarepaga, escenario de la primera carrera del año, y de Kyalami, en Africa del Sur.

También se habló del programa de rallyes, anunciando la aparición de un nuevo R-5 Turbo con motor de 1.600 centímetros cúbicos a fin de que pase a una categoría de cilindrada superior y pueda emplear unas llantas más anchas. El problema de la versión actual era que tenía dificultades para pasar de los 290 caballos de potencia que hasta ahora daba.

El piloto de rallyes seguirá siendo Jean Ragnotti, que participará en diez pruebas, dos de las cuales del Mundial. Una será el Tour de Córcega, todavía con el coche de 1.400 centímetros cúbicos, y la otra, San Remo, ya con el nuevo coche que habrá quedado homologado semanas antes.

En Montecarlo habrá una participación de coches a nivel privado con el mismo Ragnotti, Saby y Therier.



Un campeón del mundo para Peugeot

COMO se presentía, el finlandés Ari Vatanen, Campeón del Mundo en 1980, será el primer piloto de Peugeot-Talbot que basará su actuación deportiva en el Mundial de Rallyes con el nuevo Peugeot 205 Turbo 16. Como segundo piloto figurará Jean Pierre Nicolas, que durante 1983 se ha encargado de realizar las primeras pruebas de la puesta a punto del coche. Este quedará homologado en el mes de abril, debutando en

el Tour de Córcega. Posteriormente, participarán en los rallyes de Acrópolis, 1.000 Lagos, San Remo, Costa de Marfil y RAC. También se ha reestructurado el equipo técnico, sustituyendo André de Cortanze a Des O'Dell, quien a partir de ahora se encargará de preparar los Samba Rallye, entre los cuales están los de Zanini y Borja Moratal.

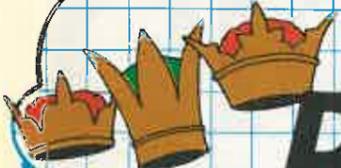
Zanini no podrá disponer del nuevo Peugeot hasta 1985.

Motores BMW Turbo para ATS, Brabham y Arrows

BMW ha presentado su programa deportivo. Estará basado en el suministro de motores de Fórmula 1 a los equipos Brabham, ATS y Arrows. Estos motores serán prácticamente los mismos que los de la temporada pasada, mejorados en potencia y en consumo a fin de que pueda cubrir con 220 litros los 300 kilómetros de recorrido de cada Gran Premio.

A cambio de ampliar a tres el número de equipos que emplearán sus motores, BMW se retira oficialmente de la Fórmula 2.





HONDA HURRICANE

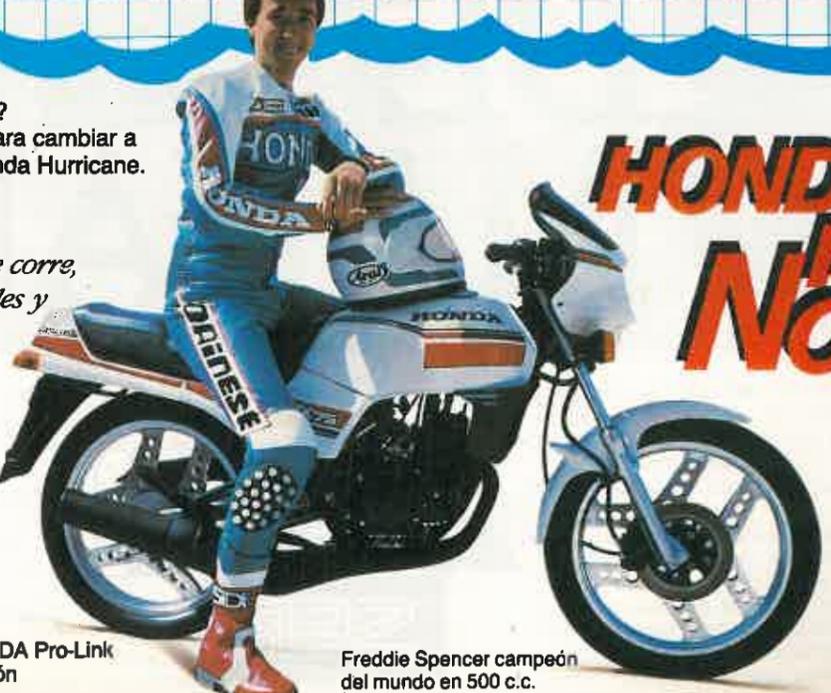
DIGNA DE REYES

¿Ya has escrito la carta a los Reyes? Esta es la ocasión que esperabas para cambiar a una «moto de verdad»: la nueva Honda Hurricane. Coge papel y lápiz y escribe:

*Queridos Reyes:
Estoy harto de mi moto, no me corre, apenas frena, no tiene novedades y además me gasta muchísima gasolina.
En fin, para que os voy a contar más.
Siempre soñé tener una moto muy avanzada.
¡Una gran moto de 75,
Honda Hurricane!*

Honda Hurricane: de 75 c.c. pero con...

- Motor de 75 c.c. refrigerado por agua
- Sistema de suspensión posterior HONDA Pro-Link
- Freno anterior de disco con doble pistón
- Cambio de seis velocidades
- Consumo de 2,2 Litros a los 100 Kms. a 50 km/h.



HONDA IS No.1

Freddie Spencer campeón del mundo en 500 c.c.

HONDA

Toda la mañana en la SER.

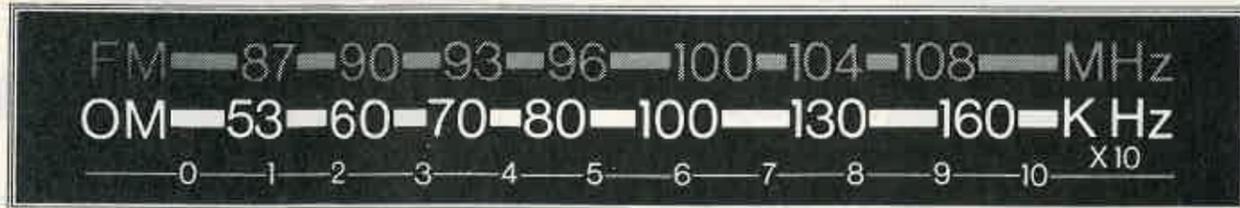


Radio entera y verdadera. Múltiple y variada. Fresca y dinámica. En cadena y local. Actual. Con la solidez y el peso específico de un profesional de la radio como Iñaki Gabilondo.



"ONDA MEDIA":

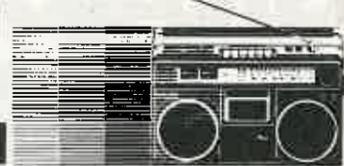
"Onda Media." Radio entera. Aquí, en la SER. En la radio que siempre está en la onda. Con la animación constante de Joaquín Prat.



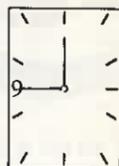
Y el contagioso dinamismo de Pepe Domingo Castaño.



LA RADIO DE MAÑANA.



Un programa que deja atrás todo lo que estábamos oyendo hasta ahora. Escúchelo hoy. Es la radio de mañana.



SER

la radio de mañana, hoy.

RICARDO PEREZ-ASCOARDO

Motos

La Yamaha XJ 900 pasó casi inadvertida en su presentación en el Salón de Colonia, quizá porque en la exposición no podía mostrar sus cualidades, que evidentemente son muchas. En la carretera demuestra que se trata de una gran moto, capaz de dar muchas satisfacciones.

YAMAHA XJ 900

UNA SEÑORA MOTO



YAMAHA, desde sus principios, basó la concepción de los motores en la mecánica tradicional europea. La XJ 900 es una moto dócil con óptimas prestaciones, sin haber empleado en ella tecnologías de vanguardia. Su motor es un sólido cuatro cilindros, en línea, con doble árbol de levas en cabeza, con un rendimiento superior al de otros modelos y con una mecánica compleja y delicada. Esta moto nació como réplica a la Honda CB 900 Bol D'Or.

