

TODO SOBRE EL RALLYE DE INGLATERRA

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

8 de diciembre de 1984 • Núm. 59 • 165 ptas.



GRAN POSTER REGALO

Motor 16
Sig Blomqvist, campeón del mundo de rallyes con Audi Quattro

SEAT
SEAT de competición

EL AUDI CAMPEON DEL MUNDO

COMPARATIVA
EL IBIZA
SE ENFRENTA
AL 205

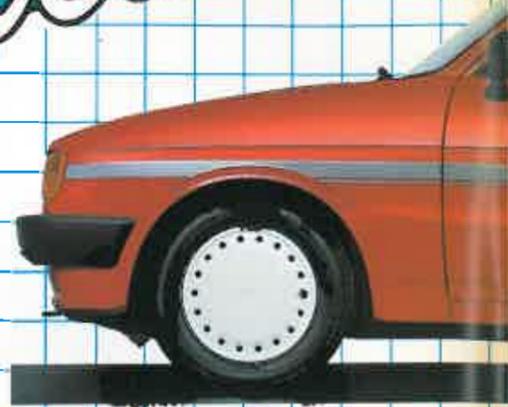
RALLYE VALEO: CARLOS SAINZ DEBUTO Y GANO
PRUEBA COMPLETA DEL MG MONTEGO

NUEVO FIESTA

Balear



Llega el nuevo Fiesta Balear con un gran equipo. No le falta detalle. Por fuera, su distintiva franja lateral, limpiaparabrisas trasero y embellecedores de ruedas especiales lo convierten en un Fiesta fantástico. Y lo tienes en versiones gasolina y diesel: motores 957 c.c. y 1.100 c.c. gasolina y 1.600 c.c. diesel.



Maletero a medida

Con su respaldo trasero abatible 60/40 y amplio maletero puedes llevar todo lo que quieras en el nuevo Fiesta Balear. Y aún te sobra sitio.

**3.8 L.
100 KMS.**

Fantástico y económico

Por dentro verás que se ajusta a tu estilo. El nuevo Fiesta Balear tiene una tapicería exclusiva. Además de ser elegante, es superconfortable.

Además de su precio, bien económico, sus costes son especialmente bajos en consumo y mantenimiento. Por consumo, es el coche más económico de Europa: 3,8 l. a los 100 kms. en versión diesel. Sólo tiene una revisión cada 20.000 kms. Y un equipo fantástico, que cuenta también con 5ª velocidad opcional. Ven a conocer el Nuevo Fiesta Balear en tu Concesión Ford. Y sal con él.



desde 555.000 PTS. FF.



Diseño y Calidad

Recuerda: Ford Credit. Paga tu Ford con dinero de Ford. Garantía de 12 meses y 6 años contra la perforación por corrosión. Más de 400 puntos de Venta y Servicio Ford en toda España.

Esta semana

Seguridad responsable

POCO a poco, y gracias a los medios que ciencias como la Sociología ponen en nuestras manos, los españoles comenzamos a conocernos algo mejor. Se acaba así con estereotipos e ideas más que sobadas, y se avanza hacia un modelo de sociedad progresista y, seguramente, más responsable. Viene esta reflexión a cuenta de una serie de encuestas sobre las actitudes y los hábitos de los españoles en torno a la seguridad en los distintos medios de transporte, trabajo auspiciado por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y cuyos resultados empujan a plantearse seriamente el nivel de conciencia social que mantenemos de cara a algo tan clave como es el concepto seguridad.

Los datos recogidos por un equipo puramente profesional, dirigido por el sociólogo Amando de Miguel, han venido a demostrar la ausencia de una actitud colectiva general —que se convierte en «familiaridad»— ante la sangría permanente que suponen los accidentes en el transporte y la postura de tener sólo en cuenta cómo le va la feria a cada uno. También es notable la incongruencia entre el hecho de que la culpa de los accidentes se atribuyen a factores personales y subjetivos («era un imprudente», «se veía venir», «bebía demasiado») mientras la responsabilidad final se proyecta hacia una inspección insuficiente, el estado de las vías públicas o... las autoridades.

Precisamente han sido técnicos de la

habitualmente vapuleada Administración los que han considerado, respecto a este tema, que la seguridad trasciende de lo tecnológico y/o lo económico, y han apuntado desde hace poco la necesidad de encontrar unas bases sociales y psicológicas a las actitudes que los españoles adoptamos ante el transporte. Porque, hasta el momento, preocupa más al colectivo nacional contar con un medio de locomoción a que éste sea o no seguro.

Se da el caso así de que la mayoría de la gente desconoce la cifra de víctimas en accidentes de automóvil, al tiempo que la infravaloran o la sobrevaloran, aunque la mayoría adivina que aumentan. Como descargo cabría denunciar la política oscurantista que sobre este problema mantiene un organismo poco dado a la amplitud de ideas y a la participación como es la Dirección General de Tráfico. Pero no todo es negativo. Se advierten en los mismos datos la idea, no entendida por unos pocos, de que el automóvil sigue siendo el rey del transporte y su usuario es el más fiel de todos ellos.

En resumen, con este trabajo, el primero de carácter interdisciplinario que se aborda en nuestro país, se podrá separar de una vez la realidad objetiva de la otra, la subjetiva, que todos llevamos dentro, y dirigir hacia la conciencia del país el mensaje claro de que la seguridad es una cosa de todos y que no tiene por qué ser represiva, tal y como nos han acostumbrado en los últimos decenios.



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16	35 CARMEN RICO-GODOY	Bruscos y brutales	
6 ACTUALIDAD	Los camiones extranjeros se burlan de Tráfico	36 AGENDA PERSONAL	
8 LO ÚLTIMO	Ford Transit: Todo delante	37 COMPRAR Y VENDER	
10	Subaru, a toda tracción	42 MI PRIMER AMOR	Fedra Lorente
20 FRENTE A FRENTE	Peugeot 205 SR contra Seat Ibiza 1.2 GL	44 GENTE SOBRE RUEDAS	Steve McQueen: La herencia de un luchador
27 MERCADO	El mercado en breve	48 FUERA DE SERIE	Lyon MK V Roadster: El perfeccionista
28	Precios coches nuevos	50 VIAJES	Nueva York, ciudad de contrastes
30	Precios coches usados	51 XAVIER DOMINGO	Manhattan foods
31	Precios motos	53 MOTOS	Yamaha XJ-600, la nueva era
32 CUENTENOS SU CASO		64 DEPORTE	Rallye Valeo
34 CUIDE SU COCHE	Más seguridad en su R-5	66 JUAN BALLESTA	

Pág. 14

Prueba a fondo del MG Montego, una berlina de tres volúmenes y cuatro puertas, impulsada por un motor de excelentes rendimientos. Austin Rover comercializará este modelo en España el próximo año.



Pág. 56

El Campeonato del Mundo de Rallyes llegó a su fin con el Rallye del RAC británico. El finlandés Ari Vatanen, a pesar de su vuelco, dominó a placer con el rapidísimo Peugeot 205 Turbo 16.





NINJA, LA REINA

KAWASAKI ha presentado sus modelos para el año 85 en el circuito del Jarama, donde especialistas de todo el mundo han podido hacer una toma de contacto con la nueva gama. La versión Ninja GPZ-600-R, de cuatro cilindros refrigerados por agua, con una potencia de setenta y cinco caballos a diez mil quinientas revoluciones por minuto y un peso de ciento noventa y cinco kilos, ha sido la revelación. Tanto por prestaciones como por estética puede ser considerada la nueva reina de su cilindrada.

EL BX, GANADOR

EN nuestro número de la pasada semana se han deslizado una serie de inexactitudes debidas a un error en la confección de los cuadros, que han tergiversado la prueba comparativa entre el Citroën BX 19 GT y el Renault 18 GTX.

En el cuadro de equipamiento, en la columna correspondiente al Re-

nault, aparecía éste como desprovisto de cuentarrevoluciones y cuentakilómetros. En la fotografía de la página anterior se apreciaba el cuadro de instrumentos completo.

Y lo que es más grave, en el cuadro de conclusiones finales, las columnas están cambiadas en su encabezamiento: la primera corresponde al Citroën (ganador en todos los conceptos) y la segunda al Renault. Damos pues el cuadro tal y como debería haber sido publicado y pedimos disculpas por estos errores imputables a los tradicionales «duendes de imprenta».

BALANCE FINAL		
Un claro vencedor		
	Citroën BX 19 GT	Renault 18 GTX
Velocidad máxima ..	1.º	2.º
Aceleraciones	1.º	2.º
Reprises	1.º	2.º
Consumo	1.º	2.º
Transmisión	1.º	2.º
Caja de cambios	1.º	1.º
Frenos	1.º	2.º
Dirección	1.º	1.º
Comportamiento	1.º	2.º
Aptitudes urbanas ..	1.º	2.º
Autonomía	1.º	2.º
Habitabilidad	1.º	2.º
Maletero	1.º	2.º
Confort	1.º	1.º
Sonoridad	1.º	1.º
Equipamiento	1.º	1.º

Pirelli invierte

El interés inversor de las empresas extranjeras hacia nuestro país sigue creciendo. En la última reunión del Consejo de Ministros, el Gabinete autorizó un expediente por el que la multinacional Pirelli invertirá en nuestro país un total de 16.187 millones de pesetas. De ellos, poco más de seis mil millones se destinan a crear la sociedad Pirelli Neumáticos; otros cuatro mil millones para constituir Cables Pirelli, y mil cien millones para la nueva sociedad Productos

Industriales del Caucho, empresas en las que el porcentaje de capital extranjero será del 100 por 100. Asimismo, el grupo invertirá 4.687 millones en la filial española Productos Pirelli.

100.000 ejemplares de MOTOR 16

El éxito obtenido por nuestro pasado número 57, resumen de las pruebas del año, nos ha llevado a lanzar una segunda edición del mismo, que ya estará en los quioscos cuando este número salga a la calle. Dicho número se agotó prácticamente nada más ser puesto a la venta, hecho que —si no nos falla la memoria— es la primera vez que ocurre en nuestro país con una revista especializada del motor. De esta forma, nuestra —su— revista ha superado la cota de los 100.000 ejemplares de tirada.

Motor 16

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

Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brío (Información); Angel Carhenilla (Arte y Fotografía); Sergio Piccone (Producto). Redacción: María Jesús Benoit, José María García Cernuda, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez, Jorge Silva. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar (Fotografía). Corresponsales en el extranjero: Julio Algharaz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lita Levit (Argentina); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseños: Olegario Torralba, Juan G. Aso. Fotografía: Alfonso J. Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Obliqer. Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Simonetta Garib (Pruebas); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Víctor Piccone (Pruebas); M.ª Angeles G. Maroto, Caridad Plaza e Inés Prat («Mi primer amor»); Carmen Rico-Godoy (Aquellos locos en sus cacharros); José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: José Carlos de Santiago. Subdirector de Publicidad: Julio José Benito. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pedro Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

Anuncios por palabras: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter. Director gerente: José Luis Virumbrales. Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Impresión: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.

Solicitado control de OJD. Es una publicación del GRUPO 16. Director general: Alfonso de Salas. Director de Publicidad: Balbino Fraga. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1983. Depósito Legal: M. 30.247.



SALON INTERNACIONAL DEL AUTOMOVIL
 BARCELONA
 4 12 MAYO
 1985

Finalistas a la chica uno

La elección de la chica uno, a la que se regalará un Fiat Uno, está muy cerca. A través de un cuestionario, el jurado ha elegido a las diez finalistas entre las treinta seleccionadas de las cartas recibidas en nuestra redacción. Las finalistas son Asunción Sancho Micó, de Tarragona; Ana Orejas Alvarez, de León; María Victoria Oliveres Ribas, de Sevilla; María José Aguiló Lorente, de Alcoy; María Cruz Ortín Rubio, de Murcia; Gloria Calle Trueba, de Bilbao; María Jesús Hernández Blasco, de Soria; María Andrade de María, de Burgos; Beatriz Ramallal López, de Santander, y Rosa Angel Retuerta Sedano, de Vitoria. Todas ellas realizarán la prueba final el próximo día 8 de diciembre en el circuito del Jarama.



CITA EN BARCELONA

EL 4 al 12 de mayo del ya próximo año 1985 va a celebrarse en Barcelona una nueva edición del Salón Internacional del Automóvil, que, según todos los datos disponibles para estas fechas, va a superar en participación e importancia las cifras de años anteriores. De momento se prevé que para la primavera se den cita en la Ciudad Condal más de mil firmas procedentes de treinta países, que presentarán sus mejores ofertas tanto de la industria del automóvil y la motocicleta como de sus componentes y vehículos industriales. El Salón, como es tradicional, estará situado en el recinto de la Feria de Barcelona.

CIEN OCTANOS

- Grave preocupación entre los fabricantes porque la caída de ventas en los diez primeros días de noviembre ha sido del 22 por 100 en comparación al mismo mes del año anterior. Todo apunta hacia una fuerte caída en los dos últimos meses del año. El anuncio de una reducción de los aranceles y la fiscalidad es una de las causas posibles del frenazo en las ventas.
- Estos días han circulado insistentes rumores sobre un acuerdo entre ENASA (fabricante de los camiones Pegaso) y General Motors, cuya división de vehículos industriales podría instalarse en nuestro país como cabeza de puente hacia Europa.
- En los ocho primeros meses de este año se han vendido en nuestro país 567.011 vehículos de todo tipo de segunda mano, cifra que contrasta con los 473.528 vehículos de nueva matriculación.

FABRICADO EL CORSA MEDIO MILLON

EL Opel Corsa medio millón acaba de salir de la factoría de Figueruelas tan sólo veintisiete meses después del inicio de su producción. El presidente de las Cortes de Aragón, señor don Antonio Embid, y el presidente de General Motors España, doctor Hans W. Werke, condujeron el histórico modelo, un Corsa 1,2 L, en el final de la línea de montaje. El Corsa ha logrado desde su lanzamiento el primer puesto de ventas en su categoría no sólo en el mercado español, sino también en el suizo, mientras que mantiene muy buenos lugares en Alemania, en Francia y en Inglaterra, país en donde se vende bajo la denominación Vauxhall Nova. La calidad de fabricación es un factor clave en el éxito del Corsa, lo que ha llevado al señor Ross, director de Fabricación y Montaje en General Motors, a afirmar: «La calidad del Corsa producido en Zaragoza no ha sido igualada en GM hasta la fecha.»



El conductor del bus, encartado

Cuando los conductores de Transportes de Barcelona, S. A., se ratifican en su decisión de hacer huelga el día 10 si no son retirados de la circulación los autobuses de la serie 7000, el juez que lleva el caso ha encartado a Benigno Corzo, el chófer del autobús fatídico de la plaza Cataluña. El motivo está en que se le considera responsable de un presunto delito de imprudencia simple con infracción de reglamentos.

Por otra parte, un autobús perteneciente a la misma y ya famosa serie 7000 se accidentó en el paseo Nacional de Barcelona, al arrancar sin previo aviso y el conductor no pudo detenerlo pese a sus intentos con el freno y sin pisar el acelerador. Por fortuna no hubo víctimas, pero con ello la polémica sigue abierta.





Porque la Guardia Civil de Tráfico no sabe idiomas, los camiones extranjeros hacen lo que quieren en España: superan los límites de fronteras y sus portavehículos dominan el negocio con ventaja. Mientras tanto, Tráfico se ceba inflexiblemente con los españoles, que se sienten sistemáticamente perseguidos.

LOS CAMIONES EXTRANJEROS SE BURLAN DE TRAFICO

NOS quieren hundir. Lo que Tráfico está haciendo con nosotros es una canallada que no tiene nombre.» Así de tajantes se han manifestado a MOTOR16 representantes de varias asociaciones del transporte, que denuncian una persecución sistemática, por no saben qué oscuras razones, de los actuales responsables de la Dirección General de Tráfico contra su actividad. El acoso a que están siendo sometidos —añaden— es mucho más sangrante cuando las irregularidades en que puedan incurrir son perseguidas sin respiro por la Guardia Civil de Tráfico, mientras vehículos extranjeros campan por sus respetos ante la inoperancia y bajo nivel de conocimientos de esos agentes.

Uno de los problemas más graves que tienen planteado los transportistas es el de los portavehículos. Según el secretario general de la asociación que los engloba, Juan Gaitán, la longitud máxima de esos vehículos es de 18 me-

tros, y su altura de cuatro metros. «Ello supone que solamente podemos transportar siete turismos. Pero en otros países europeos, donde rigen las mismas dimensiones, hay una tolerancia de un diez por ciento más en longi-



tud y un cinco por ciento en altura, lo que significa que pueden transportar uno o dos coches más. El resultado es que empresas extranjeras, especialmente alemanas, se están llevando el negocio de la exportación de turismos a Europa, especialmente de General Motors y Ford.»

«Si esto de por sí ya es grave para nuestra supervivencia —añade Gaitán a esta revista—, el caso de la importación es ya el colmo.» Como muestra, un botón. Recientemente aparecieron en la frontera de Irún 13 portavehículos, siete alemanes y seis españoles, cada uno de ellos cargando nueve turismos BMW. Mientras la Guardia Civil de Tráfico hacía la vista gorda con los «irregulares» germanos, los españoles fueron retenidos y obligados a bajar dos turismos por portavehículo. Para Gaitán, «no hay más explicación que la inflexibilidad de la DGT y la cortedad y falta de conocimientos básicos, como son los idiomas en una frontera, de los agentes de Tráfico. Si no cambian las

normas, al menos exigimos que se trate a todo el mundo con el mismo rasero».

Dentro del transporte internacional hay otro tema discriminatorio. Como es sabido, en esta actividad existen dos tipos de permiso, según la distancia. El primero, de zona larga, es el de los cupos normales tanto para extranjeros como españoles, cuyo número es de 73.000 autorizaciones anuales para cada uno.