Su estética no pertenece a una moto japonesa, está claro que en ella han colaborado diseñadores europeos. Cuando Yamaha decidió equipar sus modelos con una transmisión por cardan, acudió al centro de estudios y proyectos de Porsche. Como resultado, sus transmisiones son consideradas como las más sólidas y elásticas de la producción mundial. Al ser presentada en el Salón de Colonia, esta moto no causó gran impacto entre los motoristas. De hecho, en ella no hay nada revolucionario. La

mecánica de XJ 900, derivada de su hermana pequeña la XJ 600, se diferencia de la de otras marcas por el sistema de alimentación YICS y la colocación del alternador en la parte posterior de los cilindros. La Yamaha XJ 900 es una moto equilibrada, cómoda y de prestaciones elevadas. En la conducción es precisa y dócil; destinada al gran turismo, se pueden hacer con ella grandes viajes manteniendo buenas medias, pero al mismo tiempo presenta características deportivas.



Clásico estilo japonés
La línea no evidencia la vanguardia de la técnica

MECANICA



El motor que equipa la Yamaha XJ 900 es el ya conocido cuatro cilindros en línea con doble árbol de levas en cabeza. Sus dimensiones son las más reducidas entre los pluricilíndricos japoneses. El fabricante declara una potencia de 97 CV a 9.000 revo-



VIRTUDES

- Elasticidad y potencia del motor.
- Estabilidad.
- Buen acabado.
- Cardan dócil.

DEFECTOS

- Sistema antihundimiento poco eficaz.
- Semicarenado perjudicial para la estabilidad.
- Primera marcha demasiado corta.
- Retrovisores excesivamente voluminosos.

luciones por minuto. Esta cota nos parece alta. Durante la prueba, sin poder comprobar con un dinamómetro los caballos reales, estimamos una potencia de aproximadamente 90 caballos, que para un motor con un cubitaje de 853 centímetros cúbicos es francamente elevada.

La estructura del motor es sólida y su funcionamiento constante a cual-

quier régimen. Gracias al YICS, la dosificación de la potencia es parecida a la de un motor alimentado con inyección. Este sistema exclusivo de Yamaha consiste en un conducto secundario ubicado en la parte inferior de la culata, por medio del cual se conduce la mezcla gaseosa de los cuatro carburadores al cilindro en fase de admisión. El YICS tiene como fin reducir el consumo en un 10 por 100 y mejorar el llenado de cada cilindro con una perfecta turbulencia en el mismo.

El cambio, compuesto por cinco velocidades, se acciona por medio de una palanca con reenvío. El recorrido es el más corto que

FRENTE A LAS DEMAS

Muy competitiva

	Cilindrada (c.c.)	Potencia (CV)	Par máximo (mkg.)	Peso (kg.)	Velocidad máxima (km/h.)	Precio final (ptas.)
YAMAHA XJ 900	853	97	8,2	219	220	978.000
BMW K 100	987	90	8,6	239	215	1.124.699
MOTO GUZZI SP 1000	948,8	68	7,7	211	179	890.845
BENELLI 900	906	80	6,2	220	205	621.000
LAVERDA RGS 1000	981	88	7,9	233	215	1.158.000

(Datos facilitados por los fabricantes)

Precio en la calle: 978.000 pesetas

Importador: Semsu Yamaha. C/ Riera de los Frailes. L'Hospitalet. Barcelona. Tel. 93-337 17 12 / 16.
Garantía: Un año o diez mil kilómetros.
Número de talleres oficiales en España: 61.
Plazo de entrega: Inmediato.



Controles precisos
Un carenado sólo decorativo



Cuatro cilindros muy estrechos
97 caballos con sólo 853 c.c.

jamás hemos probado en una moto de serie, y la sincronización de las marchas se puede comparar a una moto de gran premio.

La primera marcha es demasiado corta, por lo que se puede llegar a levantar, en la aceleración, la rueda delantera. Las cuatro marchas restantes están perfectamente escalonadas y muy bien sincronizadas con la transmisión secundaria. El embrague confirma la proverbial suavidad de todos los modelos Yamaha.

El cardan que equipa la XJ 900 reúne las características de una transmisión por cadena y la falta de mantenimiento propias de un cardan. En su diseño han colaborado técnicos del centro de experiencias de la marca Porsche.

Durante la prueba, el conjunto motor-cambio-transmisión fue sometido a un uso exhaustivo en distintos trazados. El motor dio pruebas de una resistencia constante, sin bajar nunca su rendimiento. La suspensión delantera tiene incorporado un sistema antihundimiento regulable, que al frenar evita un excesivo hundimiento de la horquilla, mejorando la estabilidad.

COMPORTAMIENTO



La Yamaha XJ 900 es una moto estable y segura. La postura del conductor

es cómoda a cualquier velocidad, y el manillar, regulable en todas las posiciones, permite el acoplamiento del piloto a la moto para una conducción deportiva en trayectos sinuosos con curvas cerradas.

La estabilidad de la XJ 900 es buena hasta los 180 kilómetros por hora, para superar esta barrera es necesario quitar los espejos retrovisores y el semicarenado. Durante la prueba pudimos comprobar que estos elementos causaban un balanceo en la dirección. Una vez desmontados fue posible alcanzar los 208 kilómetros por hora, velocidad máxima que permite esta moto.

El motor es sumamente elástico y potente; con él se puede conducir a 2.500 revoluciones por minuto en cualquier marcha y acelerar hasta la máxima velocidad sin notar ninguna anomalía en su funcionamiento. Para disponer de sus máximas prestaciones es necesario mantener un régimen entre las 6.000 y las 9.000 revoluciones por minuto. El cambio está perfectamente sincronizado para permitir este tipo de conducción.

La transmisión por cardan de la XJ 900 es inmejorable. En las reduccio-

FICHA TECNICA



Yamaha XJ 900

MOTOR Cuatro cilindros en línea, frente marcha. Cuatro tiempos. Refrigeración por aire. Dos árboles de levas en cabeza, dos válvulas por cilindro. Diámetro por carrera, 67,0 x 60,5 mm. Cilindrada: 853 c.c. Relación de compresión: 9,6:1. Potencia máxima: 97 CV a 9.000 rpm. Par máximo: 8,2 kgm. a 7.500 rpm.

ALIMENTACION Cuatro carburadores BS 35, con sistema YICS. A depresión.

ENCENDIDO Transistorizado, con batería 12 V 14 Ah.

TRANSMISION Primaria por piñones a dientes rectos. Secundaria por cardan. Embrague de discos múltiples en baño de aceite. Caja de cambios de cinco velocidades.

BASTIDOR Doble cuna cerrada. Horquilla delantera telescópica hidroneumática, con sistema antihundimiento regulable. Suspensión trasera por brazo oscilante y dos amortiguadores hidroneumáticos, con regulación en el muelle.

FRENOS Tres discos autoventilados.

DIMENSIONES Longitud: 2.215 mm. Anchura: 735 mm. Altura: 1.240 mm. Altura asiento: 790 mm. Distancia del suelo: 150 mm. Peso en seco: 218 kilos. Capacidad depósito: 22 litros. Neumáticos: delantero 100-90 V-18; trasero 120-90 V-18.

AGUA BRAVA

toilettries for men



la joven fragancia masculina

nes más apuradas sus reacciones son equivalentes a las de una cadena, en ningún momento se pudo notar el brusco freno mecánico, típico de los cárdenes.

La baja temperatura del aceite que lubrica la transmisión final permite una larga duración mecánica.

Con el fin de poder inclinarse en las curvas, sin el temor de rozar contra el suelo con los laterales del motor, Yamaha ha ubicado el alternador detrás de los cilindros, y el encendido electrónico se encuentra debajo del asiento. Con esto se ha conseguido un motor muy estrecho, que permite aprovechar al máximo la estabilidad de esta moto, que se inclina en las curvas hasta los 49 grados respecto al suelo.

La Yamaha XJ 900 está equipada con tres discos de freno, autoventilados. Este sistema, de origen automovilístico, garantiza una perfecta refrigeración de las bandas de freno y una mayor superficie de fricción. En uso turístico, la frenada de la XJ 900 es potente y progresiva; es una lástima que el sistema de antihundimiento sea prácticamente inexistente.

La dureza de la horquilla se puede variar aumentando la presión del aire, que se reparte en las dos barras. La regulación de los amortiguadores traseros se consigue actuando sobre un mando mecánico que comprime los muelles. En conjunto, la suspensión de esta moto es eficaz y se adapta a distintos trazados sin necesidad de una regulación minuciosa.