En la zona corta, 25 kilómetros a cada lado de una frontera, no existe limitación. «Ahora bien —dice a esta revista Francisco Rodríguez, de Tradisa—, a los vehículos españoles que penetran, en zona corta, en Francia o Portugal, nos vigilan con lupa y cinta métrica. Sin embargo, los camioneros de fuera, galos sobre todo, pasan hasta donde quieren, sin que nadie les frene. A los portavehículos es corriente verlos, sin autorización, en Figueruelas o Almusa-fes, campando a sus anchas. La razón en este caso —añade— es también la política del avestruz que mantienen tanto la Dirección General de Tráfico como la Guardia Civil.»

La DGT no sabe, no contesta

Muchas han sido las quejas que los transportistas han presentado en la Dirección General de Tráfico, pero, como señalan las personas consultadas por esta revista, «dicen que nos comprenden y que tomarán medidas, que a los guardias civiles más jóvenes se les va a comenzar a enseñar burocracia y reglamentos. Pero, de momento, todo sigue igual».

MOTOR16 quiso conocer la opinión de la DGT y, tras serias dificultades, un alto cargo de la Dirección, que en todo momento quiso mantener el anonimato, se amparó en el «off the record» y aseguraba hablar oficiosamente, afirmó que todo estaba pendiente de la redacción del nuevo Código, en el caso de los portavehículos, y que Tráfico «no tenía nada que ver» (sic) en la vigilancia de la distancia de fronteras, pasando la pelota a las comunidades autónomas, «que son las que tienen que denunciarlo». Respecto a la actitud de los agentes de la Guardia Civil de Tráfico, reconoció su «limitada capacidad para resolver estos problemas, aunque estamos intentando atajarlo con programas de formación».

Si esta actitud de Tráfico está poniendo en peligro la supervivencia de muchas empresas, el retraso en sacar adelante el nuevo Código (o ley o reglamento, que no está claro) de la Circulación ha originado otra situación singular en el sector. Se trata del certificado de conjunto para los vehículos articulados. De acuerdo con la actual legislación, obsoleta para la agilidad que el transporte por carretera tiene actualmente, es obligatorio que las dos

Los portavehículos españoles, por una aplicación rigurosa del Código, compiten en inferioridad de condiciones con los extranjeros, a los que se permite transportar más coches.



piezas (tractor y remolque) pasen conjuntamente una inspección técnica en las ITV.

Para Eduardo Méndez, secretario general de ASTIC, Asociación para el Transporte Internacional, «los semirremolques están pensados para hacer rotar la flota. Es decir, que este tipo de vehículos se caracteriza en que facilita, dentro de cualquier empresa, que la cabeza tractora se engancha a todos los remolques que tenga. Con ello se da una gran movilidad al transporte, ya que, una vez realizado un porte, se puede enganchar otro remolque, y así sucesivamente».

El ejemplo es claro y así se está operando en Europa, donde hay empresas con miles de semirremolques y otras que sólo poseen cabezas tractoras, ya que en sus legislaciones está prevista la homologación de la «quinta rueda» o rótula de enganche. Así, con el visto bueno de la cabeza tractora, cualquier remolque puede serle acoplado. En nuestro país, la cosa discurre por la burocracia y sus correspondientes tasas.

Una empresa con 40 semirremolques y 20 cabezas tractoras se ve obligada a ir 800 veces al año a la estación de ITV. «El problema no es el dinero», comentan en ASTIC. «La inspección sale por tres mil trescientas pesetas, que, en el caso de la empresa citada, supone más de dos millones y medio de pesetas. La

clave está en las ochocientas veces que hay que pasar por la ITV, inmovilizándose un volumen brutal de mercancías.»

«Lo curioso —añaden las mismas fuentes— es que una vez que se exige el certificado de conjunto, las multas son dobles. Hace poco uno de estos vehículos, que sobrepasaba tanto el tractor como el remolque en quince centímetros la altura que fija el Código (cuatro metros) fue multado con veinte mil pesetas, diez mil por cada pieza. ¿No es esto —se preguntan— una incongruencia?»

En la Subdirección de Seguridad Industrial del Ministerio de Industria, responsable de este tema, su titular, Alfonso Enseñat, declaraba a MOTOR16 que se está buscando una solución desde hace tiempo, de acuerdo con normas internacionales. «Pero en la Dirección General de Tráfico —añade Enseñat— son remisos a abordar problemas de este tipo, porque constantemente salen cosas nuevas, y así es imposible concluir el nuevo Código. La realidad, en este caso, va siempre por delante de la norma legal.

De todas formas, hemos enviado escritos a la DGT para que sean benignos, porque los transportistas no son culpables de estos desfases.»

Raúl R. Sáez

En la Administración, los vehículos articulados son una unidad para la hora de las revisiones, y dos unidades para Tráfico cuando les sancionan, duplicando las multas.





700 HORAS DE TRABAJO

CUANDO hablar de producciones de más de mil unidades/día resulta hoy moneda corriente, no deja de ser anecdótico el que para llegar a hacer realidad el Saab que ilustra estas páginas el concesionario alemán de la marca sueca Wolfgang Schüssler empleara un total de más de setecientas horas. Gracias a su trabajo, Schüssler se ha adjudicado el premio de La Mejor Pre-

paración Saab del Mundo, concurso que este año se ha celebrado por tercera vez en Nyköping, Suecia, y al que han acudido cuarenta participantes.

El coche en cuestión es un Saab 99 Turbo, de 1980, *customizado* hasta en sus más mínimos detalles hasta llegar a ser un ejemplar único y muy poco común. Su autor ha sustituido su clásico frontal por una gran

parrilla, que ocupa la totalidad de la superficie, de manera que los faros se han encastrado en el parachoques, debajo del cual hay un espectacular faldón aerodinámico. Las anchas aletas y el capot descendente harían pensar en un Porsche corregido por Rinspeed o algún otro preparador, si no fuera porque la forma de la gran parrilla responde a los típicos conceptos estilísticos de

Saab. Las enormes aletas son dignas del más espectacular grupo 5 de competición de hace unos años, con neumáticos de 285/40, medida a la que no alcanza ningún modelo actual de producción. Para rematarlas, unos estribos de notable anchura recorren los bajos de las puertas y un alerón supletorio remata el maletero.

El coche es 26 centímetros más ancho, siete centíme-



Este es el Saab ganador del concurso de este año de «La mejor preparación Saab del mundo». La base es un 99 Turbo, al que se le ha dotado de todo tipo de aditamentos aerodinámicos, mientras que su interior ha sido transformado para ofrecer solamente dos plazas. Su autor ha sido un concesionario alemán de Saab, que ya ha puesto precio a su coche: 2.800.000 pesetas.

tros más bajo y seis más corto que un 99 normal. Además, la potencia de su motor llega a los 200 caballos y en el interior se ha prescindido de los asientos posteriores para lograr un maletero más capaz. Un último dato, especialmente importante y ejemplar, es que este coche ha superado sin ninguna dificultad los controles de las autoridades alemanas de tráfico.

FORD TRANSIT, TODO DELANTE



FORD prepara ya —y según se aprecia en la foto espía que les ofrecemos tiene muy adelantada— una nueva versión de su furgoneta Transit con tracción delantera, que debería aparecer a finales de 1985 o principios de 1986. La evolución que están experimentando los vehículos de transporte ligero ha sido muy considerable en los dos últimos años, acercándose cada vez más a las características habituales de los coches de turismo: se alejan progresivamente del vehículo indus-

trial para ofrecer un confort y unas prestaciones cada vez mejores. En el nuevo Transit destacan unas considerables superficies acristaladas con un marcado rebaje de la línea de cintura en las puertas delanteras, que deben mejorar la visibilidad de los ocupantes. El frontal es más aerodinámico, en forma de cuña, y los parachoques, al estilo de los turismos, son de materia sintética. Otros datos importantes son la adopción de puertas posteriores de corredera para facilitar la accesibilidad.

LUZ CON MAQUILLAJE

En 1985, Hella ofrecerá en el mercado español este kit de transformación para el nuevo Volkswagen Golf, que modifica sensiblemente su aspecto



COMO pretexto para dar a conocer un nuevo tipo de faro, Hella, especialista alemán en iluminación, ha anunciado la comercialización de un kit especial aplicable al Volkswagen Golf, que consiste en diversos elementos de carrocería hechos en poliuretano. Las distintas piezas de este kit pueden ser montadas en conjunto o por separado y consisten en una parrilla frontal para cuatro faros, spoilers delantero y trasero con paragolpes integrados, aletines, estribos laterales y un alerón posterior.

Como decimos, este equipo de transformación estética para el Golf no es sino un pretexto para presentar una nueva línea de proyectores: los DE, cuya estructura de elipsoide triaxial, con nuevos elementos de proyector, antideslumbrante y óptica, mejoran sensiblemente el rendimiento del equipo de iluminación. La ventaja, concretamente, es la de proyectar un haz muy intenso y perfectamente concentrado sobre la calzada, reduciendo al mínimo el contenido de luz dispersa, que es la verdadera responsable del desa-

gradable fenómeno del deslumbramiento. Este procedimiento DE mejora la calidad de luz, tanto en cruce como en larga distancia y existe también para los faros antinieblas de la marca, en los que ha sido posible reducir de forma notable el tamaño del grupo óptico, sin perder nada de luminosidad.

Este nuevo tipo de faro, de momento sólo adaptable a la gama VW Golf de la última serie, estará también disponible en España, pero sólo a partir de principios de 1985.

Nuevo equipo óptico para el Volkswagen Golf. La apariencia exterior ha sufrido una evolución notable



EXCLUSIVA



SUBARU, A TODA TRACCION

La marca japonesa Subaru, siguiendo la tónica generalizada de la industria nipona en su viaje hacia el futuro, está poniendo a punto su última creación: el Subaru Coupé, de tracción a las cuatro ruedas, que será presentado el próximo año. Las fotos espía que les ofrecemos en exclusiva han sido tomadas en Alemania, donde los técnicos japoneses están rodando con un prototipo matriculado en dicho país y sin distintivo alguno que lo identifique.

El nuevo coupé presenta una nueva y cuidada línea que rompe con los moldes tradicionales de la marca. A la búsqueda de una máxima eficiencia aerodinámica, los diseñadores japoneses han dado un gran paso hacia adelante consiguiendo una carrocería vanguardista de aspecto muy agresivo y línea estilizada.

El futuro modelo nipón entra de lleno en el acotado terreno de los coupés turboalimentados de tracción integral. El motor que im-

pulsará al Subaru Coupé es el que equipa el recién presentado 1.800 GT, pero dotado de turbocompresor e inyección electrónica, gracias a lo cual su potencia rondará los 135 caballos. Su

sistema de tracción, permanente a las ruedas delanteras, podrá aplicarse a voluntad del conductor también al eje trasero, como ya es tradicional en otros modelos de la marca.



Faros Halógenos Valeo KINBY

Para que su coche gane la seguridad necesaria en la conducción nocturna, usted debe ganar en visibilidad. Cambie sus faros convencionales por halógenos Kinby.

Por su alta tecnología, los faros halógenos Kinby facilitan la conducción nocturna, proporcionando el doble de luz. Faros halógenos Kinby, garantizados por VALEO, el líder mundial en iluminación del automóvil.

Instálelos; y cuando le pregunten:



... y la familia?
**Segura.
Gracias.**



Valeo

El coche en la cumbre, Opel Rekord.



Nuevo Rekord LS y CD.

Sólo la ingeniería más innovadora, la ingeniería alemana Opel, podía elevar un coche a su más alta expresión.

Y los nuevos Opel Rekord están en lo más alto, en la cumbre de las prestaciones y de la potencia.

Sus nuevos motores, inyección, Diesel o Turbo-Diesel, gozan de la más depurada tecnología de vanguardia Opel.

En la cumbre también por su equipamiento: sin duda, el coche

mejor equipado de su categoría.

Así, con el nuevo Opel Rekord, Vd. disfrutará al máximo al conducir un coche que por fuera dice mucho de Vd. mismo y, por dentro, tiene todo lo que quiera exigirle.

Exíjale: el nuevo Rekord está a la altura de su circunstancia.

Vea los nuevos Rekord en cualquiera de los 240 puntos de venta y servicio Opel. Y benefíciense con ellos de las ventajosas condiciones de financiación Opel Credit.

Y, además, de las otras ventajas exclusivas Opel: un año de garantía total, mantenimiento cada 15.000 Kms. y el servicio Opel Euro-service Assistance, que le asegura la asistencia gratuita durante un año en España y en otros 25 países europeos.

OPEL 
INNOVACIONES EN MARCHA.

A FONDO



MG MONTEGO EFI FAIR PLAY

VIRTUDES DEFECTOS

Muy buenas prestaciones
Comportamiento sano
Presentación elegante y cuidada

Cuadro de instrumentos poco preciso
Dirección muy desmultiplicada
Volante duro de maniobrar en parado

AUSTIN Rover parece haber encontrado el buen camino para recuperar el puesto importante que un día tuvo en el mercado europeo. Si la brecha abierta por el Metro no ha podido ser incrementada por el Maestro, con la llegada del Montego la marca británica, que hasta hace muy poco mantenía el nombre de British Leyland, puede esperar aumentar sus ventas.

Este nuevo modelo de Austin Rover, que fue presentado al comenzar la última primavera, es una berlina de tres volúmenes y cuatro puertas de longitud ligeramente inferior a los cuatro metros

y medio. Aunque se aprovechan algunas partes de la carrocería del Maestro, no es un Maestro con maletero. Se trata de un coche completamente nuevo en el que por imperativos de economía industrial ha habido que aprovechar componentes de otros modelos ya existentes. No tiene, por tanto, las formas desequilibradas en la parte trasera como algunos modelos de tres volúmenes de otras marcas, derivados de un dos volúmenes, a los que sólo se les ha añadido un baúl de chapa, sin variar nada más.

Esta buena impresión de su exterior se ve, al menos en esta versión MG que

hemos probado, aumentada por un motor de excelente rendimiento.

El Montego no se ha comercializado todavía en España, pero debería aparecer en los primeros meses del año que viene, en sus versiones de motores más pequeños.

MECANICA



Realmente hemos quedado sorprendidos por el rendimiento de este motor de 2 litros. Aunque en principio se trata de un nuevo motor diseñado para es-



Como en el resto de los Montego, las líneas son armónicas, resultado de un buen estudio de estilo, más cuidado que en otros ejemplos de berlinas con maletero añadido. El tablero de instrumentos, de diseño futurista, es poco p...



FICHA TECNICA

MG MONTEGO EFI

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.994 c.c. (84,5 x 89 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 9,1 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 53 litros. Potencia máxima: 117 C.V. a 5.500 r.p.m. Par máximo: 18,2 mkg. a 2.800 r.p.m.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 r.p.m. en cada marcha: 1.ª, 8,6 km/h.; 2.ª, 14,7 km/h.; 3.ª, 20,9 km/h.; 4.ª, 26,9 km/h.; 5.ª, 32,7 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: Cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4,27. Diámetro de giro: 10,46 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Ruedas independientes delante y semiindependientes detrás.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 135 x 365 milímetros. Neumáticos: 180/65 HR 365.

PESO En orden de marcha: 1.030 kg.

te coche, tiene la misma arquitectura típica de los motores Austin Rover, con su bloque en fundición de hierro, la culata de aluminio y su carrera larga. Pese a que esta última característica les privaba de brillantez a altas revoluciones y les hacía vibrar en forma exagerada, nada de eso ocurre en este Montego MG EFI, equipado con una inyección de gasolina tipo L; es decir, regulada electrónicamente. El motor sube de vueltas con facilidad, evidenciando que los 117 caballos anunciados por el fabricante sí deben estar allí. En cuanto a las vibraciones, son mínimas, aunque no podemos decir si es por virtud del propio motor, que pudiera estar muy bien equilibrado, o por el sistema de anclaje al bastidor que tiene, de cuatro puntos, dos por los lados uno por cada eje del motor.

La buena disposición de este motor se ve además apoyada por unos desarrollos de la transmisión acertadamente escogidos. En esta versión marcada por las siglas MG, Austin Rover se ha inclinado por ofrecer unas prestaciones brillantes, dotando al coche de unas marchas no demasiado largas. De

esta manera el conductor se encuentra con que incluso en quinta el coche responde. Esto suele tener una contrapartida a la hora de medir el consumo y el nivel sonoro.

Pero ni uno ni otro son exagerados. Y estamos seguros que el MG Montego EFI es uno de los coches más brillantes en su categoría si hacemos alguna excepción célebre. Siguiendo con la caja de cambio, hay que destacar lo suave y preciso de su manejo. Las versiones con motor de 2 litros del Montego se benefician de una caja de cambio de origen Honda en vez de la Volkswagen que llevan acopladas los motores de 1,6 litros, duras, de recorridos largos y poco precisas, que hemos padecido en los Maestro.

COMPORTAMIENTO



La estabilidad del Montego es irrepachable. Pese a que es un tracción delantera, sólo cuando se le apura aparece la típica tendencia a irse de morro, tradicional en estos coches. Hasta en-



Los asientos son cómodos y de buena sujeción. En el posterior caben tres adultos, aunque el central queda penalizado por el apoyabrazos escamoteable. El comportamiento del modelo es irreprochable en estabilidad y confort.

tonces gira como si fuera sobre raíles. Los más hábiles al volante se encontrarán con que además acepta bien que se juegue con él, derrapando del eje trasero a la entrada de las curvas.

Además, el coche apenas balancea en las curvas, lo que hace que aumente la sensación de seguridad. La suspensión, independiente en las cuatro ruedas, con barra estabilizadora en el eje delantero y eje torsional trasero, hace un buen trabajo tanto desde el punto de vista de la estabilidad como del confort, que es bastante bueno. Va equipado con neumáticos Dunlop TD, que no deslantan aunque se pinchen o revienten a alta velocidad. El único defecto que tienen es que son un poco ruidosos al rodar por pavimentos no perfectamente lisos.

Los frenos son eficaces y progresivos; en cambio, la dirección pide a gritos el sistema de asistencia que se ofrece en la versión Vanden Plás (de lujo). La que actualmente monta, resulta excesivamente lenta, lo que obliga a manotear excesivamente en las curvas. Y además es pesada en las maniobras a coche parado.

CARROCERIA



Aunque el fabricante ha buscado sobre todo una buena habitabilidad, lo que a veces suele suponer algún sacrificio en el aspecto de la aerodinámica,

el Montego tiene un aceptable coeficiente aerodinámico. En la versión MG, con los correspondientes apéndices aerodinámicos, el fabricante anuncia un coeficiente de penetración de 0,35, cuando marcas como BMW, en Serie 3, tienen sólo un 0,37.

Las cuatro puertas, amplias y con un buen ángulo de apertura, permiten un cómodo acceso a las cuatro/cinco plazas que ofrece el coche. Realmente hay

anchura para que tres adultos se acomoden en el asiento trasero, aunque el del centro no tendrá demasiada comodidad por causa del apoyabrazos central escamoteable.

Los asientos tienen buena forma y recogen bien a sus ocupantes, tanto los delanteros, que podrían ser mejor si el volante fuera regulable en altura o bien el asiento tuviera regulación también en altura. La visibilidad es buena. Y hacia atrás se ve reforzada por dos retrovisores exteriores, regulables desde el interior, aunque no eléctricamente, lo que obliga a tener que parar para poder poner en posición el del lado opuesto al conductor. El alumbrado es correcto.

El maletero es bastante amplio y de formas muy cuadradas, lo que lo hace aprovechable en casi todo su volumen. En la parte central, la arista de carga es muy baja, lo que facilita el poder montar objetos pesados.

PRESENTACION



El coche resulta muy atractivo, con sus llantas de aleación y sus detalles diferenciadores —spoilers, protecciones laterales, etcétera— de las versiones más baratas. En el interior, la presentación tiene el aire deportivo pero elegante que ya ponderamos en el MG Metro Turbo. Es una mezcla de dife-

rentes tonalidades grises con rojo, muy acertadas.

Los plásticos del salpicadero y guardacristales de puertas tienen buen aspecto. El volante, de un diseño acertado, es de piel.

El acabado parece haber sido muy cuidado. Y el coche está lleno de detalles, algunos de ellos tomados de modelos Honda, como la antena de radio en un lateral del techo, que se aloja en un montante; o que se pueda abrir el maletero o la trampilla del depósito de gasolina —con llave— desde el interior; o que el elevavinas de la puerta del conductor pueda ser accionado bien para que se abra a su voluntad o automáticamente.

La calefacción y la ventilación son eficaces. Los limpiaparabrisas tienen dos velocidades más una intermitente, en la que se pueden variar los intervalos de barrido. Se accionan por medio de una palanca que sale de la barra de la dirección. Del otro lado sale la que lleva el interruptor de luces y el claxon. Todos los mandos quedan muy a la mano del conductor.

El MG Montego lleva un cuadro de instrumentos digital y de cristales líquidos. En él se echa en falta un manómetro de presión de aceite. Una computadora de viaje proporciona además datos sobre consumo, la distancia recorrida, los litros que quedan en el depósito de combustible —lo que es necesario,

PRESTACIONES



Brillante

VELOCIDAD MAXIMA
(km/h.) 184,2

ACELERACION (seg.)
400 m. salida parada 17,7
1.000 m. salida parada 32,6
De 0 a 100 km/h. 9,3

RECUPERACION (seg.)
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª 18,1
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª 20,0
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª 33,5
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª 36,8
De 80 a 120 km/h. en 4.ª 9,8
De 80 a 120 km/h. en 5.ª 11,4



porque el marcador del cuadro es escasamente preciso—, la hora, el día y los kilómetros totales que lleva el coche recorridos desde que salió de la cadena de montaje.

Hay también un indicador de cuándo se debe realizar alguna operación de mantenimiento (cambio de aceite, filtros, etcétera).

FRENTE A SUS RIVALES

Los rivales más directos del MG Montego EFi son el Opel Ascona 1,8 E, los Lancia Prisma y el BMW 318i. Con este último, aunque el Montego todavía no tiene precio, es de suponer que habrá una diferencia que deshaga toda comparación por muy semejantes que puedan ser en habitabilidad y prestaciones.

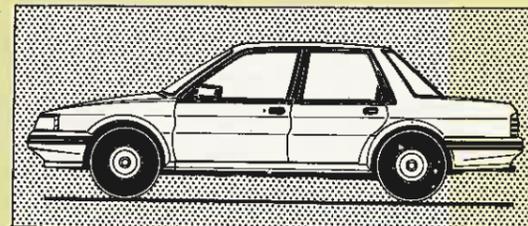
Los Prisma se quedan por debajo en mecánica —motor 1,6, aunque dé 100 caballos—. Por tanto, es el Opel el más directo competidor. Ambos están a la par en habitabilidad. En prestaciones, el MG está delante, pero el Opel tiene menores consumos. El MG tiene también una mejor presentación y equipamiento, pero el Opel opone su fama de fiabilidad que el Montego va a tener todavía que demostrar.

Sergio Piccione

MG MONTEGO EFI

1.865.000* ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.994 c.c. Potencia: 117 C.V. a 5.500 r.p.m. Peso: 1.030 kilos. Velocidad máxima: 184 km/h. Consumo medio: 9,75 l/100 km. Capacidad del maletero: 470 litros.

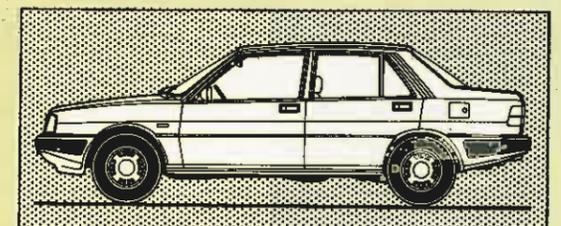


* Precio estimado.

LANCIA PRISMA

1.822.256 ptas.

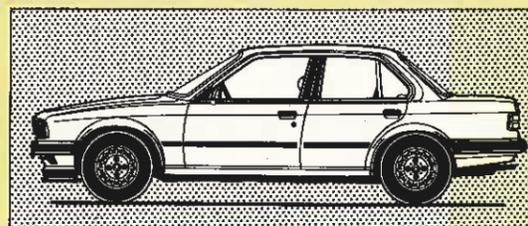
Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.585 c.c. Potencia: 105 C.V. a 5.800 r.p.m. Peso: 975 kilos. Velocidad máxima: 171 km/h. Consumo medio: 9,4 l/100 km. Capacidad del maletero: 490 litros.



BMW 318 i

2.556.962 ptas.

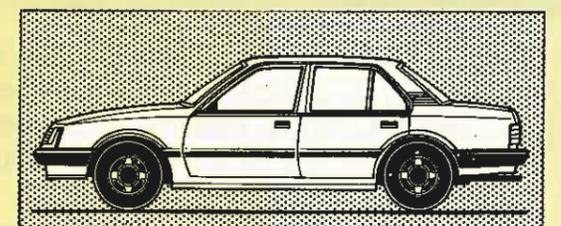
Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 1.767 c.c. Potencia: 105 C.V. a 5.800 r.p.m. Peso: 1.000 kilos. Velocidad máxima: 184 km/h. Consumo medio: 8,5 l/100 km. Capacidad del maletero: 410 litros.



OPEL ASCONA GLS 1,8

1.752.628 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.796 c.c. Potencia: 115 C.V. a 5.800 r.p.m. Peso: 1.030 kilos. Velocidad máxima: 187 km/h. Consumo medio: 9,1 l/100 km. Capacidad del maletero: 490 litros.



Nueva Citroën C-15

SE LO CARGA TODO



Gasolina y Diesel

Se acabaron las furgonetas lentas.
Se acabaron las furgonetas incómodas.
Se acabaron las furgonetas gastosas.
Se acabaron las furgonetas estrechas.

Ha llegado la Citroën C-15.
Una nueva generación de furgonetas
donde caben todas las ventajas.
Un nuevo concepto de furgoneta que
se carga todos los inconvenientes.

A partir de ahora no existen motivos
para cargar con el pasado.
Citroën acaba de inaugurar
el futuro.

	GASOLINA	DIESEL
VOLUMEN	2,672 m ³	2,672 m ³
CARGA UTIL	570 Kg.	570 Kg.
0-100 Km/h.	21" 9	20" 1
VELOCIDAD MAX.	126	133
A 90 Km/h.	6,6 L/100 Km.	5,3 L/100 Km.
MEDIA	8,0 L/100 Km.	6,3 L/100 Km.

CITROËN 
Cada día más.

FRENTE A FRENTE

**PEUGEOT 205 SR CONTRA
SEAT IBIZA 1.2 GL**

DUELO DE TITANES



EL primero de los dos titanes, el Peugeot 205, es ya uno de los líderes de la lista de ventas cuando aún no han transcurrido diez meses desde el inicio de su comercialización; el segundo titán, el Seat Ibiza, es el resultado inicial de la colaboración de Seat con firmas de la talla de Porsche, Giugiaro o Karmann, una colaboración que sobre el papel tiene los alicientes necesarios para arrasarse el mercado.

Se trata, en cualquier caso, de dos coches familiares, de tamaño exterior recortado, siempre menos de 3,79 metros, con amplitud interior suficiente para cinco personas, coches que se mueven con igual soltura tanto en ciudad como en carretera.

Dentro de las dos gamas ofrecidas ahora mismo al usuario, los rivales más lógicos son el 205 SR y el Ibiza 1,2 GL, comparación lógica si se tiene en cuenta la gran similitud de sus características generales: las mecánicas tienen muchos puntos en común, los motores dan potencias similares y ambas versiones cuestan casi lo mismo, alrededor de novecientas diez mil pesetas.

En esta ocasión particular el enfrentamiento de 205 e Ibiza se ha prolongado a lo largo de más de dos mil kilómetros; durante tal distancia se ha dado la misma importancia a los recorridos en ciudad como a los recorridos en carretera y autopista: los dos coches que harán muchos kilómetros en esos terrenos. La primera conclusión del duelo se ha puesto de relieve en el capítulo económico: el Ibiza, que gasta gasolina normal, es más ahorrativo que su rival en tráfico urbano; y el 205, que gasta gasolina super, se ha mostrado más económico en los trayectos despejados.

En los restantes aspectos el equilibrio entre ambos modelos ha sido la nota dominante de toda la prueba, y sólo al final se ha impuesto el Peugeot 205 por cuanto se presenta como un coche más maduro sin los defectos de juventud que, a veces, saltan a la vista en el Ibiza.

Los dos coches se han hecho merecedores de un «tirón de orejas» por su poca calidad de acabado; la terminación del Peugeot y la del Seat admiten todavía mejoras en muchos puntos.

**INTERIORES:
AMPLITUD ES
LA PALABRA**

La capacidad del interior es un capítulo básico para establecer diferencias entre dos coches como el Peugeot 205 y el Seat Ibiza, dos coches de dimensiones externas reducidas, pero con notable vocación familiar. El Ibiza ofrece más anchura libre tanto en las plazas delanteras como en las traseras, mientras que el 205 ofrece más espacio para las piernas de todos los ocupantes. El modelo de Seat saca partido del mayor redondeamiento de su carrocería al nivel de la cintura para aventajar al Peugeot. El Ibiza es cuatro centímetros más ancho delante y 11 centímetros más ancho detrás, lo que facilita la estancia de cinco adultos hasta límites insospechados. El modelo de Peugeot ofrece, sin embargo, un hueco mayor para las piernas de los pasajeros sentados atrás. En ninguno de los modelos hay el menor problema en lo referen-

FRENTE A FRENTE

Precio en la calle:
905.275 ptas.

Fecha de presentación: Febrero 1984.
Fabricante: Automóviles Talbot, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 435.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Comportamiento noble.
- Conducción fácil.
- Consumo en carretera.

DEFECTOS

- Plazas traseras estrechas.
- Pedal de freno duro.
- Fallos de acabado.

El tablero de mandos del Peugeot 205 SR ofrece su información sin problemas, pero la visera se refleja mucho en el parabrisas. Los asientos son anatómicos y bastante envolventes.



te a altura libre hasta el techo. Las cuatro puertas laterales del 205 hacen que este coche sea mejor que el Ibiza cuando se habla de accesibilidad. Caben, sin embargo, algunas críticas: En el 205 por la posición bastante avanzada de la base del asiento posterior y en el Ibiza por la falta de unas butacas delanteras con abatimiento del respaldo asociado al movimiento de la banqueta; se eliminarán, en cualquier caso, algunas contorsiones extrañas. La versión del Ibiza con cuatro puertas laterales tiene prevista su aparición para finales del 85.

Los asientos del 205 son mejores que los del Ibiza. Las butacas delanteras del Peugeot son algo más estrechas que las del Seat, pero, a cambio, ofrecen una mejor forma anatómica y una mejor sujeción lateral. En el asiento trasero es casi imposible encontrar diferencias; en última instancia la ventaja es para el 205, que presenta un diseño algo más cómodo por el buen ángulo entre base y respaldo. La blandura del mullido es casi la idónea en ambos coches, por lo que pueden cubrirse largos trayectos sin notar el menor cansancio.

La postura de conducción es muy agradable en los dos rivales y todos los usuarios, sea cual sea su talla, se sientan frente al volante sin el menor problema. El 205 es, sin embargo, algo mejor que el Ibiza por el tratamiento dado a todo el conjunto: En el Peugeot se va como en un deportivo, mientras que en el Seat se tiene la impresión de manejar un vehículo industrial por la excesiva altura de la base del asiento y por la mala colocación del acelerador,

situado muy horizontal e inclinado hacia la derecha.

Los cuadros de mandos de estos dos coches tienen un cierto aire futurista: el

FICHA TÉCNICA

PEUGEOT 205 SR

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.294 c.c. (76,7 x 70 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: Carburador monocuerpo. Compresión: 9,4 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 50 litros. Potencia máxima: 65 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 10,4 mkg. a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de cinco marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,7 km/h.; 2.ª, 13,5 km/h.; 3.ª, 19,9 km/h.; 4.ª, 26,3 km/h.; 5.ª, 33,7 km/h. Embrague: mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4. Diámetro de giro: 9,9 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

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

PESO En orden de marcha: 803 kg.

del 205 por la distribución de los relojes y avisadores ópticos, el del Ibiza por el posicionamiento de los distintos pulsadores. Al final, en el uso cotidiano, el cuadro más cómodo es el del Peugeot que transmite bien todos sus datos y, además, sigue las normas clásicas en cuanto se refiere a la colocación de los distintos mandos. Los cuadrantes del Ibiza tienen un tamaño excelente y se consultan con toda facilidad, pero los pulsadores, situados bajo el volante, a uno y otro lado de la caña de la dirección, requieren un cierto periodo de aprendizaje, sobre todo los mandos de luces, dispuestos a la derecha en un lugar inhabitual; por la proximidad de los satélites al volante es fácil que los dedos choquen contra ellos cuando se hacen maniobras de aparcamiento.

La visibilidad del Ibiza es algo mejor que la del 205, pero en los dos modelos es prácticamente imposible encontrar el menor ángulo muerto.

La capacidad de maletero del Ibiza es casi un 5 por 100 mejor que la ofrecida por el 205 y esta ventaja se hace más grande cuando el respaldo se abate por completo; el Seat no cuenta, por contra, con un respaldo divisible en partes independientes, como sucede en el Peugeot, lo que impide modular el volumen de carga en función del número de ocupantes.

La calidad de acabado es el caballo de batalla para los dos rivales. Tanto las tapicerías como los materiales plásticos están bien trabajados en uno y otro coche, pero el remate deja mucho que desear en ambos casos; los crujidos de algunas piezas al pasar por una

FRENTE A FRENTE

Precio en la calle:
912.437 ptas.

Fecha de presentación: Julio 1984.
Fabricante: Seat.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 1.000.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Habitabilidad interior.
- Consumo en ciudad.
- Conducción fácil.

DEFECTOS

- Fallos de acabado.
- Frenos en caliente.
- Iluminación escasa.

La influencia alemana de Porsche se nota en el tablero de instrumentos, muy claro en todo lo que se refiere a transmitir información, pero bastante complicado en lo que a pulsadores se refiere.



zona bacheada son el testimonio más claro de esa falta de atención en el momento final.

El sistema de climatización del 205 es algo más efectivo que el del Ibiza, aunque no puede hablarse de prodigios en ninguno de los dos coches, ya que siempre es necesario recurrir a los ventiladores eléctricos para obtener aire frío o aire caliente.

AL VOLANTE: MADUREZ FRENTE A JUVENTUD

El consumo es un capítulo fundamental en coches de la categoría del 205 y el Ibiza; el Ibiza es más ahorrativo que el 205 en recorridos urbanos, mientras que el Peugeot es más sobrio que el Seat, tanto en carretera como en autopista. El Ibiza cuenta, sin embargo, con un argumento contundente frente al 205: su motor System Porsche gasta gasolina normal, cosa que no sucede en el motor del Peugeot, que necesita gasolina de 96 octanos. El coche de Seat es más económico que el de Peugeot cuando se rueda en ciudad, terreno donde el Ibiza ahorra frente al 205 casi noventa pesetas por cada 100 kilómetros recorridos; en carretera y autopista cambian las tornas y el coche más económico es el 205; si se respetan los límites genéricos de velocidad, el modelo de Peugeot gasta entre veinte y sesenta pesetas menos que su rival por cada 100 kilómetros.