La posición del pasajero, es cómoda a cualquier velocidad y la altura de los reposapiés muy confortable.

El comportamiento de la Yamaha XJ 900 se puede definir con tres adjetivos: dócil, potente y segura.

RECAMBIOS



Algunos muy caros

	Pesetas
Filtro de aire	3.042
Filtro de aceite	913
Cable del acelerador	1.278
Maneta del freno	1.196
Maneta del embrague	1.278
Batería	13.182
Intermitente	3.042
Piloto trasero	6.692
Retrovisor	3.245
Llanta delantera	55.770
Llanta trasera	62.868
Tubos de escape	5.881
Silencioso	22.308
Junta central del escape	23.525
Carenado	13.588



Esta moto permite rodar por encima de los 200 km/h. sin problemas

de estabilidad. El piloto puede adoptar una postura de conducción deportiva

EQUIPAMIENTO



Esta es una de las motos mejor equipadas del mercado mundial. Un radiador de tamaño mediano ayuda a mantener el aceite del motor a una temperatura ideal. Alrededor suyo hay unos embellecedores que, además de mejorar la estética de la moto, canalizan aire fresco hacia la culata, mejorando, de esta manera, su funcionamiento.

Los mandos eléctricos son voluminosos y sus clavijas de fácil manejo. El mando del aire para el arranque en frío se encuentra incorporado en el lado izquierdo del manillar, detalle que consideramos de gran finura y muy funcional.

Los manillares contruados en aluminio forjado se pueden regular en todas las posiciones, lo que permite una postura perfecta en la conducción en todo momento.

Los reposapiés de acero forjado, con las estriberas abatibles, están montados sobre silent-block.

El cuadro de mandos, protegido por un semicarenado, que enmarca el faro de luz halógena, es bonito y se compone de tres relojes, un cuentakilómetros, el cuentarrevoluciones en el centro y el indicador de carburante.

Si se mira detenidamente la XJ 900 se descubren protecciones de goma en los mandos de regulación del manillar y los intermitentes sujetos por medio de un soporte flexible.

ACABADO



El nivel de acabado de la Yamaha XJ 900 es bueno; su belleza es sobria y los colores que ofrece el fabricante nos parecen acertados, sin extravagancias



poco duraderas. Las llantas en aluminio, compuestas por un conjunto triangular en el centro, son sólidas y su diseño resulta moderno. También el acabado del motor demuestra el alto nivel tecnológico empleado por Yamaha en las fundiciones.

El semicarenado, a diferencia de los primeros modelos, está anclado al chasis y permite cualquier maniobra

con el manillar. El depósito y el sillín están perfectamente acoplados y forman un conjunto armónico con el colín.

Está justificada la ausencia del amortiguador a la dirección, debido a la buena estabilidad de la XJ 900 que, durante la prueba, demostró un comportamiento excelente en asfalto discontinuo.

Con el fin de aprovechar el espacio, la bolsa de las herramientas ha sido colocada en el lateral derecho de la moto, lo que deja disponible el hueco del colín.

VALOR-PRECIO



El valor de esta moto es de 978.000 pesetas. Este precio la coloca en un término medio entre sus competidoras. La XJ 900 ha sido concebida para el gran turismo, pero tiene prestaciones elevadas. Su estabilidad es buena y el motor necesita pocas puestas a punto a lo largo del año. La accesibilidad mecánica es excelente; se puede sustituir la mayoría de las piezas sin necesidad de separar el motor del chasis. La transmisión y el encendido carecen de mantenimiento. Gracias al sistema de alimentación YICS y a los componentes de la culata, el consumo de la XJ 900 es bajo. Yamaha ha conseguido fabricar una moto casi sin competencia; su mayor enemigo son los impuestos, que gravan a la hora de su importación. A cambio de un precio medio, la Yamaha XJ 900 ofrece una buena estabilidad, óptimas prestaciones y una estética apreciable. Aquellos que no se consideren meros aficionados al deporte del motociclismo encontrarán una moto que, sin ser futurista, reúne las cualidades necesarias para satisfacer a los motoristas insensibles a los mitos.

Gigi Corbetta

Motor 16/63

RENDIMIENTOS



Como una moto deportiva

VELOCIDAD MAXIMA

Piloto agachado	208 km/h.
Piloto sentado	202 km/h.
Con dos personas	198-200 km/h.

ACELERACION

De 0 a 400 m.	11,9 seg.
--------------------	-----------

CONSUMO



Gasto contenido

Litros

CIUDAD	
En primera, segunda y tercera ..	9

CARRETERA

En conducción tranquila	6,7
En conducción rápida	7,9

AUTOPISTA

A 180-208 km/h.	9,2
----------------------	-----

Atrévase a...

DOS de los instrumentos básicos de control del automóvil son el velocímetro y el cuentakilómetros, que generalmente se encuentran reunidos en el mismo aparato. Ambos aparatos funcionan gracias a un cable que parte de la caja de cambios y va a parar al cuadro de mandos. En algunos modelos más antiguos el cable parte de alguna de las ruedas delanteras.

La mayoría de las anomalías en el funcionamiento de estos instrumentos son debidas al cable más que al propio aparato en sí. El cable está sometido a curvas y torceduras desde la caja de cambios hasta el cuadro, y en cada curva el rozamiento del cable hace que

a la larga, con el uso, se deteriore. Cuando note que la aguja del velocímetro oscila excesivamente, o escucha un golpeteo, cuya periodicidad aumenta según aumenta la velocidad del automóvil y que proviene de la zona del

Precio del cambio en un taller: Unas 1.000 pesetas sobre el precio del cable.

Precio del cambio en casa: El precio del cable (unas ochocientas pesetas.)

Tiempo del cambio en el taller: Tendrá que dejar el coche un día.

Tiempo efectivo de la reparación: Media hora.

cuadro de mandos, lo más seguro es que el cable del cuentakilómetros esté deteriorado.

Su sustitución es fácil, pero el tiempo que le lleve cambiarlo, dependerá principalmente de cómo se saque el velocímetro en su automóvil. En utilitarios sencillos tardará aproximadamente una media hora. En coches en los que haya que desmontar algún panel para extraer el cuadro la operación le llevará algo más. En muchos casos no será necesario cambiar el cable, bastará con enderezarlo en las partes que se haya doblado y engrasarlo ligeramente por el extremo opuesto al velocímetro, ya que si el aceite llegase a introducirse en este indicador podría estropearlo.

CAMBIAR EL CABLE DEL CUENTAKILOMETROS

1 Para esta sencilla reparación tan sólo necesitará un destornillador y una llave fija, que normalmente suele ser del 10. En algunos modelos, en vez de la llave fija tendrá que emplear unos alicates.



2 Primeramente tendrá que localizar, siguiendo el cable del cuentakilómetros, el punto de la caja de cambios en el cual va encajado el extremo inferior del cable. Puede ser que se encuentre bajo el coche.



3 Afloje el tornillo con la llave fija. Fíjese si este tornillo tiene una contratuerca; si es así, afloje ésta ligeramente antes de comenzar a aflojar el tornillo. Cuando esté flojo, tire del cable.



4 Una vez que el cable está suelto, diríjase al cuadro de mandos y comience a extraer el velocímetro. Normalmente tendrá que quitar los embellecedores y viseras antes de quitar el cuadro.



5 El velocímetro suele estar sujeto por unas grapillas flexibles o por unos tornillos a los que se llega una vez que se han retirado los embellecedores y viseras antes de quitar el destornillador.



6 Una vez que el cuadro está suelto, tire de él suavemente. Si nota alguna resistencia, vuelva al motor y revise que el cable no quedó enganchado en ninguna parte y empujelo hacia donde está el cuadro.



7 Desconecte las terminales eléctricas del cuadro fijándose en qué punto encaja cada terminal. El cable del cuentakilómetros puede ir unido mediante tornillo o bien mediante algún tipo de pasador.



8 Suelte el cable del cuadro. Cerciérese de que el cuadro funciona bien. Para ello introduzca un destornillador pequeño en el alojamiento del cable y gírelo observando si la aguja oscila.



9 Si la avería está en el cable, extráigalo desde el motor, tirando de él suavemente para no dañar otros cables que vayan por el mismo conducto. Nunca fuerce el cable; si es necesario, ayúdelo a salir desde dentro.



10 Si el cable está muy doblado en algún punto, pero su cubierta no está deteriorada, intente enderezarlo de forma que quede perfectamente recto. Pero si está muy dañado es preferible cambiarlo por uno nuevo.



11 Antes de reponer el cable, sea nuevo o sea el antiguo reparado, conviene engrasarlo ligeramente por su extremo inferior con aceite limpio. Sirve el aceite del motor sin usar.



12 Introduzca el extremo inferior del cable en su alojamiento en la caja de cambios. Apriete el tornillo hasta que tirando del cable éste no se mueva. Después apriete la contratuerca.



13 Pase el cable por todos los sitios que hayan sido dispuestos para ello de forma que quede fijo, pero sin que tenga ninguna curva cerrada que lo pueda dañar. Este cable no debe quedar suelto dentro del motor.



14 Conecte el extremo superior del cable al velocímetro, asegurándose que el cuadradillo encaja perfectamente. Vuelva a conectar los terminales eléctricos y coloque de nuevo el velocímetro en su sitio.

Caprichos



1
Modelo clásico de anorak, marca Lem. Tiene la particularidad de poderse utilizar igualmente como anorak. Puede adquirirse en Motocán, Ceuta, 32. Madrid.



2
Modelo juvenil entre cazadora y anorak, marca Rock-Neig. Puede convertirse en chaleco, según el tiempo y los gustos del comprador. Es de pluma. Puede comprarse en Marsimoto, General Ibáñez de Ibero, 5, Madrid, por 19.000 pesetas.



3
Diseño exclusivo de la marca francesa Rock-Neig para Marsimoto. De colores actuales, línea deportiva; este anorak puede comprarse al precio de 18.400 pesetas. Es plumífero.



4
Tres modelos de anorak. El de color gris lo diseña Volvo y puede comprarse en los concesionarios de la marca; su precio es de 4.400 pesetas. El Rock-Neig multicolor del medio cuesta 10.800 pesetas en Marsimoto. El AGV blanco, rojo y negro, lo venden por 7.300 pesetas en Iniesta, calle Limón, 8. Madrid.



Texto: Pilar Parra
Fotos: Angel Carchenilla

Mercado

EL MAS VENDIDO EN NOVIEMBRE: R-9



Puesto	Marca y modelo	Unidades vendidas en noviembre 83	Puesto	Marca y modelo	Unidades vendidas en noviembre 83
1	Renault 9	4.276	6	Renault 18	2.952
2	Ford Fiesta	3.448	7	Talbot Horizon	2.811
3	Opel Corsa	3.248	8	Ford Escort	2.449
4	Renault 11	3.055	9	Seat Ronda	2.387
5	Renault 5	3.036	10	Seat Panda	1.965

OFERTAS DE LA SEMANA

COCHES NUEVOS

SUPERMIRAFIORI DIESEL, MAS BARATO

HASTA el 31 de diciembre la red de concesionarios Seat ofrece una sugestiva oferta a quienes estén interesados en comprar un 131 Supermirafiori Diesel, dejando su coche usado, como parte del pago.

En concreto, la oferta es la siguiente: en cualquier concesionario le valoran el coche usado según su tasación habitual y al interesarse por el Supermirafiori Diesel, le incrementarán 70.000 pesetas a la tasación. El 131 Supermirafiori Diesel tiene un precio total de 1.303.307 pesetas. Lleva un motor Diesel de 2.445 c.c., de 72 caballos de potencia, que le permite alcanzar los 150 kilómetros por hora, con un consumo medio de 7,4 litros a los 100 kilómetros.



COCHES USADOS

CLASICOS DEPORTIVOS

LOS coches que los aficionados denominan como clásicos deportivos tienen un mercado, por lo que habitualmente se venden en tiendas especializadas que conocen a fondo estos coches y, por tanto, ofrecen mayor garantía al comprador.

Una de estas tiendas se encuentra en Madrid, Goyoaga, en la avenida de Felipe II, número 34.

En Autos Goyoaga puede encontrar: Lamborghini, Ferrari, Fiat 124, Triumph, TR 6 y MGB. Como ejemplo de los precios, se vende un Porsche Targa de 1973, de 2,4 litros, por 1.900.000 pesetas. La matrícula es de Madrid EW.



Cómo elabora los precios totales y costo por kilómetro MOTOR16

PARA la elaboración del precio total de los automóviles nuevos y motocicletas, MOTOR16 parte en todos los casos del precio franco fábrica o frontera. A este precio f.f. se le adicionan los Impuestos Generales por Trá-

fico de Empresas, Impuestos de Lujo y Municipal, Tasas de Matriculación, Transportes y Seguro Obligatorio.

Para la valoración del coste por kilómetro se ha realizado una ponderación de un uso de

15.000 kilómetros al año, sobre un total de cinco años. En los modelos marcados con asterisco, los datos de consumo y velocidad son los obtenidos en las pruebas realizadas por nuestra redacción.

COCHES NUEVOS

ALFA ROMEO

Alfa Romeo Española, S. A.: Núñez de Balboa, 46. Madrid-1. Tel. 276 17 60. Puntos de asistencia: 35. Garantía: 1 año sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Precio total 15.000 km/año	
Alfasud 1.6 SP	1.490	95	170	7,8	22,2	1.452.394
Alfasud 1.5 TI	1.490	105	180	8,1	23,5	1.584.788
Sprint V.1.5. Q.Ver	1.490	105	180	8,1	25,4	1.815.859
Spider	1.962	130	190	11,0	35,8	2.737.279
Giulietta 2.0	1.962	130	185	9,7	28,4	1.966.646
Alfetta 2.0	1.962	130	180	8,9	28,0	2.006.614
GTV 2.0	1.962	130	190	9,3	30,3	2.242.575
GTV 2.5-V6	2.492	160	205	9,9	37,5	2.967.095

ARO

Remark. Avda. Barcelona, 137. Molins del Rei (Barcelona). Tel. 668 36 54. Puntos de asistencia: 150.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Precio total 15.000 km/año	
Aro 10	1.197	65	130	9,5	19,4	992.654
Aro 10 D	1.714	55	120	6,5	17,7	1.318.561
243 D	3.120	65	110	10,1	19,6	1.292.764
244 D	3.120	65	110	10,1	19,9	1.330.097
320 D	3.120	65	110	10,1	19,9	1.330.097
Hispano D	2.710	70	120	10,0	21,3	1.512.726

AUDI

Seat. Paseo de la Castellana, 278. Madrid-34. Tel. 215 33 40. Puntos de asistencia: 1.000. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Precio total 15.000 km/año	
80-CL 2P	1.588	85	165	8,3	26,2	1.895.795
80-CL 4P	1.588	85	165	8,1	26,5	1.955.997
80-CC	1.921	115	182	8,1	29,3	2.232.401
100-CC	1.921	100	176	7,7	34,6	3.030.512
100-CC	2.144	136	200	7,8	37,1	3.275.223
100-CC Diesel	1.986	70	155	7,1	30,1	2.823.029
Coupe-GT	2.144	130	196	8,3	33,2	2.727.037
Quattro	2.144	200	222	9,1	59,4	5.830.303
Audi 200	2.144	182	230	6,9	51,7	5.165.710

AUSTIN

Austin Rover España, S. A. Mar Mediterráneo, s/n. Ctra. Madrid-Barcelona, km. 18,6. Tel. 676 82 11. Puntos de asistencia: 46. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Precio total 15.000 km/año	
Metro 1.3 HLE	1.275	62	158	6,4	15,5	771.039
MG Metro	1.275	71	160	7,2	17,2	917.470
MG Metro Turbo	1.275	93	180	8,1	20,6	1.179.233
Maestro MG 1.6	1.596	104	177	8,4	24,0	1.612.347

AUTOBIANCHI

Fiat Hispania, S. A. Paseo de la Habana, 74. Madrid-16. Tel. 259 82 00. Puntos de Asistencia: 70. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Precio total 15.000 km/año	
A 112 Junior	903	42	130	6,5	14,9	716.192
A 112 LX	965	48	137	7,6	16,8	815.931
A 112 Abarth	1.049	70	155	7,7	18,2	936.639