Las prestaciones son otro valor cla-

ve a la hora de dar ganador a uno de estos dos rivales. El 205 es mejor que el Ibiza en velocidad máxima y recuperaciones, mientras que el coche de Seat

FICHA TÉCNICA

SEAT IBIZA 1.2 GL

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.193 c.c. (75 x 67,5 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Carburador monocuerpo. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 90 octanos. Capacidad del depósito: 50 litros. Potencia máxima: 63 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 9 mkg. a 3.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de cinco marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7 km/h.; 2.ª, 12,6 km.; 3.ª, 18,6 km/h.; 4.ª, 25,3 km/h.; 5.ª, 31,8 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4. Diámetro de giro: 9,8 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 155 SR 13.

PESO En orden de marcha: 900 kg.

muestra algo más de energía en aceleración. El 205 es más agradable de conducir por su mejor capacidad de recuperación; el coche reacciona con mayor prontitud a un pisotón del acelerador, tanto si se rueda en cuarta o quinta marcha a baja velocidad —40 o 50 kilómetros por hora— como si se rueda a velocidades más altas —80 o 90 kilómetros por hora—. Con el 205 se adelanta a un camión en menos tiempo que con el Ibiza, pero las diferencias son siempre pequeñas.

El comportamiento de estos dos modelos es intachable en todas las circunstancias; se agarran al suelo como ventosas y no dan nunca problemas en una conducción a ritmo familiar; el buen diseño de las suspensiones, por un lado, y el equipamiento de neumáticos muy generosos en anchura de goma, por otro lado, son la clave de esa manejabilidad.

El Ibiza y el 205 se mueven con toda soltura, tanto en autopistas de suelo excelente como en carreteras de montaña llenas de curvas y baches. Cuando se conducen de forma deportiva, los dos coches tienen cierta tendencia a irse de morro a la entrada de las curvas. La única diferencia entre el Peugeot y el Seat aparece tan sólo en caso de llevar los dos coches a plena carga, en ese caso el Ibiza se muestra más perezoso que el 205 a la hora de meterse en las curvas.

La dirección del 205 es mejor que la del Ibiza por dos motivos: requiere menos vueltas de volante para llevar las ruedas de un extremo a otro y es menos pesada en las maniobras de apar-

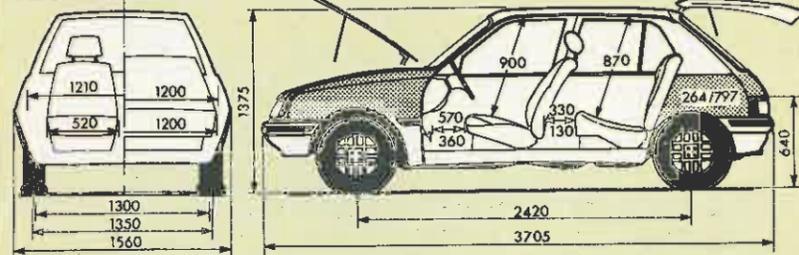
FRENTE A FRENTE

camiento. Con el coche en marcha no hay prácticamente diferencias entre uno y otro rival, dos modelos a los que debe agradecerse el buen tamaño y tacto de sus volantes, un detalle más destacable si se considera el precio final, bastante recortado, de estos dos modelos.

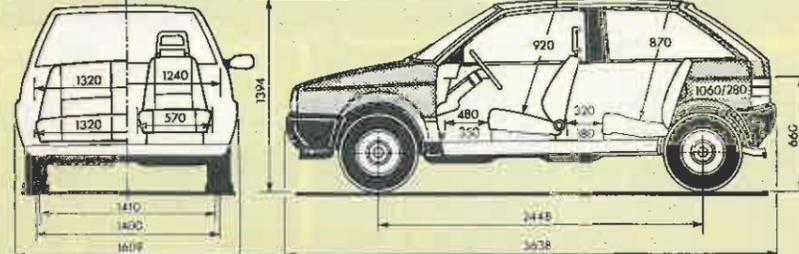
En el tema frenos hay una ligera ventaja del Ibiza frente al 205. El coche de Seat necesita menos metros para detenerse, siempre y cuando los frenos tengan poca temperatura. La cosa cambia cuando se hacen varias frenadas seguidas, una situación frecuente cuando se baja un puerto. En tal caso, es el 205 el que se impone al Ibiza por la mayor resistencia al calentamiento de todo su sistema; el coche de Peugeot mantiene sin variaciones las distancias de frenado, mientras que en el coche de Seat estas distancias se alargan más de lo debido.

El silencio de marcha es una de las virtudes que caracterizan a ambos rivales, dos coches equipados con una mecánica muy discreta para los oídos de los ocupantes. La diferencia entre 205 e Ibiza sólo se hace notable cuando se rueda a más de 120 kilómetros por ho-

PEUGEOT 205 SR



SEAT IBIZA 1.2 GL



El Peugeot 205, en su terreno predilecto: las carreteras de montaña. Cualquier conductor se siente muy a gusto detrás de su volante

El Seat Ibiza se mueve con soltura por cualquier tipo de carreteras. La amplitud de su interior es su mejor argumento de ventas

ra; en tales condiciones, el 205 es menos ruidoso que el Ibiza.

Por cuanto se refiere a confort de suspensión, hay que hablar de un empate entre ambos coches. Uno y otro modelo filtran las irregularidades del suelo con energía y en su interior no se nota ningún golpeteo ni rebote extraño; sólo debe criticarse en ambos casos las fuertes inclinaciones de la carrocería cuando se toman las curvas a buen ritmo, un ritmo que está refido, en principio, con una utilización calificable de familiar.

CONCLUSION: VICTORIA A LOS PUNTOS

El enfrentamiento entre Peugeot 205 SR y Seat Ibiza 1,2 GL deja sobre el tapete cuál de los dos coches está ya más maduro; como si fuera un combate de boxeo, el 205 gana a los puntos sin que el Ibiza haya estado en ningún momento al borde del K.O. El 205 no tiene los pecados de juventud del Ibiza y, además, cuesta 7.000 pesetas menos que su contrincante, datos todos ellos que facilitan la elección del posible comprador.

El 205 va dirigido a aquellos usuarios que necesitan un coche pequeño muy accesible y con espacio suficiente

para cuatro adultos más un niño pequeño. El Peugeot es un coche cómodo, bastante silencioso, de buenas prestaciones y con una mecánica sobria cuando circula por espacios abiertos. En la versión 205 SR hay que dar muy buena nota no sólo al comportamiento, sino también a la transmisión, cuyo carácter, a medio camino entre lo económico y lo deportivo, está muy en consonancia con el estilo del motor. Los problemas del 205 SR deben buscarse en la poca capacidad del maletero, en la estrechez de las plazas posteriores y en la

calidad de acabado, todavía mejorable en muchos aspectos.

El Ibiza 1,2 GL demuestra la validez de su concepto en casi todos los detalles, pero necesita aún algunas mejoras para equipararse a su rival, tal es el caso del interior, muy bien aprovechado en cuanto a espacio para pasajeros y maletero, pero en donde hacen falta dos puertas más para facilitar la accesibilidad de los asientos, muy amplios en todos los sentidos, pero sin el menor apoyo lateral, o del cuadro de mandos, muy visible pero con los pulsadores mal situados, etcétera. El motor System Porsche, alimentado por gasolina barata, se muestra muy sobrio en tráfico urbano, lo que convierte al Ibiza 1,2 en el coche ideal para aquellos usuarios que se mueven de continuo por la ciudad y, además, necesitan amplitud interior suficiente para cinco adultos.

SONORIDAD



Silenciosos hasta los 100

	Peugeot 205 SR	Seat Ibiza 1.2 GL
Al ralentí (dB)	51,4	52,4
A 60 km/h. (dB)	65,1	65,5
A 90 km/h. (dB)	67,9	70,3
A 120 km/h. (dB)	71,2	75,1
A 140 km/h. (dB)	75,3	80,6

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

CONSUMO



Ibiza, en ciudad; 205, en carretera

CIUDAD

A 25,7 km/h. de media ..

CARRETERA

A 90 km/h. de cruceo ..

En conducción rápida ...

AUTOPISTA

A 120 km/h. de cruceo ..

A fondo

AUTONOMIA MEDIA

Consumo medio ponder.

Recorrido (kilómetros) ..

	Peugeot 205 SR	Seat Ibiza 1.2 GL
Litros/100 km.		
A 25,7 km/h. de media ..	10,1	9,8
A 90 km/h. de cruceo ..	5,2	5,8
En conducción rápida ...	9,0	10,0
A 120 km/h. de cruceo ..	6,2	7,3
A fondo	8,5	9,6
Consumo medio ponder.	8,2	8,4
Recorrido (kilómetros) ..	560	545

PRESTACIONES



La energía del 205

VELOC. MAXIMA (km/h.) ...

ACELERACION (seg.)

400 m. salida parada

1.000 m. salida parada

De 0 a 100 km/h.

RECUPERACION (seg.)

400 m. desde 40 km/h en 4.ª ..

400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..

1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..

1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..

De 80 a 120 km/h. en 4.ª

De 80 a 120 km/h. en 5.ª

	Peugeot 205 SR	Seat Ibiza 1.2 GL
VELOC. MAXIMA (km/h.) ...	154,4	150,5
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	19,5	20,3
1.000 m. salida parada	36,2	35,2
De 0 a 100 km/h.	13,9	13,8
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h en 4.ª ..	19,6	21,2
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	21,6	24,0
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	37,4	39,0
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	41,6	46,8
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	13,6	16,0
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	18,3	20,8

ESCUELA DE ULTRALIGEROS

Iniciación cursillo de vuelo próximo 1 de diciembre. Información e inscripciones: sábados y domingos en calle Redondillo, s/n, en Moralzarzal (Madrid); diariamente llamando al teléfono (91) 251 37 96

Más de 1.500 horas de instrucción en ULM avalan nuestra experiencia.

FRENOS



Bien sin más

DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

	Peugeot 205 SR	Seat Ibiza 1.2 GL
A 60 km/h.	17,3	15,7
A 100 km/h.	43,6	47,3
A 120 km/h.	59,6	58,5

EQUIPAMIENTO



Las faltas se compensan

	Peugeot 205 SR	Seat Ibiza 1.2 GL
Cuentarrevoluciones	SI	NO
Cuentakilómetros parcial	SI	SI
Termómetro agua	NO	SI
Manómetro presión aceite	NO	NO
Voltímetro/Amperímetro ..	NO	NO
Reloj	SI	SI
Testigo reserva carburante ..	SI	SI
Testigo freno de mano ..	SI	SI
Testigo estérter	SI	—
Testigo desgaste pastillas de freno	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	NO
Faros halógenos	SI	SI
Piloto antiniebla	SI	SI
Limpia-lavaluneta trasero	SI	SI
Luneta térmica	SI	SI
Retrovisor regulable desde el interior	SI	NO
Apoyacabezas (delanteros/traseros) ..	S/N	S/N
Espejo de cortesía	SI	SI
Elevalunas eléctricos (delanteros/traseros) ..	N/N	N/N
Cerraduras centralizadas	NO	NO
Respaldo posterior divisible ..	SI	NO
Luz orientable (lector de mapas)	NO	NO
Tapón de gasolina con llave	NO	SI

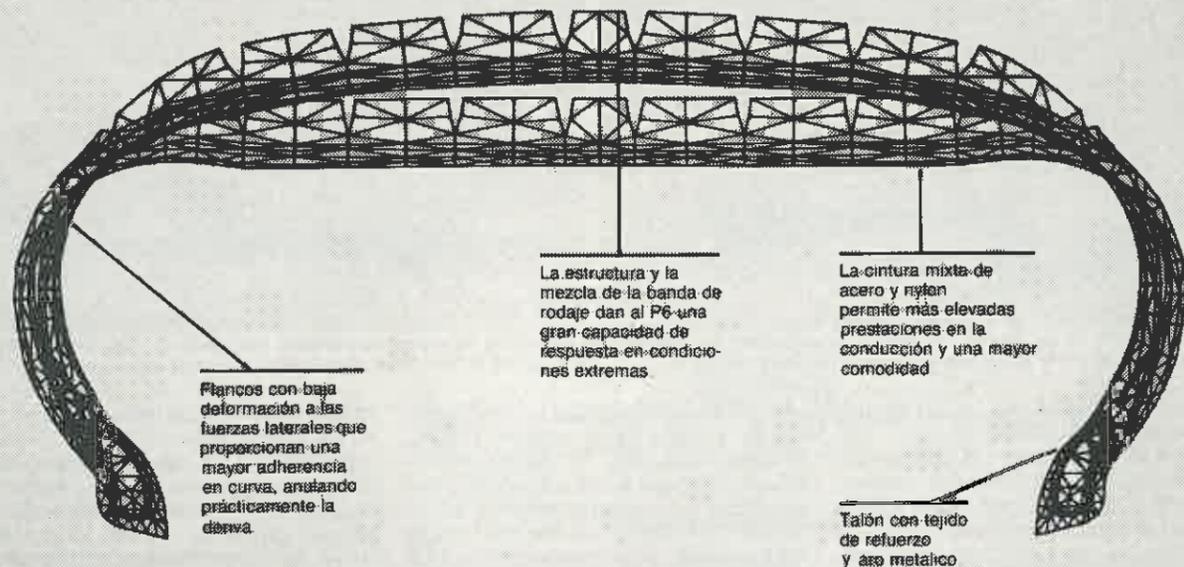
BALANCE FINAL



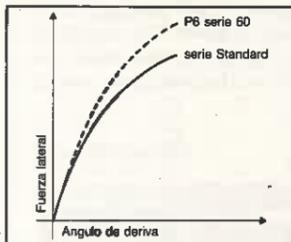
Los mordiscos del León

	Peugeot 205 SR	Seat Ibiza 1.2 GL
Velocidad máxima	1.º	2.º
Aceleraciones	1.º	1.º
Recuperaciones	1.º	2.º
Consumo	1.º	2.º
Transmisión	1.º	2.º
Caja de cambio	1.º	1.º
Frenos	1.º	2.º
Dirección	1.º	2.º
Comportamiento	1.º	1.º
Aptitudes urbanas	1.º	2.º
Autonomía	1.º	1.º
Habitabilidad	2.º	1.º
Maletero	2.º	1.º
Confort	1.º	2.º
Sonoridad	1.º	2.º
Equipamiento	1.º	2.º

P6



Una conducción más precisa. Otra razón para cambiar de ancho.



Los neumáticos P6 de Pirelli son la respuesta ancha a una conducción exigente y de alta velocidad. Su cintura ofrece una estructura diferenciada

compuesta por bandas longitudinales de acero y nylon reforzadas lateralmente por nuevas bandas más estrechas de este último material. El radio de curvatura de los flancos, junto con la presencia de nylon y acero en la cintura, constituyen una estructura única que proporciona indeformabilidad a la superficie de contacto que prácticamente anula la deriva. La geometría de la banda de rodaje ha sido desarrollada de acuerdo con la técnica «concepción asistida por ordenador». El resultado es un perfil anti-aquaplaning con un drenaje principal, con canales longitudinales, cuyos robustos bloques en forma de hélice forman un efecto turbina que elimina velozmente el agua.

Si usted precisa cambiar de neumáticos elija unos P6 de Pirelli, tanto si ya es usuario de la marca como si no. En la mayoría de los coches no es ni siquiera preciso cambiar de llanta. Sin embargo usted apreciará un cambio sustancial en la conducción.

Por un ancho margen. Consulte a su concesionario Pirelli. El le aconsejará sobre la serie P6 más adecuada a las necesidades de su vehículo y estilo de conducción. En la mayoría de los casos no precisará cambio de llanta.



LA RESPUESTA ANCHA

Mercado

SE VENDEN MENOS IMPORTADOS

EN lo que va de año los automóviles venidos del extranjero han descendido en más de un 16 por 100 y en cerca de 7.500 unidades. Cuando la industria española vende en el exterior, y casi en exclusividad en los países comunitarios, más de medio millón de automóviles, puede afirmarse que la calidad de los productos españoles es homologable con la de cualquier otro país.

Otra cosa totalmente distinta es si esta tendencia hacia lo nacional es buena o mala para la industria del automóvil en general. Porque es un hecho cierto que hay que ir hacia una racionalización en la producción, y eso tiene que significar un incremento en las ventas de los im-

VENTAS AUTOMOVILES DE IMPORTACION HASTA NOVIEMBRE DEL 84

		1984		1983	
		% Acumulado	Mensual	% Acumulado	Mensual
10.º Volkswagen Santana	2,8	1.062	81		
9.º Autobianchi	3	1.134	102		
8.º Volkswagen Golf	3,5	1.325	41		
7.º Opel Rekord	3,8	1.423	120	399	0,9 37
6.º Fiat Uno	4,3	1.613	153	969	2,1 101
5.º BMW Serie 3	4,4	1.674	241	1.339	3 144
4.º Renault 25	4,7	1.778	362	2.918	6,5 150
3.º Citroën CX	5,4	2.026	150	438	1 122
2.º Opel Ascona	6,8	2.580	262	2.075	4,6 144
1.º Ford Sierra	8,5	3.197	393	1.852	4,1 165
		3.657	8,1 262		
		4.714	10,4 315		

portados... el día en que los aranceles desaparezcan. Día que, afortunadamente, parece ya cercano.

¿Es tal vez el anuncio de la proximidad de este día el que ha hecho caer las ventas?

J. M. C.

El mercado en breve

- Aunque hasta el mes de abril no será comercializado, se conocen ya los precios de los nuevos Lancia Thema. Oscilan entre los 3.136.000 pesetas de la versión 2000 IE y los 3.759.000 del V6. La versión turbodiesel tiene un precio final de 3.509.000 pesetas.
- Todos los modelos BMW han subido recientemente de precio. En nuestras páginas habituales aparecen ya las nuevas tarifas. Esta subida puede ser la desencadenante de una subida generalizada entre los vehículos más directamente competidores. Es, por tanto, el momento ideal para la compra, aprovechando las tarifas antiguas.