BMW

BMW Ibérica, S. A. Paseo de la Castellana, 149. Madrid-16. Tel. 450 60 01. Puntos de asistencia: 37. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Precio total 15.000 km/año	
316	1.573	75	154	9,0	26,3	1.842.564
316	1.766	90	175	8,7	28,2	2.093.137
318 i	1.766	105	184	8,5	30,9	2.380.407
320 i	1.991	125	196	8,1	32,9	2.656.094
323	2.316	150	202	8,2	36,2	3.018.304
518	1.766	90	164	9,5	33,8	2.617.717
520 i*	1.990	125	180	10,2	37,7	3.030.794
525 i	2.494	150	197	10,5	41,4	3.430.474
525 E*	2.693	125	177	12,6	41,7	3.205.654
528 i	2.788	184	212	10,4	44,4	3.780.194
524 TD*	2.443	115	175	10,1	41,3	3.467.037
628 CSI	2.758	184	212	8,8	60,9	6.028.394
635 CSI	3.430	218	229	8,7	69,8	7.153.323
728 i	2.788	184	201	9,9	49,8	4.504.614
732 i	3.210	197	208	9,8	53,9	5.029.194
735 i	3.430	218	217	9,8	61,9	6.029.223
745 i A	3.430	252	228	10,4	70,5	7.028.423

CITROEN

Citroën Hispania, S. A. Avda. Doctor Esquerdo, 62. Madrid-28. Tel. 273 76 00. Puntos de asistencia: 866. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Precio total 15.000 km/año	
2 CV Especial	602	31	100	6,1	11,7	481.219
2 CV6 CT	602	31	100	6,1	11,9	503.626
Dyane 6	602	31	100	6,1	12,2	535.024
Mehari	602	29	100	7,0	13,5	598.704
LNA	652	35	125	5,7	12,0	599.537
LNA 11 E*	1.124	48	139	8,8	15,0	624.763
LNA 11 RE*	1.124	48	139	8,8	15,3	664.009
Visa Especial	652	35	124	6,8	13,5	607.006
Visa Club	652	35	124	6,8	13,9	661.698
Visa Super-E	1.124	57	142	6,3	14,2	727.942
Visa GT	1.360	80	170	7,4	16,3	855.885
GSA Especial	1.299	65	158	8,2	16,6	813.494
GSA X1	1.299	65	158	8,2	16,9	846.002
GSA Palas	1.299	65	158	8,2	17,5	918.371
GSA X3	1.299	65	158	8,2	17,5	918.371
GSA Special Familiar	1.299	65	155	8,3	17,1	855.032
BX 14 E	1.360	72	163	7,1	17,7	1.071.494
BX 14 RE	1.360	72	163	7,1	18,1	1.112.774
BX-16 RS*	1.580	92	171	9,3	20,8	1.190.707
BX-16 TRS*	1.580	92	171	9,3	21,4	1.262.947
BX 19 RD	1.905	65	157	6,2	17,3	1.363.034
BX 19 TRD	1.905	65	157	6,2	17,9	1.442.885
CX 20	1.995	106	176	9,2	25,2	1.626.011
CX GTI	2.500	138	201	10,1	30,7	2.161.234
CX Prestige	2.500	138	200	9,3	37,3	3.091.115
CX 25 D	2.500	75	156	9,6	23,6	1.825.322
CX Diesel Familiar	2.500	75	151	8,2	26,0	2.225.002
CX 25 RD Turbo	2.500	95	174	7,3	25,1	2.217.787
CX 25 TRD Turbo	2.500	95	174	7,3	25,9	2.323.438
CX 25 TRD Turbo Fam.	2.500	95	174	7,3	27,5	2.502.877

DE TOMASO

Autobarajas, S. A. Isis, 1. Madrid-22. Tel. 742 37 12. Puntos de asistencia: 1. Garantía: 6 meses.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Precio total 15.000 km/año	
Longchamp	5.769	300	240	17,2	83,0	7.771.536
Pantera GTS	5.769	300	280	16,2	75,9	6.996.829
Desaville Normal	5.769	300	230	17,2	106,1	10.650.523

FERRARI

Tayre, S. A. Príncipe de Vergara, 253. Madrid-16. Tel. 259 94 63. Puntos de asistencia: 6. Garantía: 8-V, 1 año ó 15.000 kilómetros. 12-V, 1 año ó 25.000 kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Precio total 15.000 km/año	
308 GTB i	2.927	240	255	10,0	80,4	8.318.640
308 GTS i	2.927	240	255	10,0	84,4	8.813.244
Monzial	2.927	240	240	11,1	89,9	9.372.796
400 i Automático	4.823	315	245	17,0	128,3	13.450.781
BB 512 i	4.943	340	280	14,0	131,0	14.151.470

FIAT

Fiat Hispania, S. A. Paseo de la Habana, 74. Madrid-16. Tel. 456 69 32. Puntos de asistencia: 70. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Precio total 15.000 km/año	
Uno 45 3P	903	45	140	6,6	15,6	788.981
Uno 55 3P	1.116	55	150	6,8	16,4	864.364
Uno 55 5P	1.116	55	150	6,8	16,8	903.564
Uno 70	1.301	70	165	6,1	16,4	944.527
Argenta 2.0 IE	1.995	122	175	9,9	25,0	1.513.259
Argenta 2.5 Diesel	2.445	72	150	9,5	22,0	1.636.479
Argenta Turbo D	2.445	90	160	8,5	24,4	1.995.715

FORD

Ford España, S. A. Paseo de la Castellana, 135. Madrid-16. Tel. 270 67 00. Puntos de Asistencia: 230. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Precio total 15.000 km/año	
Fiesta Uno	957	45	137	7,2	13,5	603.469
Fiesta 957	957	45	137	7,2	13,8	643.475
Fiesta L	957	45	137	7,2	14,3	705.782
Fiesta S 1.1*	1.117	50	144	9,3	16,8	720.574
Fiesta S 1.3	1.296	69	151	7,0	15,2	780.163
Fiesta Ghia 1.1*	1.117	50	144	9,3	17,4	788.179
Fiesta Ghia 1.3	1.296	69	161	7,0	15,8	849.049
Fiesta XR2	1.599	84	170	8,6	16,8	957.924
Escort Laser 1.1	1.117	55	145	7,2	15,7	812.925
Escort Laser 1.3	1.296	69	157	7,5	16,5	881.686
Escort L 1.1	1.117	55	145	7,2	15,9	839.477
Escort L 1.3	1.296	69	157	7,5	16,7	907.507
Escort GL 1.1	1.117	55	145	7,2	16,6	920.754
Escort GL 1.3	1.296	69	157	7,5	17,4	990.325
Escort GL 1.6	1.597	79	167	7,7	17,9	1.021.347
Escort Ghia 1.3	1.296	69	157	7,5	17,9	1.048.354
Escort Ghia 1.6	1.597	79	167	7,7	18,4	1.080.536
Escort XR3-i	1.597	105	186	8,1	24,1	1.819.385
Escort Cabrio 1.6	1.597	75	169	7,5	25,8	1.947.123
Escort Cabrio 1.6 i	1.597	105	186	7,6	28,2	2.185.557
Sierra 1.6	1.593	75	165	8,1	21,5	1.333.347
Sierra 1.6 Familiar	1.593	75	165	8,7	22,5	1.396.796
Sierra 2.0 L*	1.993	105	177	10,8	25,5	1.478.395
Sierra 2.0L Familiar*	1.993	105	177	10,8	26,0	1.542.219
Sierra 1.6 GL	1.593	75	165	8,1	23,3	1.565.411
Sierra 1.6 GL Fam.	1.593	75	166	8,7	24,4	1.630.234
Sierra 2.0 GL*	1.993	105	177	10,8	25,5	1.604.419
Sierra 2.0 GL Fam.*	1.993	105	177	10,8	27,0	1.669.243
Sierra 2.3 GL	2.294	114	190	8,7	25,4	1.710.989
Sierra 2.3 GL Fam.	2.294	114	190	9,5	25,6	1.775.812
Sierra 2.0 Ghia*	1.993	105	177	10,8	28,4	1.838.091
Sierra 2.0 Ghia Fam.*	1.993	105	177	10,8	29,0	1.910.908
Sierra 2.3 Ghia	2.294	114	190	8,7	27,3	1.944.662
Sierra 2.3 Ghia Fam.	2.294	114	190	9,5	28,6	2.017.479
Sierra XR4-i	2.792	150	210	9,6	31,4	2.290.866
Sierra 2.3 D	2.304	67	155	6,7	19,5	1.528.567
Sierra L D	2.304	67	155	6,7	20,4	1.634.608
Sierra GL D	2.304	67	155	6,7	21,4	1.754.625
Capri 2.0 S	1.994	101				

Le gusta la velocidad y su vida ha sido como una carrera. Con veinticinco años, Javier Sánchez Lázaro-Carrasco ya es senador, se ha casado, ha tenido dos hijos, ha montado empresas en Miami y ha vivido en Madrid, Santo Domingo, Miami, Dodge City, vuelta a Madrid y Cáceres.

JAVIER SANCHEZ LAZARO - CARRASCO

AL SENADOR LE CHIFLAN LAS MOTOS

TENIA dieciocho años cuando dejó su casa y se marchó a Santo Domingo a estudiar y trabajar. Su afición por los libros sobre la conquista de América y «un cierto carácter extremeño aventurero e independiente» fue lo que le hizo dar ese paso. Atrás quedaba su querida Cota 247 de campo, que conducía desde los doce años y que logró dominar tras una dura lucha de equilibrio entre un niño y un gigante.

Atrás quedaba, también, algo que nunca vería. Una moto reconstruida por varios amigos aficionados a la mecánica con los restos de un lote de cinco Derbis comprado a la Guardia Civil. Hasta el momento de la partida, Madrid había sido su ciudad y Villanueva de la Vera, el maravilloso lugar donde pasó las vacaciones de infancia.

Santo Domingo se convirtió en su casa y el departamento administrativo de una cadena de supermercados, su trabajo. Estudiaba comercio y pronto ascendió en la empresa; pero Estados Unidos le atraía y decidió viajar a Miami. La Yamaha 125, su primera moto americana, se quedó en el Caribe.

Las cosas le empezaron a ir bien. «Con un amigo montamos una empresa de asesoría de inversiones para latinos. Se ganaba dinero y además tuve la oportunidad de viajar por toda Latinoamérica.»

Tenía veinte años y era dueño de una empresa, de una Suzuki Katana —«me costó mil quinientos dólares de los setenta pesetas»— y de un coche Firebird.

Desde los diecisiete años había estado cerca de Fraga Iribarne, pero todavía no era posible la filiación a un partido. Las vacaciones en España le sirvieron para seguir de cerca al líder conservador y para afiliarse cuando se fundó el partido.

Estados Unidos le gustó por su gran riqueza natural y humana, y su alto nivel productivo le admiró, aunque entiende que es conveniente poner límites. «Quiero guardar mis noches de lectura, de cine y de teatro», dice, y por eso, después de un curso de seis meses

A los veintitrés años, casado ya, volvió a España y se instaló en Madrid. Un Alfa Romeo de segunda mano fue su primer coche, pero le duró sólo seis meses. «Tuve un accidente muy serio para el coche y mucho menos serio para mí —sólo me dejó una cicatriz en el brazo—, y me compré el Ford rojo.»

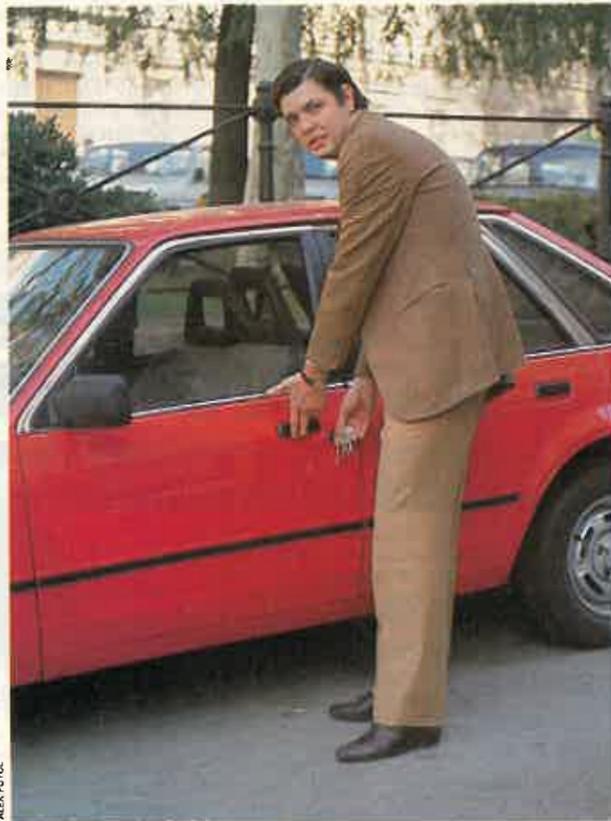
A los cuatro o cinco meses de estar en España, fijó su residencia en Cáceres, en donde dirige una explotación agrícola, y en ese retiro voluntario recibe la noticia más importante de su vida. «El diecisiete de septiembre fue para mí una fecha histórica», fue el día en que ocupó su escaño en el Senado, el día en que entró en ese lugar ocupado desde antaño por viejos ilustres y sabios, y que ahora abre sus puertas a gente más joven. «Fue un paso importante en mi vida, porque era acceder a un cargo de mucha responsabilidad ante el electorado.»

Esa fecha coincide con la compra de una Montesa 360 H 7, con la que recorre los campos los fines de semana que no tiene que visitar los pueblos de su provincia.

Le gusta correr —cubre Cáceres-Madrid en tres horas— y prefiere las motos a los coches, porque siente más la velocidad, el peligro y es un desafío mayor. Y paga sus multas, casi siempre de velocidad, porque cree que hay que contribuir al Estado.

Se define liberal más que conservador y la política es su vida, aunque esté convencido de que debe ser «un lapsus en la vida de una persona». «En democracia —dice—, el desgaste es mayor y es conveniente retirarse, enriquecerse espiritualmente en otra actividad y volver con la misma vocación de servicio con que yo llegué la primera vez.»

Caridad Plaza



MAS SOBRE EL SYLVA STAR

EN el número seis de MOTOR16, y con el título de lo último, venía un reportaje sobre el Sylva Star. Me gustaría que me dijeran dónde puedo escribir para pedir más información sobre este modelo.

Jesús López Burgos

Respuesta. La dirección que usted nos pide es: Sylva Autokits Ltd. Unit 1 Milford Trading Estate. Laundry Lane. Milford on Sea, Lymington. Harts, S04 0QY. Gran Bretaña.

SIN IMPUESTO DE LUJO

QUISIERA saber si en los precios del Land Rover y del Nissan está incluido el impuesto de lujo, como se explica al principio de su lista de precios. Si no es así, me gustaría saber a cuánto asciende este tipo de impuesto. Cuando se lanzó el Nissan Patrol al mercado se decía que en otoño saldría la versión larga de este mismo modelo, pero de momento no ha salido y me gustaría saber, aproximadamente, cuándo estará en el mercado.

Herwing Wolfsgruber Valencia

Respuesta. En la lista de precios de los todo-terreno no está incluido el impuesto de lujo, porque estos coches tienen una reglamentación especial que los exime del pago del impuesto cuando se destinan a usos comerciales o industriales. En caso de tener que pagar, ese impuesto es un 26 por 100 del valor franco fábrica del vehículo.

A corto plazo no está prevista la aparición de la versión larga del Nissan Patrol, por lo menos hasta que se pueda disponer de los motores grandes de origen Nissan.

MOTORES ATRAVESADOS

ESTIMADOS amigos de MOTOR16, me dirijo a ustedes con la intención de hacerles observar un pequeño error técnico en el número seis de su revista, de la cual soy asiduo lector. El error está localizado en la página 36, en la prueba del Renault 11. En la ficha técnica dicen que el motor de este coche es delantero longitudinal, cosa que se contradice con la foto de la misma página, donde se observa claramente que es transversal.