- La existencia de algunas unidades del Golf Rabbit sin vender hace que la comercialización de los Golf II se retrase en nuestro país. Al menos hasta mediados de enero no estarán disponibles en la red Seat-Audi-VW.
- El concesionario Movilauto, de Madrid, mantiene hasta finales de este mes su oferta de un auto-radio-casete para todos los compradores de un Opel Corsa, en cualquiera de sus versiones.



Cómo elabora los precios totales y costo por kilómetro MOTOR16

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

Empresas, Impuestos de Lujo, Tasas de Matriculación, Transporte 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.

Cuéntenos su caso

UN RONDA QUE NO LLEGA

El motivo de dirigirme a la revista que ustedes editan es para exponerles el problema que desde el pasado mes de junio me viene causando la firma comercial de automóviles Seat-Autonuba, S. A.

El pasado día 5 de junio me compré un coche Seat-Ronda (System Porsche 1,5) en el concesionario Seat-Autonuba, S. A., de esta capital; pues bien, para poder sacar el vehículo de la casa tuve que andar de recomendaciones en recomendaciones y llevarme el coche con una matrícula de transporte, después de haber pagado un millón diez mil pesetas.

He llamado a la central de Barcelona en varias ocasiones como también a Madrid a la misma firma, en la que muy amablemente me dicen haber dado instrucciones a su director de la división comercial sur de Sevilla para que me solucionaran el problema, y hasta la fecha sigo sin coche y con el millón diez mil pesetas en poder de un concesionario de Seat.

Joaquín Mora
Huelva

LOS CX GASTAN MENOS

Soy un asiduo lector de revistas del motor y de libros técnicos y quisiera poner en su conocimiento algunos errores y disparates apreciados en el número 52 de su publicación en el «Frente a frente», en que comparan los tres modelos turbodiesel: Citroën CX, Renault 25 y Rover 2.400. La velocidad punta del Citroën CX es de 174 kilómetros por hora (ustedes dicen 169); el maletero de este mismo modelo, según cifras que me parece muy escasa. También discrepo de los consumos que se le dan a este coche. Soy propietario de uno y consume mucho menos de lo que ustedes dicen, y conmigo están de acuerdo otros usuarios de este mismo modelo.

Manuel López
Orense

Nos complace profundamente encontrarnos entre sus motivos de lectura semanal. Y es esa satisfacción la que nos sirve de estímulo para tratar de hacer nuestro



trabajo lo mejor posible, sin perjuicio de que en ocasiones se produzcan errores, omisiones y otros despistes. Lo cierto es que todas estas mentiras nos contrarian más que a nadie y por eso tratamos de corregirlas y, en su caso, rectificarlas. Tal es el caso de la capacidad del maletero del Citroën CX, que es de 428 litros netos, cuando en nuestro dibujo, y por un lamentable error de rotulación, se anunciaba 328. Sentimos profundamente haberle confundido. Sentimos también que, debido a una transcripción equivocada de datos, nuestra sección de Mercado contenga errores como los que usted nos indica: los consumos correctos de los CX berlina y familiar aparecen en esta sección a partir de este momento, por lo que le agradeceremos profundamente su puntualización al respecto.

No podemos, sin embar-

go, coincidir con usted en cuanto se refiere a otros ejemplos, ya que el cronómetro nos indicó una velocidad máxima para el CX TRD Turbo de 169 kilómetros por hora. En cuanto a los consumos, en los que usted encuentra disparates, hemos de señalar lo que tantas veces hemos dicho con motivo de confusiones semejantes: las cifras que aparecen en nuestra sección Mercado corresponden al consumo homologado por el fabricante a la velocidad estabilizada de 120 kilómetros por hora; cuando el modelo está señalado con asterisco, como reza a pie de página, se trata de un coche probado por nuestra Redacción, en cuyo caso consta la media ponderada (60 por 100 en ciclo urbano, 30 en carretera Redia y 10 por 100 en autopista), dato que difiere del que facilita el constructor.

Nos parece estupendo que su propio CX gaste menos que la unidad que nos tocó en suerte para realizar la prueba. La industria del automóvil, a través de la suerte, premia a menudo de esta forma a los usuarios.

SOLUCIONES A LOS PASATIEMPOS

SOPA DE LETRAS: Kawasaki, BMW, Zundapp, Puch, Honda, KTM, Cagiva, Montesa, Gilera, Benelli, Bimota, Morini, Ducati, Bultaco, Derbi, Maioco, BFG, Vespa, Laverda, Italjet, Shifty, Ossa, Yamaha.

JEROGLIFICO: «La vuelta más rápida en los entrenamientos.»

FOTO ROBOT: 1: Rover. 2: Opel Kadett. 3: Citroën CX. 4: Audi 100.

PANEL LOCO: 1: Rosberg. 2: Alboreto. 3: Watson. 4: Patrese. 5: Piquet. 6: Acheson. 7: Boutsen.

COMBUSTIBLES

	Ptas.
Gasolina normal	87
Gasolina súper	93
Gasolina extra	97
Gasóleo	58

SEGURO OBLIGATORIO

	Precios		
Gr. 1, hasta 28 CV	2.322		
Gr. 2, de 29 a 33 CV ..	2.798		
Gr. 3, de 34 a 42 CV ..	3.365		
Gr. 4, de 43 a 53 CV ..	4.007		
Gr. 5, de 54 a 75 CV ..	4.829		
Gr. 6, de 76 a 118 CV ..	5.795		
Gr. 7, de 119 a 215 CV ..	6.930		
Gr. 8, 216 en adelante ..	7.963		

Estos precios tienen un recargo del 40 por 100 si el conductor tiene menos de veintisiete años y el carnet menos de dos años.

El recargo es del 20 por 100 si se cumple sólo una de estas condiciones.

FINANCIERAS DE MARCA

(Tipo anual de interés)

	A 12 meses	A 24 meses	A 36 meses
Ford Credit	17,5	35	82,6
Selfstron	16,2	32,4	82,6
GM-AC	15	32	48
Renault Fi	15,6	31,2	48,8
Cafic (Peugeot-Talbot)	16,2	32,4	48,6
Fisest	16,2	32,4	48,6



ACEITES

	1 litro (Ptas.)	2 litros (Ptas.)	3 litros (Ptas.)	5 litros (Ptas.)
NACIONALES				
Multigrado	244	488	—	1.177
Supermultigrado	259	517	—	1.249
Grafitados	—	625	—	1.519
HD monogrado	—	468	—	1.128
HD	—	427	—	1.024
IMPORTADOS				
Supermultigrado 20/50	285	558	—	1.353
Multigrado 20/40	278	545	—	1.319
HD	244	475	—	1.151
Multigrado larga duración	—	596	—	1.447
Sintético 2000 Agip	485	—	1.434	—

LOS PRECIOS DE LOS NEUMATICOS

Estos precios incluyen ya el ITE, pero no el montaje y equilibrado. Siempre que existan, se refieren a neumáticos sin cámara y, cuando la cifra aparece en la columna de otros modelos, se ha escogido el más barato.

	Firestone			Michelin			Pirelli		
	S-1	S-211	Otros	MX	MXL	Otros	P4	P8	Otros
Llanta 12"									
135	4.346	4.659	—	—	—	4.576	—	—	4.873
145	5.126	5.462	4.561	—	—	5.376	—	—	5.867
155	5.597	5.986	5.238	—	—	5.893	—	—	5.867
165/70	—	—	6.239	—	—	—	—	—	6.621
Llanta 13"									
145	5.151	5.509	4.820	5.774	—	5.123	5.982	—	6.076
155	5.726	6.123	5.357	6.178	—	6.057	6.652	—	5.909
165	6.122	6.548	5.730	6.605	—	6.476	7.102	—	—
175	—	—	6.425	—	—	—	—	—	8.725
145/70	—	—	—	—	5.488	—	—	—	5.783
155/70	—	5.883	6.091	—	5.925	7.809	6.464	—	6.118
165/70	—	6.557	6.788	—	6.779	8.938	7.160	—	6.893
175/70	—	7.456	7.717	—	7.536	9.935	8.306	—	7.992
185/70	—	7.970	8.248	—	8.058	10.627	9.138	—	8.578
165/65	—	—	6.506	—	—	—	—	7.390	—
175/65	—	—	—	—	—	—	—	8.374	—
185/65	—	—	—	—	—	—	—	9.306	—
175/60	—	—	—	—	—	—	—	—	10.782
185/60	—	—	9.584	—	—	9.827	—	—	12.289
195/50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
205/60	—	—	12.561	—	—	—	—	—	16.754
Llanta 14"									
145	—	—	—	5.582	—	—	—	—	4.849
165	6.347	—	—	—	—	6.682	—	—	7.042
175	7.718	8.255	8.832	8.288	—	8.126	9.431	—	8.929
185	—	8.586	9.154	—	—	8.419	—	—	9.745
165/70	—	—	—	—	7.207	—	—	—	—
175/70	—	—	7.990	—	7.912	10.242	—	—	8.306
185/70	—	—	8.592	—	8.354	11.013	—	—	9.379
195/70	—	—	9.848	—	10.158	—	—	—	10.467
205/70	—	—	10.991	—	—	—	—	—	—
165/65	—	—	7.584	—	—	—	—	8.212	—
175/65	—	—	—	—	—	—	—	8.862	—
185/60	—	—	10.766	—	—	—	—	—	13.283
205/60	—	—	—	—	—	—	—	—	17.227
Llanta 15"									
135	4.508	5.211	4.560	—	—	5.028	—	—	5.328
145	—	6.105	5.342	—	—	6.010	—	—	6.699
165	—	—	—	—	—	6.265	—	—	7.338
185/65	—	—	—	—	—	—	10.884	—	—
205/60	—	—	15.734	—	—	—	—	—	22.216

BODAS DE ORO PARA TALLERES SOLANO, EN ZARAGOZA

UN gran concesionario para Zaragoza, con tiendas especializadas en las distintas gamas de las marcas Seat, Audi y Volkswagen, situadas estratégicamente en el centro de la ciudad. El almacén general y el taller de chapa se encuentran en la calle de San José, n.º 21, con una superficie total de 1.200 metros cuadrados. En el n.º 62 de la misma calle tienen el taller de mecánica y lavado. La exposición de Audi y Volkswagen está en el paseo de la Constitución, tienda que es atendida por un auténtico

especialista en los coches de importación. Por último, la mayor exposición y el lugar en el que se entregan todos los coches está situado en la calle Madre Vedruna, n.º 24; aquí también encontramos la exposición del coche de ocasión con un importante stock, ofreciendo en estos vehículos garantía

Seat. Caracterizan a este concesionario la entrega de coches personalizados y el excelente trato al cliente. En el caso de una reparación en el automóvil de importación que obligue a su inmovilización, Solano le deja un coche gratuitamente.

Tienen taller de motocicletas con banco de pruebas, distribuyen BMW, Yamaha y Guzzi, y disponen de exposición de motos usadas.



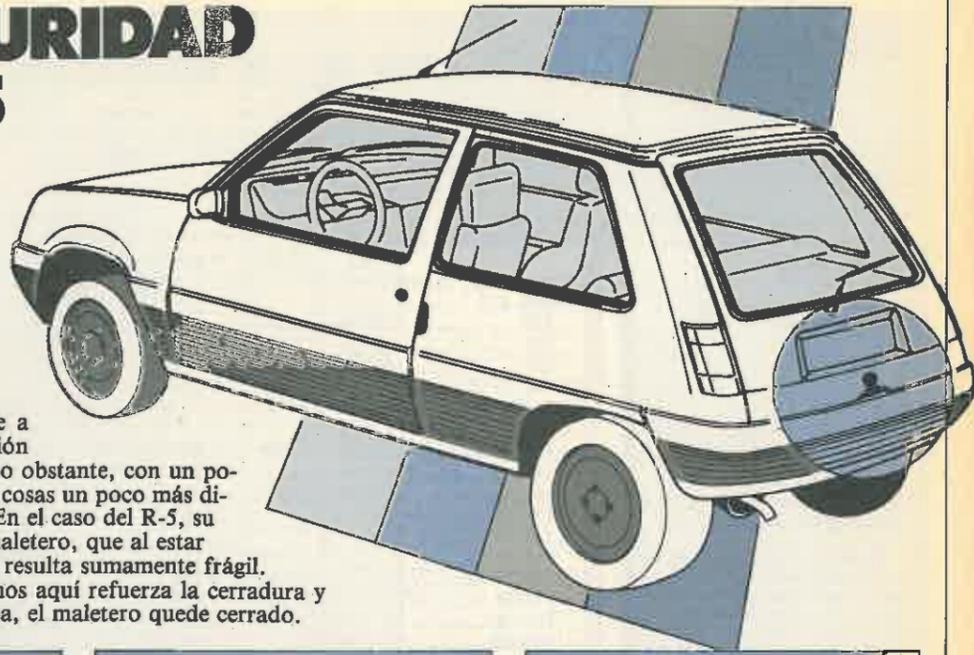
Puntuaciones: Vendedores, 8; entregas, 8; exposición, 8; talleres, 7; stock, 7; financiación, 8.

PEAJES

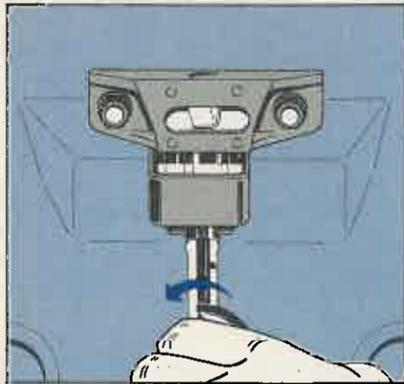
Tramo Itinerario	Km.	Peaje por km.	
		Turismos (*)	Motocicletas
A-1 Burgos-Castibélico	76,1	6,90	4,10
A-2 Zaragoza-Vendrell	215,5	5,00	5,00
A-4 Sevilla-Cádiz	94,0	7,00	3,86
A-6 Vilalba-Adanero	69,5	7,90	4,40
A-7 Barcelona-La Jonquera	150,5	5,20	5,20
A-7 Barcelona-Tarragona	99,0	5,35	5,35
A-7 Tarragona-Valencia	226,5	7,15	3,25
A-7 Valencia-Alicante	114,5	6,40	3,00
A-8 Bilbao-Behobia	111,0	8,50	4,20
A-9 Ferrol-Portugal	85,5	5,50	5,50
A-15 Iruzan-Tudela	99,0	5,80	2,20
A-19 Montgat-Mataró	16,5	8,20	8,20
A-66 León-Campomanes	89,0	9,80	9,80
A-66 Bilbao-Zaragoza	297,0	7,50	2,70

* Con cilindrada igual y superior a 1.000 c.c.

MAS SEGURIDAD EN SU R-5



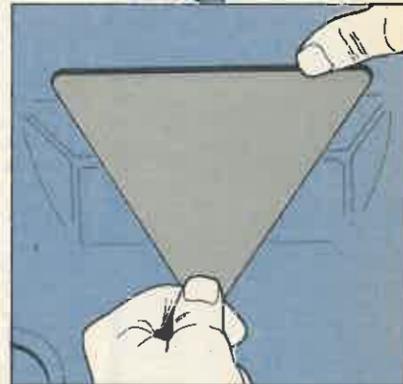
CONSEGUIR tener un coche a prueba de cacos es una misión prácticamente imposible, pero, no obstante, con un poco de ingenio podemos poner las cosas un poco más difíciles a los amigos de lo ajeno. En el caso del R-5, su punto débil es la cerradura del maletero, que al estar sujeta por una pieza de plástico, resulta sumamente frágil. El pequeño invento que mostramos aquí refuerza la cerradura y permite que aunque ésta se rompa, el maletero quede cerrado.



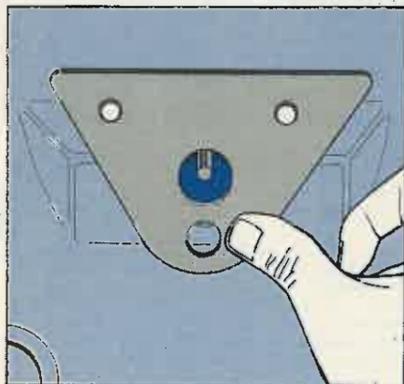
Cuando ya tenga un trozo de chapa de acero de unos dos milímetros de grosor, puede comenzar a desmontar el mecanismo de la cerradura. Para ello bastará con quitar los tres tornillos que la fijan al portón trasero.



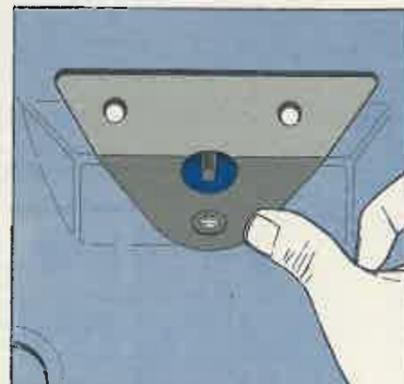
Cuando haya quitado el enganche de la puerta, quedará un agujero central por el que asoma el vástago que acciona el mecanismo. Dentro queda el bombín de la cerradura.



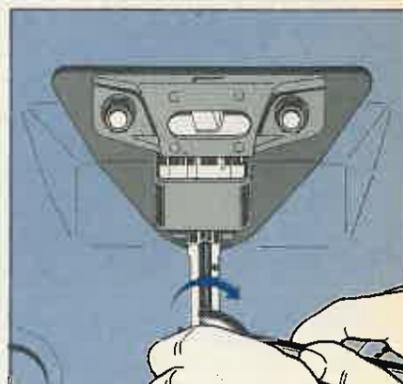
Corte la chapa de forma que quede un triángulo cuyos vértices sean los tres tornillos. Ponga un poco de grasa en cada uno de los tornillos para que al aproximar la chapa quede marcado el lugar donde van los taladros.



Haga los taladros con una broca. Si ésta no fuese de tamaño suficiente, agrande el agujero con una lima hasta que los tornillos pasen perfectamente.