José Luis Vázquez Alcalá de Henares

Respuesta. Efectivamente, el Renault 11 monta motor delantero transversal, como se aprecia en la fotografía. Lamentablemente este error de transcripción a vuelto a repetirse en la prueba comparativa que se ha publicado en el número ocho. La ficha técnica, correspondiente al Talbot 150 GT, dice que el motor es delantero longitudinal, cuando en realidad este modelo monta motor transversal.

CUAL ELEGIR

QUISIERA que me aconsejaran sobre qué coche elegir entre los 1.300 centímetros cúbicos que existen en el mercado, analizando características, prestaciones, rendimiento, etc.

Armando Madrigal Murcia

Respuesta. Dentro de los coches de 1.300 centímetros cúbicos existe una amplia gama en cuanto a tamaño y acabados. Si usted no precisa cuáles son sus necesidades ni el uso que dará al vehículo, es poco menos que imposible darle un consejo certero.

Con motores de 1.300 centímetros cúbicos puede elegir desde un pequeño Talbot Samba, por ejemplo, hasta un vehículo mayor, como puede ser un Horizon, un Ronda o un Escort.

GRATIS: Motor16 le regala la mejor asistencia de Europa, con MONDIAL ASSISTANCE

Suscríbase ya. No permita que se le averíe el contacto con su revista favorita. No deje que se le agote antes de que usted llegue al quiosco. Controle su puntualidad. Reciba MOTOR 16 en casa, con un potente descuento de 3 120 pesetas sobre el precio de portada y, además, viaje bien asistido.

Le regalamos una tarjeta personal de Mondial Assistance que cubrirá su vehículo y ocupantes de los riesgos detallados al dorso de este boletín. Una oferta única y exclusiva de MOTOR 16, válida hasta el 30 de noviembre de 1984.



Si desea alguna información complementaria o, simplemente, quiere suscribirse ahora mismo, llámenos.

91-268 04 02-03

BOLETIN DE SUSCRIPCION

Sí, deseo suscribirme a **Motor 16** durante un año, 52 números, al precio especial de 4.680 pesetas.

El sistema que elijo es el que señalo a continuación:

- Talón adjunto a nombre de Información y Revistas, S. A.
- Giro postal dirigido a Hermanos García Noblejas, 41 - Madrid-17.

N.º _____ impuesto en _____ con fecha _____
 Nombre _____ Apellidos _____
 Dirección (domicilio u oficina) _____
 Población _____ Provincia _____
 Marca del vehículo _____
 Matrícula _____

Firma,

Precios EXTRANJERO (1 año): Europa: 9.400 ptas. Resto países: 16.000 ptas. Forma de pago: Talón adjunto a Información y Revistas, S. A.

La foto premiada



AUSTERIDAD DE LA ADMINISTRACION

No sabemos si se tratará de un «aprovechado» o que la Administración ha comenzado una campaña de austeridad en medios de locomoción, a la vista de esta imagen que se captó en la calle de la Luna, en Madrid, en el mismo palacio de Talara. La placa corresponde al aparcamiento reservado a los coches de la Comisaría Central. La foto nos ha sido remitida por Juan Bañeres Crespo, que recibirá como premio una suscripción por seis meses a MOTOR16.

Si lo que necesita es un coche pequeño, puede documentarse en la prueba comparativa que realizamos en el número tres de MOTOR16. Los resultados de esta prueba aconsejan, por sus características, rendimiento y precio, el Opel Corsa y el Renault 5 GTL como los más interesantes. Entre los coches de gran tamaño, la gran diferencia de precio existente entre modelos similares puede ser el factor decisivo a la hora de realizar la compra.

R-5 TX DE MARCHAS SALTARINAS

TENGO un Renault 5 TX y desde el primer día, al conducir deportivamente, le saltan las marchas. Acudí a un concesionario Renault, donde me dijeron que eso no era posible; como estaba en garantía lo dejé para que lo miraran, aunque no le hicieron nada. Posteriormente, un amigo compró otro TX y le ocurre lo mismo. En el concesionario nos dijeron que al tener la caja de cambios más larga, el soporte es más estrecho. Por eso pueden saltar las marchas, pero nos gustaría saber cómo se puede solucionar este problema.

N. A. O.
San Sebastián

Respuesta. Que se salgan las marchas es un defecto que suele tener dos posibles motivos. La causa más corriente está en anomalías en los conjuntos sincronizadores, por debilidad de los muelles que accionan las cuñas de enclavamiento o por desgaste o defectos de mecanización en las muescas donde encajan estas cuñas. La segunda causa puede ser por un defecto del mecanismo de accionamiento de las velocidades. Pero el problema exacto no lo podemos detectar sin probar el coche ni desmontar la caja de cambios; por eso nuestra recomendación es que exponga de nuevo el caso al concesionario ahora que los coches, según dice, están nuevos. Ellos deben conocer la forma de arreglarlo.

FERRARIS Y EL ERROR DE SANTANDER

CREO que el Koenig Ferrari 308 GTB no tiene 350 caballos, ni tampoco el BB 512 tiene 653 caballos como dicen en su revista. También dicen que el Ferrari 512 BBi alcanza 280 kilómetros por hora. ¿Cómo es posible que el Koenig Ferrari 308 GTB, que tiene según vosotros 350 caballos, tenga una velocidad máxima de 270 kilómetros hora, mientras que un Ferrari BBi, con diez caballos menos, alcance diez kilómetros por hora más? Además, el Koenig Ferrari es turbo.

¿Cómo es posible que un Koenig Ferrari BB 512, con 653 caballos, logre alcanzar sólo 330 kilómetros horas, mientras que un Vector, con 650 caballos según vosotros, alcance 384 kilómetros por hora? En los precios, el Pantera 300 caballos no logra 280 kilómetros hora.

En Santander me han dicho que las matrículas van por la L y no por la X, como ustedes dicen. Y por último, considero que la frenada que dan del Prisma 1.600 no es nada buena.

Manuel López Rodríguez
Salamanca

Respuesta. Todos los datos técnicos a los que usted se refiere han sido facilitados por el fabricante. Su dirección es: Ferrari S.p.A. Viale Trento Trieste 31. 41100 Modena, Italia. Pero debe usted tener en cuenta que la velocidad de los coches no tiene por qué estar en relación con su potencia. Los desarrollos finales de la transmisión también tienen su influencia, ¿no cree?

La relación de últimas matrículas que apareció publicada en nuestro número cinco estaba sacada de una guía oficial de tasaciones. Efectivamente, en esta guía existe un error de imprenta, pues en el anuario de Tráfico aparece la K como última letra de matriculaciones hasta diciembre de 1982.

Carmen se saca el carnet

La maniobra por la culata

EN el trayecto al matadero de Las Rozas donde se celebran los exámenes prácticos, el profe Fernando iba contando chistes de elefantes. El auditorio —Alvaro, un tal José Luis Rodríguez, llamado «El Puma», un cheli divino y yo— soportaba el repertorio estoicamente en silencio, mientras el 127 galopaba por la carretera de La Coruña a las ocho de la madrugada, en una mañana fría y desapacible.

El recinto de los exámenes prácticos —maniobras y circulación— es como un corral donde se aparta el ganado para diferentes fines. Los de circulación pasan por unas tranqueras hasta un apartado donde esperan turno. Los de maniobras a otro redil donde van uno por uno realizando con el coche de la autoescuela los ejercicios.

Yo decliné el privilegio femenino de pasar en primer lugar. Estaba demasiado asustada para enfrentarme con la realidad nada más llegar. Hice mal, porque como hay que esperar al aire libre se me quedaron congelados los pies, las manos y el cerebro.

Hay tres salidas de las pistas de examen. Una para aprobados, otra para suspendidos en el aparcamiento —que es obligatorio siempre— y una tercera para los que suspenden en la segunda maniobra, que puede cambiar según los días.

Mis tres compañeros salieron eufóricos por la pista de aprobados, y el profe estaba encantado.

Como todo llega en este mundo, me tocó entrar en el coche y avanzar lentamente por la fila hasta la entrada de la pista de examen. Entre el frío, los innumerables cafés y el ambiente histerizante comprendí lo que debió sentir María Antonieta camino del patíbulo.