Cuando haya comprobado que los taladros ajustan con los tornillos, doble la chapa de forma que se ajuste a la forma de la superficie sobre la que se apoya.



Por último, vuelva a montar la cerradura tal y como estaba, pero sobre la chapa. Este invento no es invulnerable, pero dificulta bastante la apertura del maletero a los cacos aficionados, ya que a los profesionales no hay invento que se les resista.

A S V X N K Y O S T B L
S K W B F G A C Y Z E A
S G A M B W M A T I N V
O I H W H E A T E N E E
V E S P A P H L J I L R
M O N T E S A U L R L D
J B I M O T A B A O I A
A R E L I G H K T M M A
L W S B N C A G I V A D
G P R Q U D U C A T I N
H E S P P A D N U Z C O
D S H I F T Y H K N O H

SOPA DE LETRAS

Nada menos que 23 marcas de motocicletas se hallan contenidas en esta sopa. Las podrán encontrar buscando de izquierda a derecha, de arriba a abajo y diagonalmente, tanto al derecho como al revés.

PANEL LOCO

Esta vez son siete los conocidos pilotos que aparecen en el panel con su apellido «ligeramente» alterado. Utilizando la letra que aparece solitaria en la casilla central podrán localizarlos.

Las soluciones en la página 32

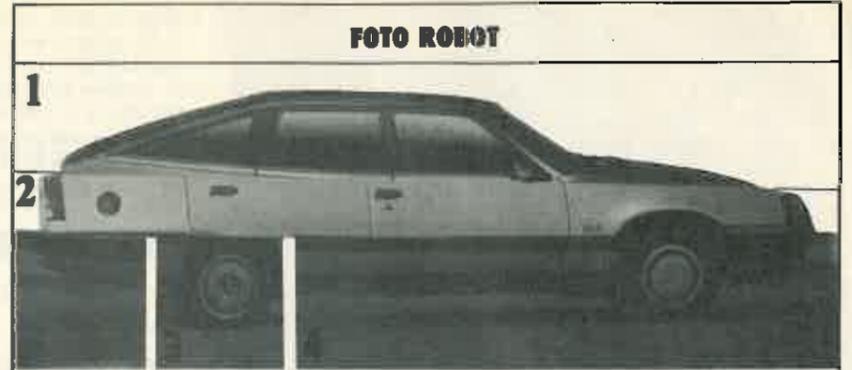


FOTO ROBOT

Localizar las cuatro marcas y sus correspondientes modelos que, unidos como aparecen en la foto robot, forman este bonito prototipo.

PANEL LOCO	
BERROS	G
BARTOLO	E
SANTO	W
TERESA	P
QUITE	P
NOCHES	A
ENTUBO	S



¿Qué récord obtuvo en el Jarama?

Aquellos locos en sus cacharros

Bruscos y brutales

A cuatro años del comienzo del siglo XX, el mundo occidental ya estaba dividido en dos: los que adoraban hasta el fanatismo los nuevos automóviles y los que los detestaban. «Es peligroso y enojoso de conducir, un artefacto brusco y brutal —decían los contras generalmente partidarios de desarrollar industrialmente el coche eléctrico. «Llenen nuestros caminos, campos y ciudades de polvo y humo sin contar con que para conducir un coche de explosión es preciso un especialista, cuya pericia limite al máximo saltar por los aires.»

Para los fanáticos pros el automóvil era un progreso definitivo. «Algo que ya está aquí y para siempre», como aseguró el señor Karl Benz que no fue el padre de Mercedes como muchos creen.

El Mercedes fue desarrollado y fabricado por Daimler a ins-

tancias del cónsul del Imperio Austro-Hungaro en Niza, Emile Jellinek, que bautizó el coche con el nombre de su hija mayor. Cuando Daimler y Benz se fundieron, la nueva empresa se convirtió en Mercedes-Benz. Otro fanático especial era Emile Delahaye —en la foto—, que

ganó en 1896 la carrera París-Marsella-París en la que participaron casi todos los fabricantes de la época: Delahaye dejó bien claro que lo más importante en un automóvil era la regularidad y la resistencia, y lo de menos el aspecto estético, aunque éste, su coche, ofreciera un aspecto impecable. Pero Delahaye era un hombre extraño, que después de abrir dos fábricas en Tours y en París abandonó y se dedicó a los camiones. «Un francés con mentalidad alemana», como lo definió Karl Benz.



Catherine Rico-Gindoy

Mi primer amor

Sus nervios firmes hacen de ella una buena conductora de ciudad. Exigente consigo misma y aficionada a los coches, acude a las competiciones automovilísticas, siempre que puede. Se considera, sin embargo, poco experta ante el volante.

FEDRA LORENTE

"AUN SOY POCO EXPERTA"

EN el Registro Civil figura como María José Lorente, sus hermanos la apodaron Fedra y decidió que ese fuera su nombre artístico, pero gracias a Chicho Ibáñez Serrador, los espectadores de TV la llaman cariñosamente *Bombi*. Nosotros hemos comprobado que es una mujer dulce, mucho menos exuberante que sus personajes y, por encima de todo, una buena profesional que siempre acude la primera a su trabajo. Actualmente está rodando una película por las mañanas y actuando en un teatro madrileño por las tardes.

«Apenas tengo tiempo libre —dice—. Los domingos los paso con mi familia, en un chalet de Torreloayuda, y aprovecho para dormir por la mañana. Durante toda la semana dedico pocas horas al sueño y termino muy cansada.»

Hace pocos días Fedra Lorente ha regresado de una gira artística de cinco meses. Su profesión la obliga a recorrer muchos kilómetros, pero no siempre es ella quien se sienta al volante.

«Me gusta mucho conducir, pero soy aún poco experta y prefiero que lo haga mi marido. Hasta los veinticuatro años no tuve carnet. Llevar un coche me parecía difícilísimo y temía hacerlo mal. Ahora, que he descubierto lo apasionante que puede resultar, apenas tengo tiempo ni ocasión para practicar.»

Fedra se considera mejor conductora de ciudad que de carretera. Es miedosa, pero paciente, correcta y con nervios a prueba de atascos.

«Tengo una buena cualidad: sé pedir perdón cuando cometo algún error. Los conductores no están acostumbrados a dar ni a recibir disculpas y los veo sorprenderse y tragar-se sus tacos cuando ven mi expresión compungida y humilde.»

El primer coche que tuvo fue un regalo de su marido. Por eso, o tal vez porque va unido a sus primeros éxitos, conserva de él un recuerdo estupendo.

«Era un Renault Caravelle descapotable de color amarillo limón. Después he tenido un Seat 127 y ahora tengo un Fura Crono, pero ninguno ha significado para mí tanto como el primero. Y eso que era de segunda mano y no había recibido muy buen trato.»

La carrocería de aquel descapotable soportó muchas veces el peso de los admiradores de Fedra.

«A veces se subían a él en marcha. Yo había trabajado mucho en cine y televisión y la gente conocía mi rostro, aunque con frecuencia desconocían mi nombre.

En aquella época me teñía el pelo de rubio platino y a veces me confundían con Agata Lys... Surgían situaciones muy divertidas.»

Mientras habla, hace flexiones, se toca la punta de los pies con las manos, gira el tronco primero a la derecha y después a la izquierda, acompañando los movimientos con los brazos...

«Tengo que salir al escenario dentro de unos minutos, y antes debo calentar los músculos —se disculpa—. Son lo mismo que la batería de un coche cuando queda mucho tiempo a la intemperie.»

Pero Fedra sabe mucho más de músculos que de baterías. Nunca ha cambiado la rueda a un coche, aunque afirma que lo ha visto hacer muchas veces y no es tan difícil.

«Generalmente, las mujeres nos sentimos menos atraídas que los hombres por la mecánica. Además, sintiéndolo mucho, debo sostener que conducimos peor que ellos, y no porque vayamos mirándonos al espejo, sino porque somos muy despistadas.»

Fedra habla por experiencia: en su primer examen de conducir fue suspendida porque estuvo a punto de atropellar a una señora.

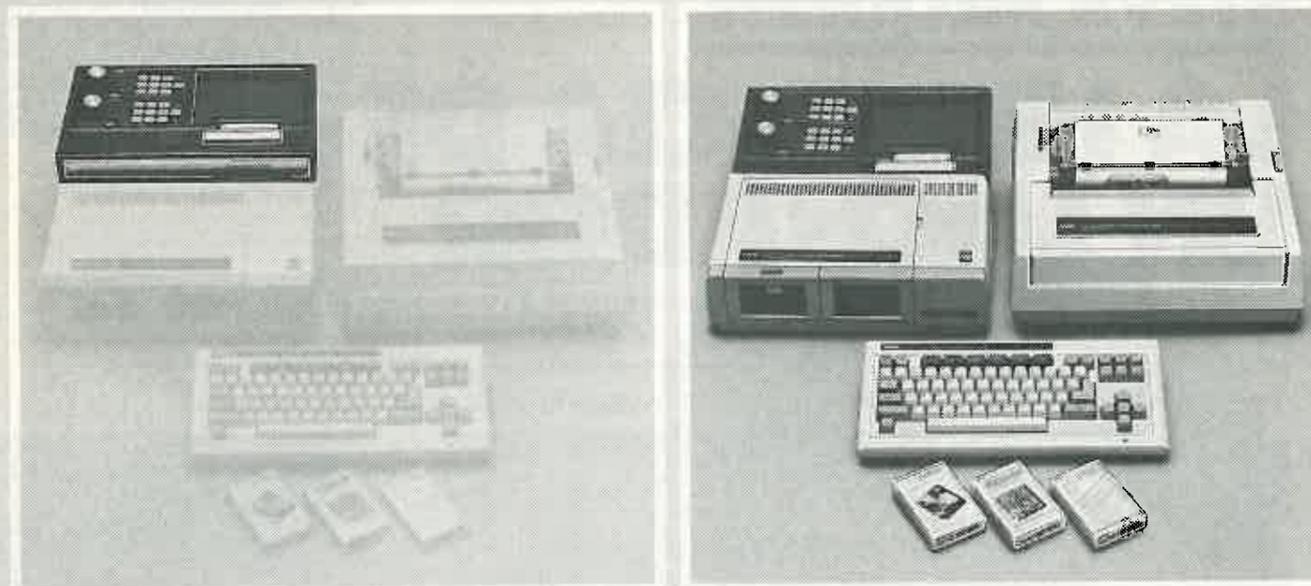
«Miré hacia delante, pero olvidé hacerlo hacia atrás.»

Sin embargo, creemos que se subestima, porque nos han dicho que es mejor conductora de lo que parece.

Es amiga de Emilio de Villota y acude al Jarama siempre que puede porque le encantan las competiciones.

«Me da verdadera envidia ver correr a los campeones, pero sé que mis aspiraciones deben estar en los escenarios, nunca en los circuitos, y ni siquiera en las carreteras.»

Angeles G. Maroto



Un ordenador para trabajar.

En casa todos hacen lo que quieren con el sistema CBS COLECOVISION. Unos juegan con los mejores programas de entretenimiento y acción.

Con el mayor realismo. Con el mejor sonido. A toda velocidad. Otros, trabajan muy en serio. Porque tras su consola básica hay un auténtico ordenador.

Incorporando el módulo 3 se convierte en un sistema: POTENTE: 80 K RAM (ampliables a 144 K RAM).

COMPLETO: Teclado profesional. Impresora de margarita. Soportes de datos digitales formateados, de 256 K que permiten procesar todo tipo de programas (database, lenguajes, etc.).

FÁCIL DE MANEJAR: Para obtener resultados desde el primer momento gracias a su sistema interactivo usuario-ordenador.

El software está pensado para aprender a fondo, paso a paso (Basic autocorrectivo, LOGO, CP/M, database, ficheros, macroensamblador, Adamecalc, proceso de textos incorporado, etc.).

Es ideal para empezar a jugar en broma y acabar trabajando en serio. Con el sistema CBS COLECOVISION, es el ordenador quien se adapta al usuario. Y no al revés.

TECNICAMENTE

Consola básica, micro Z80A y 4 Mhz. Bus de datos 16 bits, 16 colores, 3 fuentes-sonido - 5 octavas. Alta resolución (280 x 192) 16 K RAM.

Sistema completo 80 K RAM (ampl. 144 K), 40 K ROM, 4 micros adicionales M06801. Proceso de textos en castellano incorporado, 4 puertos expansión y lector de soportes de datos digitales performateados de 256 K cada uno.

Teclado profesional. Impresora de margarita de alta calidad. A través del RS-232 se puede incorporar hasta 13 periféricos (disco, modem, plotter, etc.) Utilizable con su televisor.

Quiero saber más.

Envíe sus señas a CBS ELECTRONICS. Dpto. Servicios al usuario. Pº de la Castellana, 93. 28046 Madrid y recibirá información sin compromiso alguno.

D. _____

M.16

Dirección: _____

Localidad: _____ C.P. _____

Teléfono: _____

CBS COLECOVISION
ADAM™

Un sistema en crecimiento

STEVE McQUEEN

LA HERENCIA DE UN LUCHADOR

Durante los días 24 y 25 del pasado mes de noviembre se ha subastado en el Imperial Palace, de Las Vegas, una variopinta colección de coches, motos, juguetes antiguos e incluso fregaderos de cocina. Su dueño, fallecido en 1980 a causa de un tumor maligno, se llamaba Terence Stephen. Pero todo el mundo le conocía como Steve McQueen.

ESTE joven de cincuenta años, sucesor del mito de James Dean, iba a interpretar una nueva película basada en la novela *Tai Pan*, de James Clavell, cuando le falló el corazón. Habría recibido por ello la nunca alcanzada cifra en el mundo del espectáculo de cuatro millones de dólares, más el 15 por 100 de los beneficios de taquilla: «Me gusta ser una estrella por el dinero que gano —decía—. Si tienes dinero nadie va por ahí empujándote. Tuve una infancia miserable. Ahora disfruto de cada centavo que gano. El dinero compra el respeto de los demás.» Sin embargo, se equivocaba. El se ganó el respeto del público por la simpatía que transmitía desde la pantalla. Vaquero solitario en *Los siete magníficos*; hábil corredor de motos en *La gran evasión*; diestro conductor de coches en *Bullit*, se representó a sí mismo en el celuloide. De él dijo en una ocasión su tercera esposa: «Un hombre que siempre se ha acerca-



Desde una fabulosa Indian de 1927 hasta antiguos surtidores de gasolina se subastaron en el Imperial Palace.

“Correr es un desafío a la vida. Cuando pilotaba el coche sentía que luchaba contra el miedo y contra la muerte”

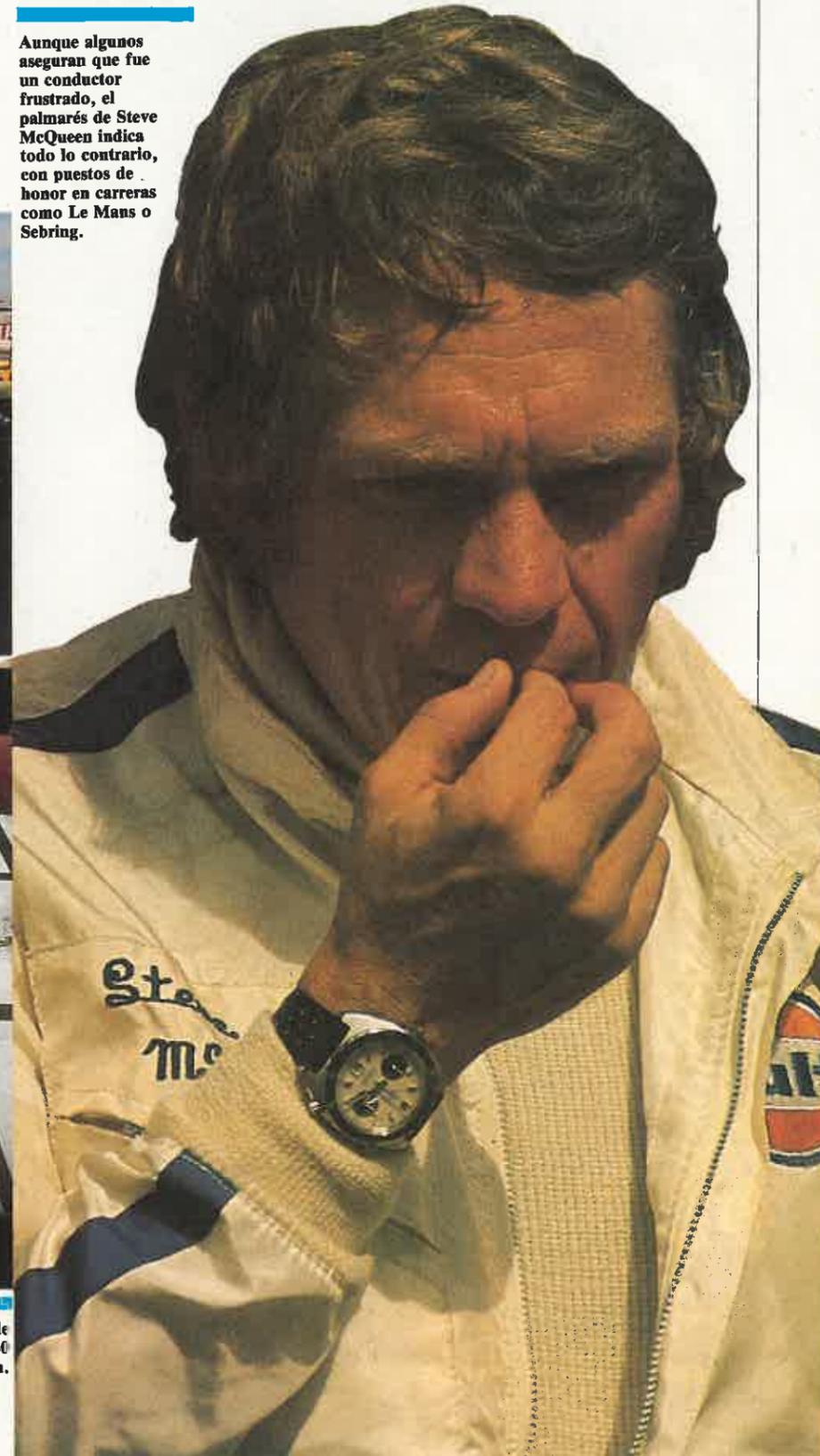
do a la vida como si ésta fuera un continuo duelo. Tanto en la pantalla como fuera de ella, vive y absorbe cada segundo de esa compleja cosa que llamamos vida. Siempre ha seguido su propio camino, obedeciendo sus propias normas y dictados. Es un hombre que trata de reconciliarse consigo mismo a través de sus propios fracasos. Su imagen cinematográfica, que es la de un tremendo individualista, se acerca mucho a la realidad.»