A la entrada de la pista un funcionario me pidió los papeles de identificación. Un poco más adelante una examinadora me ordenó estacionar en el hueco número 5. Estacioné correctamente, lo que me produjo tal susto, que cuando la examinadora me dijo que saliera, tuve que ponerme a pensar detenidamente para qué lado debía accionar el intermitente.

—Bien. Vaya por el carril central al próximo ejercicio —me dijo la chica, firmando el expediente que puso en el parabrisas. La debí mirar de manera extraña, porque añadió—: Vamos, no se va a quedar aquí toda la mañana.

Fui por el carril central siguiendo las flechas de sentido obligatorio y de repente me encontré sola en el medio de ningún sitio. Ningún coche delante, ni detrás, ni a la vista. Estaba segura de que me había equivocado y que aparecería en El Escorial. La pierna izquierda empezó a temblarme presa del pánico. Agarrada al volante, con la boca seca y la pierna parkinsoniana, seguí lentamente y al fin llegué a la Ele —que era la maniobra del día—. Un examinador me indicó que fuera al número 3. Una de las cosas buenas que tienen estos exámenes es que no hay límite de tiempo para hacer las maniobras. Estuve unos instantes intentando dominar la maldita pierna y las ganas de salir corriendo.

Hice la Ele maravillosamente, sólo que al finalizar oí un ruido absurdo que me sorprendió.

—¿Qué ha pasado? —le pregunté al examinador que venía hacia mí.

—Le ha dado usted a la valla —me dijo, escribiendo en rojo en el expediente del parabrisas.

—¿Quién? ¿Yo le he dado a la valla?

—Siga por el carril de la izquierda, por favor.

Mi profe Fernando me había contado durante la espera que una ex alumna, actriz de profesión, le hizo tal número al examinador después de haber fallado la Ele, que el hombre, por perderla de vista, decidió aprobarla. Por un momento pensé en montar el cristo, pero abandoné el proyecto y salí por el carril de suspendidos recordando que lo que forja el carácter son los fracasos. El profe estaba desolado cuando me vio aparecer por el carril de los cateados.

—¿Qué te ha pasado?! —Que me gusta este sitio. Quiero volver. Me voy a comprar una parcela.

Y volví otras dos veces. Un poco más y me ponen en nómina.

Carmen Rico Godoy



¿Qué hará...
MONDIAL ASSISTANCE
si usted
lo necesita?

- Mandar una grúa para remolcar el vehículo averiado al taller más cercano.
- Buscar hotel y participar en los gastos si el vehículo no fuera reparable en el mismo día.
- Organizar y tomar a cargo el regreso de los ocupantes en tren o en avión hasta su domicilio habitual si el vehículo estuviera inmovilizado más de dos días.
- Enviar piezas de recambio en caso de no encontrarlas «in situ».
- Facilitar al abonado un billete de tren o de avión para que vaya a recoger su vehículo reparado. En caso de imposibilidad, mandar un conductor.
- Repatriar el vehículo averiado a ESPAÑA si fuera imposible repararlo en el extranjero.

Motor 16

Apartado Nº 330 F.D.
MADRID

CON UNA SIMPLE LLAMADA A COBRO REVERTIDO LAS 24 HORAS DEL DIA, LOS 365 DIAS DEL AÑO, EN ESPAÑA Y EN LOS PAISES DE LA CARTA VERDE

BALLESTA



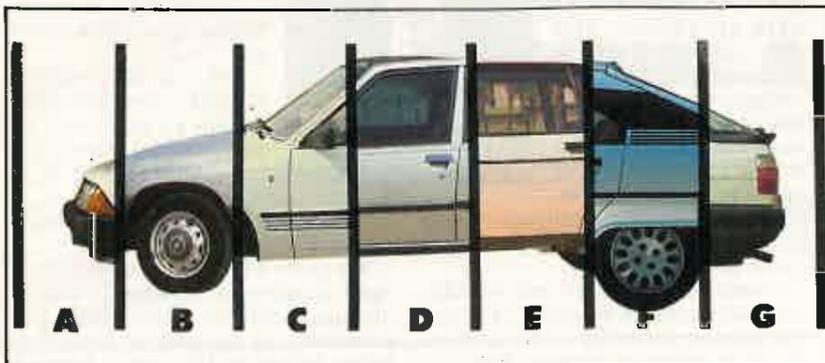
¿Y A ESTO LE LLAMA CABALLOS?



Juegue y gane

Por DAV

DIVIERTASE Y GANE UN ANTIRROBO COMO ESTE



¿Qué coche es?

Cada una de las siete partes de este «coche fantasma» corresponde a un modelo diferente de los automóviles fabricados en España. Identifíquelos y podrá ganar uno de los 15 antirrobo Mach-24 de Veglia que sortea MOTOR16.

Señale a qué coche corresponde cada letra, ponga su nombre y dirección en este recuadro y envíelo antes del 31 de diciembre de 1983 a: MOTOR16 (Para «Juegue y gane»), Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-17.

A B C
 D E F G
 Nombre
 Dirección
 Población

El sorteo entre los aciertos recibidos se hará ante notario el próximo 12 de enero.



Hay 15 antirrobo para usted

MOTOR16 sortea 15 antirrobo Veglia Mach-24 con avisador acústico D-123-12-V, entre los lectores que logren identificar qué siete automóviles se han empleado para construir este «coche fantasma». Cualquiera puede instalar esta alarma en su coche si consulta las páginas de bricolaje en el próximo número de MOTOR16.

Precio de este avisador acústico Veglia: 14.525 pesetas.



Una invitación a vivir la leyenda

Un nombre que, ante todo, es el de un hombre cuyo gusto y pasión han hecho hoy de él el símbolo de la tecnología y de la belleza. El dominio de los materiales y de las líneas que permiten asociar la palabra Arte al automóvil.

Un equipo de diseñadores y técnicos, conjuntamente con los ingenieros de Ferrari, ha desarrollado una línea de productos a la vez seductores y nuevos en la estética y el material.

Los relojes Ferrari:

Los nuevos relojes Ferrari presentan hoy un conjunto de elementos exclusivos que aportan una renovación total en el terreno del reloj deportivo y sofisticado, una esfera redonda sobre una caja armónica, y un fondo exclusivo «tra Formula» particularmente elegante.

La colección se compone de tres firmas, cada una con su propia personalidad.

- La línea City: La esfera es de cuarzo impenetrable. Esta línea existe también en un sofisticado caso cerrado de cuero.

- La línea Marino: Caracterizada por su esfera de óptica vulcanizada (nuevo material para correr) con reflexiones atmosféricas desdobladas de colores muy amarillos.

- La línea Sport: La esfera de cuarzo color «tra Formula» con reflexiones atmosféricas desdobladas. Existe también en oro negro con la calidad de fuerza.

Un abanico de esferas con espíritu innovador, contribuye a darle al reloj Ferrari su carácter deportivo y «con clase».

Todos los modelos tienen movimiento de cuarzo y son herméticos hasta 30 m. (3 ATM).

La instalación es y estará directamente ligada a la huleta de las firmas y de los colores de la marca, en todas las operaciones Ferrari Formula.

¡Para que viva la leyenda!



POR **Ferrari Formula**



Larga vida, marcha suave

para el motor de su automóvil,
añadiendo un bote de
Wynn's FOR OIL
cada vez que cambie
el aceite del cárter.

- Reduce la fricción y el desgaste.
- Lo protege cuando se le exigen prestaciones extraordinarias (acelerones, altas velocidades, recalentamientos propios de embotellamientos en ciudad, o marcha en caravana por carretera), evitando costosas averías.
- Revaloriza su automóvil, porque alarga su vida en perfecto funcionamiento.



*Vida, poder y nervio
para el motor de su automóvil*

DOB-A

EL PORSCHE, A UN PROFESOR ASTURIANO

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

24 de diciembre de 1983

Núm. 9 • 150 ptas.

**LANCIA RALLY:
PROHIBIDO EN ESPAÑA**



ROBOS DE COCHES:

EN CUATRO MINUTOS SE LOS LLEVAN

OPEL REKORD CONTRA FORD SIERRA

FANGIO CUENTA SU SECRETO

PROBADO EL CITROËN LNA

**SORTEAMOS 15 AUTÉNTICOS
ANTIRROBOS**