Introdujo de nuevo en el cine la ya perdida costumbre de que los actores no fuesen sustituidos por especialistas en las escenas más arriesgadas. Hasta tal punto se expuso que durante el rodaje de *Las veinticuatro horas de Le*

Mans, en que conducía un Porsche 908 de su propiedad, la productora llegó a rogarle que en las escenas de mayor peligro no comprometiera su vida y la continuidad, por tanto, de su trabajo en la película. «Correr es un desafío a la vida —aseguraba—. Cuando pilotaba el coche sentía que luchaba contra

el miedo y contra la muerte. Sí, siempre me gustó el riesgo, siempre creí en mis posibilidades para salir triunfante.» Su pasión por la velocidad —«amo la velocidad, me gusta el peligro; es más fuerte que yo»— alimentó su vocación frustrada de piloto de carreras, lo que le costó el divorcio de Neile, su

Aunque algunos aseguran que fue un conductor frustrado, el palmarés de Steve McQueen indica todo lo contrario, con puestos de honor en carreras como Le Mans o Sebring.



Automóviles clásicos de gran valor, juguetes de hojalata y, entre las fotos, una de un Ford GT 40 en Le Mans, el escenario de su famosa película.

Pulsar Quartz

Faces of Love



FC 005



FC 003

Reloj SOLAR sin baterías

Fabricados por la empresa relojera más importante del mundo.
250 modelos de 5.000,- a 30.000,- ptas.

SLOGAN

primera esposa, que tras quince años de convivencia no pudo soportarlo más: «El problema de Steve es el de no haberse realizado en lo que realmente le gusta: las carreras de automóviles.»

De su primer matrimonio nacieron dos hijos —Terri y Chad—, para quienes va destinado todo el dinero que se recaude en la subasta y que se espera supere el millón de dólares. De entre los valiosos objetos que se han ofrecido destacan dos magníficos automóviles: un lujoso Packard convertible del treinta y cuatro y un Jaguar deportivo del cincuenta y siete, que se conserva en

“ Tanto en la pantalla como fuera de ella, vivía y absorbía cada segundo de esa compleja cosa que llamamos vida. Siempre siguió su propio camino, obedeciendo sus propias normas ”



perfectas condiciones. Por este último pagó Steve 5.000 dólares. Posteriormente, debido a un malentendido con el Harra's Casino, de Reno, tuvo que volver a comprarlo por la bonita suma de 85.000 dólares.

Steve McQueen había rodado dos películas el año anterior a su muerte —*Tom Horn* y *The Hunter*—, que se estrenaron a lo largo de 1980, año en que moriría, tras resultar vencido en su lucha contra el cáncer. «Creía tener una salud de hierro, creía que era un pequeño superhombre y, en cambio, resulta que soy un condenado a muerte que se encuentra en los últimos metros de la carrera de su vida y que se ve impotente para evitar lo inevitable», declaraba en su última entrevista. Tratando de «evitar lo inevitable», se sometió a un tratamiento de choque en México; el dentista norteamericano que lo patrocinaba no estaba autorizado para ponerlo en práctica en Estados Unidos. Allí, en Juárez, se le paró el corazón. A él le hubiera gustado volver a su casa, a dormir otra vez en el hangar especialmente construido para su colección de coches y en donde había pernoctado muchas veces durante el último año de su vida, pero la carrera había terminado para este corredor que triunfó en el cine: «Ser actor es como correr en coche, y exige la misma concentración.»

Isabel Valcárcel

turbo

Montblanc crea un nuevo concepto: Turbo. La técnica más avanzada, con diseño de vanguardia.

- Estilográfica con sistema de cartuchos.
- Quickpen para cargas Micro, Medium y Roller.
- Esferógrafo con carga gigante.



**MONT
BLANC**



Fuera de serie

LYON MK V ROADSTER

EL PERFECCIONISTA

El mercado de las réplicas es tan extenso en Europa como en América. Los especialistas en construir reproducciones de coche afejos se cuentan por centenares y cada vehículo construido es una joya más a añadir a la colección universal. «Pero muchos fabricantes artesanos —asegura Russ Lyon, responsable de Lyon Motor Works, de California— abusan del plástico y los motores modernos para salir del paso: Una joya debe ser una joya, hasta en sus mínimos

original, de desarrollo lento y artesanal y construcción verdaderamente irreprochable. Después de casi quince años de trabajo, los Lyon son una realidad y cada vehículo necesita 3.500 horas/hombre para estar terminado. Entre las opciones posibles puede encontrarse un motor V-12 sobrealimentado —el seis cilindros original también está sobrealimentado— y distintos elementos electrónicos que rompen, muy a su pesar, la rectitud y originalidad de su concepción antigua.

El motor sobrealimentado original ofrece nada menos que 400 caballos, capaces de impulsar a esta joya mecánica a más de 200 kilómetros por hora. Pero de su espectacular relación peso/potencia se deriva un dato aún más escalofriante: acelera de 0 a 100 kilómetros por hora en sólo 4,8 segundos, una cifra de coche de competición.

La carrocería es de aluminio estampado, y el chasis, de acero especial, bañado en cromo, como las suspensiones, los tubos de escape laterales —que *no*

son de adorno— o los radios de las llantas.

Todo está hecho en las instalaciones de Lyon, desde los tambores de freno hasta las piezas de cuero o nogal que enriquecen el interior.

Todos los detalles están bien conseguidos, aunque en ello se mezclen ciertas limitaciones técnicas: los faros son unos Lucas P100 R de la época —fabricados hoy—, y las suspensiones son de ballestas truncadas, mucho menos eficaces que unas de diseño moderno. Pero el coche está perfectamente equilibrado, pues a su potencia y excelente diseño de chasis se une un peso reducido —algo más de 1.100 kilos—, que además está repartido a partes iguales entre los dos ejes.

Russ Lyon ha tenido la delicadeza de no mencionar para nada el precio, detalle que es de agradecer desde muchos puntos de vista.

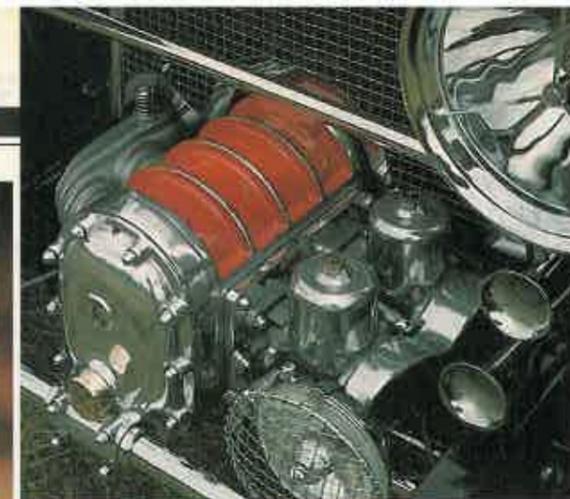
El Lyon Roadster está basado, aproximadamente, en un Bentley de finales de los años veinte, incluido el compresor volumétrico frontal, que está montado en línea con el cigüeñal. Su apariencia, por lo cuidado de sus detalles, está muy bien conseguida.

Con su poderoso motor de 400 caballos de potencia, el Lyon acelera hasta 100 kilómetros por hora en menos de cinco segundos. Es una consecuencia de su favorable relación peso/potencia, de tan sólo 2,7 kilos por caballo. El resto de las prestaciones está en línea con la aceleración.

Jorge Silva



Encontrar suficientes motores Jaguar fue difícil. Lyon les ha dotado de piezas personalizadas especiales.



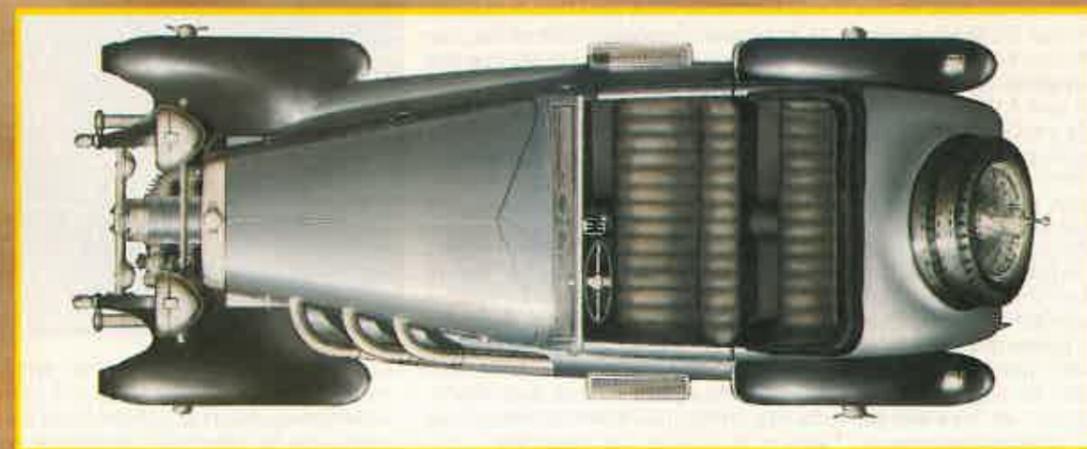
Fiel a una época, con compresor volumétrico. Está hecho por Lyon y gira a la misma velocidad que el motor.



detalles.» Y así está construido el Lyon MK V Roadster: con el esmero de un artesano de los años treinta, con los materiales más adecuados y utilizando siempre mecánicas lo más parecidas posible a las de entonces.

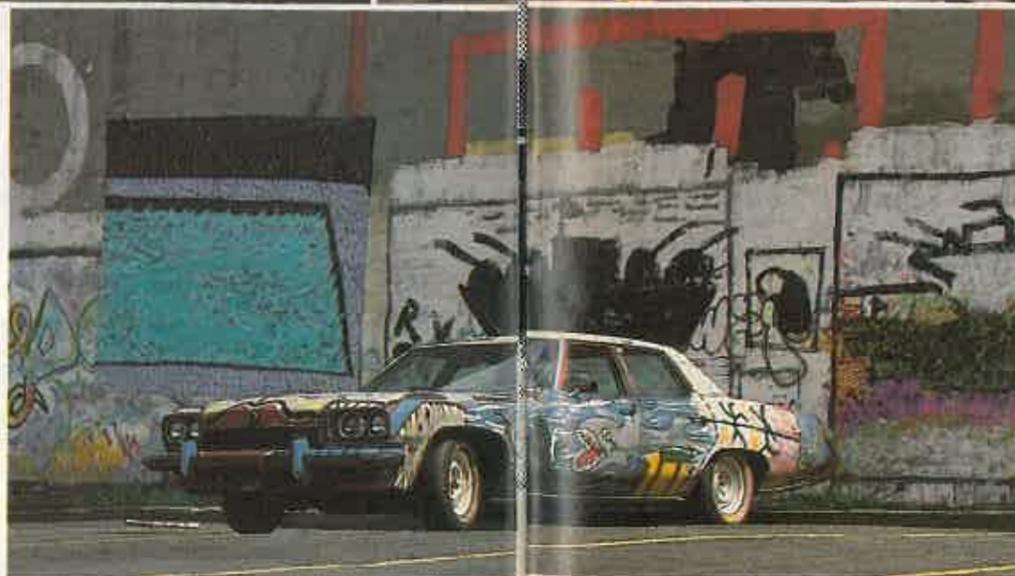
El proyecto de hacer coches antiguos comenzó para Russ Lyon en 1970. El dibujante y diseñador de la firma, que además es su presidente, concibió entonces la idea de construir coches de réplica, sin ninguna base conocida y concreta, pero con la clara intención de transportar al usuario a los años treinta. Tardó toda una década en desarrollar su proyecto, y en enero de 1980 lo tenía todo resuelto. Lo más difícil fue obtener los motores Jaguar necesarios, de seis cilindros en línea, doble árbol de levas en cabeza y 3,8 litros de cilindrada, que eran los propulsores idóneos para un coche de estas características.

Para 1985, Lyon está en disposición de ofrecer un vehículo enteramente ori-



NUEVA YORK, CIUDAD DE CONTRASTES

Nueva York es visita obligada para todos aquellos que disfrutan con los viajes. No en vano es el puente cultural entre la vieja Europa y Estados Unidos.



Nueva York es una ciudad fuera de lo común en todos los aspectos. Los mayores contrastes conviven con ella, dándole esa diversidad que la caracteriza, convirtiéndola en una de las ciudades más interesantes y bellas del mundo.

AREAS de la mayor opulencia y de la mayor probeza, personajes de todas las razas y ambientes de los más distintos estilos se conjugan sin llegar a confundir, porque Nueva York, producto de una gran emigración venida de todas las partes del mundo, ha dado lugar a una serie de enclaves, cada uno dotado de su propia personalidad, pero estos reinos suelen ser efímeros porque lo sorprendente de esta ciudad es la rapidez con que se ha construido y la rapidez también con que ha podido envejecer. Así el mítico Harlem que los negros arrebataron a los judíos, está siendo estrangulado por sucesivas oleadas hispánicas de puertorriqueños, dominicanos o cubanos que avanzan desde el este y el oeste. En algunos casos, como el South Bronx, en otro tiempo próspero barrio predominantemente judío, se ha convertido en una ruina fantasmagórica con una población mayoritariamente negra que mal convive

con toda una emigración de puertorriqueños acinados en edificios derruidos a punto de demolición. Claro que no hay que ir tan lejos para comprobar esta mutación: barrios residenciales, como lo fue la Quinta Avenida con sus palacetes y nobles mansiones de finales de siglo, desaparecieron por completo para dejar espacio a bloques de oficinas convertidos en inmensos rascacielos. Barrios como el Soho o el Greenwich Village considerados hace sólo unos años como una de las áreas problemáticas de la ciudad, continúan hoy día dos puntos culminantes de Nueva York, donde se dan cita todas las corrientes culturales llegadas de todas las partes del mundo, el espacio creativo por excelencia, la cuna de la vanguardia vocacional. La ciudad apodada *Big Apple* (La gran manzana), no sólo es el corazón del dinamismo americano con Wall Street y sus dólares; el Centro Rockefeller con sus corporaciones multinacionales; el Madison Ave-

nue manipulando los medios de información; las Naciones Unidas y su actividad diplomática; el Empire State o la estatua de la Libertad controlando la afluencia turística. Nueva York es también el corazón del dinamismo mundial, el puente cultural entre la vieja

Europa y el nuevo continente. La ciudad de los contrastes se ha convertido en visita obligada para todos aquellos para los que el placer es sinónimo de viajar. Como dice Juan Weissmuller en *La Luna*, «Nueva York es el colector central de todas las alcantarillas, el ba-

Block del Paparrutas

Manhattan foods

BAJO cada rascacielos, una inmensa hamburguesa con ensalada, mostazas y queso y al lado, salchichas de neón, rutilantes, de los más agresivos colorines: lila, rosa, oro y rojo vivo. Y cien botellines de salsas distintas, picantes, agrias, agridulces y dulces. American foods, Manhattan foods.

Hay más, claro está. El famoso Sirloin New York style, inmenso pedazo de tierna y jugosa carne roja, que te sirven con french frites y el New York chilli, que es de carne picada con alubias rojas y salsa picante a voluntad.

En Nueva York se puede comer muy bien. No sólo esa cocina que ha producido el Leviatán de cemento y cristal que es esa ciudad maravillosa, si no todas las cocinas del mundo, que son todas las cocinas de Nueva York, capaz de asimilarlo todo, todas las razas, todas las culturas, todos los pucheros.

Mexican foods, jewish foods, chienne foods, italian foods, japan foods, indian foods... Quinta Avenida abajo, entre la Quinta y Madison, los números se van sucediendo y en cada guarismo, un tando-ri, un cantonés, un pekinés, uno de Palermo, otro de Roma, otro de Estambul. Lo kasher y al lado lo que jamás conoció ningún tabú.

Nueva York lo devora todo, lo deglute todo, lo digiere todo. Desde la butifarra amb seques i pa amb tomaquet de «El Internacional» en el Soho, hasta el Tai Sieng de la 51, entre Madison y Park a donde suelen ir los ayer enigmáticos y hoy aperturistas hombres de la delegación de Pekín en la ONU. El menú de Shanghai con seis servicios, a 32 pavos. El de Pekín, con ocho, a 42. Todo en plan fino. Si se quiere chino y barato, hay que ir a Chinatown, cerca del Village y elegir cualquiera de los miles allí establecidos, chinos —chinos, estrepitosamente chinos, multitudinarias familias chinas en la cocina y en la mesa, en medio del mareante aroma de mil

perfumes, de mil esencias y de la incesante musiquilla que alude a pagodas y Budas.

Los judíos piadosos y barbudos, ensombrerados y con filacteras, temblorosos y dignos, entran en sus delicatessen y se hacen servir cocidos de Sabbath o estofados de carne desangrada que alían con salsa de rábanos y remolacha. Cocina con todas las reminiscencias de Europa central. Struddels y pasteles de Pascua y la orgía culinaria de Purim. El vino es de rigor. Es la sangre de Israel. En todas partes está la famosa carpa rellena a la salsa de almendras, la gloria gastronómica de la cocina judía. El muro de las lamentaciones está muy lejos, pero en todas las mesas hay un lamento: ¿Cuándo reconocerá Sefarad a Israel?



Nueva York es la ciudad que consume más pasta sciuta del mundo. Son cientos de miles de kilómetros de spaghetti, millones de toneladas de raviolis. Montañas de pesto y de macarrones con polpettini.

La crema de la ciudad come un plato en la barra del Harrys del hotel Helmsley. Carpaccio con roquefort, o ensalada de langosta, o sopa de gambas y patas de cangrejo con vino tinto del Estado servido en copa. Los barmans del Harrys son de lo más estirado y competente de la ciudad y conocen a todos los millonarios tejanos que vienen a hacer negocios. En la estantería, los mejores whisks de Escocia, incluido el raro Laphroaigh y, naturalmente, los bourbons. El local es antiguo y el aficionado al cine recuerda haberlo visto en alguna película de Boggart.

Si la buena noche se prolonga, la barra del Waldorff está abierta hasta muy tarde. Los botellines de Moët-Chandon salen con rapidez. La cuenta sube a igual ritmo. ¡Qué más da! Si sólo son cuatro días, los que uno va a vivir, mejor vivirlos en Nueva York y si es posible, en Manhattan.

Xavier Domingo



suretero mayor del reino: es eso, justamente, lo que la convierte en una ciudad electrizante».

Evidentemente, Nueva York no es sólo Manhattan. La ciudad se divide en cinco grandes áreas, los distritos de Brooklyn, Staten Island, Queens, Bronx —elementos importantes en la vida de la ciudad— y Manhattan. Ahora bien, para el turista medio, que ha de ver lo principal en un tiempo limitado no puede negarse que todo está en Manhattan, centro en todos los aspectos de la ciudad.

La ciudad tiene unos medios de transporte público que comunican sin ningún tipo de problemas todas las áreas, previo pago de un dólar —como es el caso del autobús— o varios, según el recorrido —como es el caso del Metro—.

La ciudad está perfectamente urbanizada en calles y avenidas. En cuanto a su ajetreo, es normal si se tiene en cuenta que Nueva York es una ciudad con cerca de doce millones de habitantes, ahora bien, el tiempo libre escasea tanto que el neoyorquino se detiene, va corriendo de un lado para otro sin obsaculizar a nadie.

Lo primero que suele hacer el viajero nada más llegar a Nueva York es admirar embobado sus rascacielos, edificios abigarrados que se reflejan unos en otros en sus largas paredes acristaladas y para eso se dirigen directamente a la Quinta Avenida, que es para todo el mundo la calle más conocida de Nueva



En la calle Broadway se encuentran todos los cines y teatros de la populosa ciudad de Nueva York.

York y la imagen más clara de su opulencia. Los comercios de lujo, como las joyerías Tiffany's, Cartier y Van Cleef & Arpels, los bancos, las oficinas de grandes empresas multinacionales y los hoteles más lujosos y de mayor

Comer y dormir

RESTAURANTES.—ANGELO: 146 Mulberry St., 966-1277. A VIENTOT DU SOIR: 328 W. 12th St., 924-3413. LAURENT: 111 E. 56th St., 753-2729. BROADWAY JOE STEAK HOUSE: 315 W. 46th St., 246-6513. A LA FOURCHETTE: 342 W. 46th St., 245-9744/246-1960.

HOTELES.—PIERRE: Fifth Ave. at 61st St., 10021, 838-8000. WALDORF-ASTORIA: Park Ave. at 50th St., 10022, 355-3000. BERKSHIRE PALACE: 21 E. 52nd St. at Madison, 10022, 753-5800. SHERATON RUSSELL: 45 Park Ave. at 37th St., 10016, 685-7676. HELMSLEY PALACE: 455 Madison Ave. at 50th St., 10022, 888-7000.

Autoagenda

INFORMACION.—NEW YORK CONVENTION AND VISITORS BUREAU: 90 East 42nd. Street (lunes a viernes, de 9 a 18 horas); en la temporada de vacaciones, abierto también la mayoría de los sábados; tel. 678-1300; entrega gratuitamente la «Visitors Shopping Guide to New York City» y la «Guía de Hoteles y Restaurantes de Nueva York».

prestigio, componen su decorado y le dan al mismo tiempo una incesante actividad.

Después de ver los rascacielos, previo paso por el Centro Rockefeller y su vecina la catedral de San Patricio, de pasear largo y tendido por el Central Park donde se dan cita deportistas, amantes del teatro, músicos y demás comparsas; de admirar los edificios que habitan las grandes personalidades o que habitaban como es el caso de John Lennon en el edificio Dakota; de visitar el Museo Metropolitano, la Frick Collection, el Museo de Arte Contemporáneo MOMA, Museo Guggenheim y el del Espacio, el visitante medio se dirige a media tarde al Empire State —el que fuera el rascacielos más alto del mundo hoy día superado incluso en la misma ciudad por las famosas «gemelas» situadas en pleno Downton, el barrio de los negocios—, donde se divisa toda la ciudad en espera de que llegue la noche para admirar Nueva York iluminado. Es un panorama espectacular que el visitante observa con agrado y aprobación.

Una vez recorrido los principales monumentos, el siguiente paso es visitar el Nueva York bohemio y cultural adentrándose en el Greenwich Village, el East Village y el Soho, tres barrios amenos, alegres y llenos de vitalidad.

Para viajar a Nueva York no hace falta tener imaginación —la ciudad y sus gentes te muestran las más variadas alucinaciones en grandes dosis de amabilidad y hermandad—, si no una cantidad ingente de hermosos dólares que permiten utilizar todas las ventajas que la ciudad ofrece.

Pilar Parra

YAMAHA XJ-600 LA NUEVA ERA



La característica que siempre ha diferenciado a Yamaha de otros constructores japoneses ha sido lo aparatoso y lo pesado de sus modelos. Con la nueva gama XJ, todos aquellos inconvenientes han pasado al baúl de los recuerdos.

LA XJ-600 es una moto muy conseguida que no tiene nada en común con el anterior modelo XJ-650 vendido en nuestro país con tanto éxito. La XJ-600 es ágil, pesa aproximadamente 15 kilos menos que la 650 y dispone de 72 caballos de potencia.

Para subsanar parte de los problemas económicos que agobian a Yamaha en estos momentos, y poder ofrecer un producto con características deportivas a un precio competitivo, se ha suprimido la transmisión por cardan, el sistema de alimentación Yics y a la parte ciclística se la puede considerar clásica. Todo esto, aderezado con una línea estética similar a la de sus hermanas mayores, la 750 y la 900. Como resultado se ha obtenido una moto con



Muy bien de frenos. Aunque el trasero tiende a bloquear

prestaciones muy elevadas para su cilindrada y una mecánica sólida y sencilla, que no precisa un especial cuidado. En nuestro país la única rival de la XJ-600 es la Suzuki GSX-550-ES, mientras otras marcas como BMW, Guzzi, Kawasaki, presentes en nuestro mercado con modelos equivalentes, quedan en clara desventaja.

MECANICA-COMPORTAMIENTO

La principal característica de la XJ-600 es su potencia. Para un motor de cuatro cilindros en línea con doble árbol de levas en cabeza, refrigerado por aire, desarrollar setenta y dos caballos de potencia era algo totalmente

RESTAURANTE ESPECTACULO



PRESENTA
EL HUMOR DE

FELIX EL MAÑO
Y EL BALLET ESPAÑOL DE
SILVIA IVARS
Y GALAS ESPECIALES

RESTAURANTE

Pombo

Comedor
Abierto mediodía y noche

RESERVAS Tifs. 273 78 04-05 Entrada por Menéndez Pelayo frente c/Ibiza

Precio en la calle:
798.000 ptas.

Importador: Samsa Yamaha. Rambla de la Marina, 472-476. L'Hospitalet de Llobregat. Barcelona.
Plazo de entrega: Inmediato.
Garantía: Un año.
Presentación: Abril 1984 en España.
Número de talleres oficiales: 60 en España.

VIRTUDES

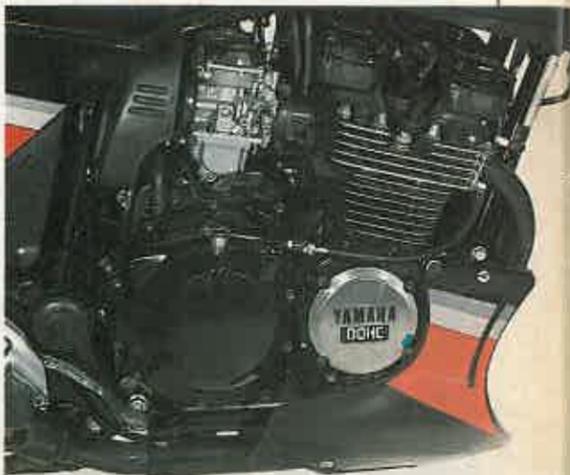
- Potencia del motor.
- Resistencia mecánica.
- Velocidad máxima.
- Estabilidad y frenada.
- Línea estética acertada.

DEFECTOS

- Postura incómoda del conductor y pasajero.
- Consumo elevado.
- Acabado en general discreto.
- Freno posterior con tendencia a bloquear.



Prestaciones excelentes en esta pluricilíndrica de tan sólo 598 centímetros cúbicos.



incomprensible hace sólo unos años. Sin recurrir a soluciones técnicas costosas, Yamaha ha logrado el propulsor más potente de su cilindrada, debido a unos meticulosos estudios de los conductos de la culata y de las cámaras de combustión, cuyo rendimiento es muy alto.

El comportamiento de este motor es típicamente deportivo, y se necesita rodar siempre por encima de las 7.000 revoluciones por minuto para poder disfrutar de los 5,5 metros/kilo del par máximo, que se produce a las 8.000 revoluciones por minuto. A partir de esta cota hasta las 11.000, el rendimiento es sorprendente.

La falta de potencia a bajo régimen se compensa en parte con las seis marchas que componen el cambio. Todas bien escalonadas entre sí, permiten mantener el motor al régimen deseado en cualquier circunstancia. Como es habitual en Yamaha, el engrase del cambio es por presión del lubricante introducido en el interior de los ejes. Todo el mecanismo es muy preciso de manejar y el recorrido de la palanca de mando es mínimo entre una marcha y otra. Para no variar la simpleza mecánica de este motor, también el embrague, formado por discos múltiples en baño de aceite, es convencional. Sin embargo, su resistencia al uso prolongado y la falta de mantenimiento hacen pensar que su mecanismo está algo

FICHA TÉCNICA



YAMAHA XJ-600

MOTOR Cuatro cilindros en línea frente a la marcha. Cuatro tiempos. Refrigeración por aire. Doble árbol de levas en cabeza. Dos válvulas por cada cilindro. Diámetro por carrera: 58,5 x 55,7 mm. Cilindrada total: 598 c.c. Relación de compresión: 10:1. Potencia máxima: 72 CV a 10.500 rpm. Par máximo: 5,5 mkg. a 8.000 rpm.

ALIMENTACION Cuatro carburadores Mikuni a depresión de 32 mm. Encendido electrónico.

TRANSMISION Primaria: Por piñones helicoidales. Secundaria: Por cadena autolubrificada. Caja de cambio: Seis velocidades. Embrague: Discos múltiples en baño de aceite.

BASTIDOR Doble cuna tubular con basculante de sección rectangular en aleación ligera. Suspensión posterior «rising-rate» monoamortiguador regulable sobre la presión del muelle. Horquilla delantera telescópica hidráulica. Frenos: Delanteros, dos discos perforados de 267 mm. de diámetro. Detrás, un disco del mismo tamaño.

DIMENSIONES Longitud total: 2.145 mm. Anchura total: 735 mm. Altura total: 1.225 mm. Altura del asiento: 790 mm. Distancia entre ejes: 1.430 mm. Distancia desde el suelo: 140 mm. Peso en vacío: 188 kg. Capacidad del depósito: 19 litros.

sobredimensionado y los muelles reforzados, de forma que pueda aguantar el tirón de los setenta y dos caballos.

La parte ciclística se puede considerar clásica, a excepción de la suspensión trasera, del tipo *rising-rate*. Yamaha ha prescindido de un chasis con tubos de sección cuadrada, sistema anti-hundimiento delantero, etcétera, que en muchos casos sólo sirven para vislumbrar a motoristas novatos o a fomentar la confusión.

El bastidor de la XJ-600 es un doble cuna tubular de acero, con el basculante de sección rectangular hecho en aluminio y montado sobre el chasis con rodamientos de rodillos. La suspensión trasera *rising-rate* se compone de un amortiguador central tipo De Carbón accionado por un conjunto de bieletas de aleación ligera forjada, que pivotan sobre rodamientos. El amortiguador, al margen de ser hidroneumático, sólo se puede regular en la compresión del muelle, operación que se puede practicar desde el exterior gracias a un mando con una correa dentada.

Durante la prueba la XJ-600 fue sometida a un viaje por autopista de aproximadamente 500 kilómetros. En el recorrido, la velocidad media mantenida fue de 180 kilómetros por hora, que corresponden a un régimen de rotación comprendido entre las 7.000 y 11.000 revoluciones por minuto. En ningún momento el motor bajó su ren-

dimiento, y respondía con inmediatez en los adelantamientos, donde la quinta marcha se estiraba hasta las 10.500 revoluciones por minuto. En la última parada para repostar combustible, la rumorosidad mecánica del propulsor seguía invariada, y el consumo del lubricante fue mínimo. No ocurría lo mismo con el carburante, donde se registró un consumo de más de diez litros por cada cien kilómetros. Esto se justifica en parte debido al alto rendimiento y al pequeño cubicaje del motor.

A velocidad elevada en autopista, la XJ-600 se comporta como si se deslizara por un raíl, y en las curvas rápidas su comportamiento no puede ser más fiable. El carenado ejerce sobre el conductor cierta protección vertical, mientras en los laterales es como si no existiese.

En trazado mixto la postura del conductor no es idónea; el manillar demasiado recto, junto con el asiento, cuya forma no permite desplazamientos a lo largo del mismo, y los reposapiés muy adelantados limitan una conducción semideportiva relajada. Viajando con pasajero esto se acentúa, debido a que sus reposapiés son muy altos y el sillín bastante inclinado, lo que obliga al pasajero a deslizarse sobre el conductor.

La XJ-600 es una moto con claro carácter deportivo; por tanto, en los tramos de carretera virada es donde más se disfruta con ella. Ahí su comportamiento es noble en todo momento y permite trazar desde las curvas abiertas

y rápidas hasta las más cerradas sin provocar culebros en la parte posterior o falta de precisión en la dirección. Solamente cuando se apura la frenada para luego tumbar y entrar rápido en una curva se echa en falta el sistema antihundimiento o bien una suspensión más dura. La regulación del *rising-rate* es inaprovechable, debido a que en la posición más blanda es donde mejor estabilidad de consigue. Conduciendo en tramos de curvas cerradas y enlazadas, como, por ejemplo, la bajada de un puerto, la XJ-600 es ligera y segura de conducir; sin embargo, carece de la agilidad que proporciona la llanta de dieciséis pulgadas en la rueda delantera. Llegado el momento de frenar, la XJ-600 confirma su fiabilidad, ofreciendo en la parte anterior dos discos de 267 milímetros de diámetro, progresivos, potentes y de funcionamiento estable. El posterior, de igual medida, tiende a bloquear la rueda, con lo cual ha de ser manejado con cautela.

EQUIPAMIENTO-ACABADO



Como se ha dicho en un principio, con la XJ-600 Yamaha ha logrado una moto competitiva y a la vez más económica de fabricar. El nivel de acabado del motor, todo él recubierto con pintura anticorrosiva negra, es excelente, al igual que los escapes, tratados al cromo negro, que desahogan dos silenciadores al estilo *racing*.

El carenado y la quilla están bien estudiados, aunque sus anclajes y el acabado interior es algo espartano. El panel de mandos, formado por el velocímetro, el cuentarrevoluciones y el indicador del nivel del carburante, es sencillo y funcional. Está montado sobre silent-blocks de goma, pero a pesar de esto oscila en exceso.

VALOR-PRECIO



Pensar que la XJ-600 es una moto destinada a los jóvenes, y su precio es de 798.000 pesetas, es un contrasentido, pero este es un mal ya habitual en el motociclismo en nuestro país.

Frente a sus rivales, esta Yamaha reúne las características más brillantes, tanto en aceleración como en velocidad máxima, donde supera los 200 kilómetros por hora.

La mecánica es tan fiable como su comportamiento, y el consumo del carburante está en consonancia con las prestaciones. La XJ-600 se puede emplear en viajes, donde permite mantener medias respetables, o bien disfrutar con ella en carreteras viradas, donde perdona muchos errores y nos hará sentir más cerca de los circuitos.

Gigi Corbetta

CONSUMO



Proporcionado

CIUDAD	Litros 100 km.
En primera, segunda y tercera ...	7,5

CARRETERA	
En conducción tranquila	6,5
En conducción rápida	7,0

AUTOPISTA	
A 170-200 km/h.	10,5

PRESTACIONES



Las más altas de su cilindrada

VELOCIDAD MAXIMA (km./h.)	
Con un solo piloto	202
Con dos personas	195

ACELERACION (seg.)	
De 0 a 400 metros	12,1



SR-322
Sintonía electrónica • 15 Memorias Loudness • Cinta metal • Sintonizador PLL Quartz • Sistema Seek de sintonía • Cabezal de Permalloy



SPARKOMATIC
AMERICA'S CAR SOUND

COMERCIAL IMPORMA
Laforja, 140, 08021-BARCELONA



EL finlandés Ari Vatanen, que ya fue campeón del mundo en 1980, ha sido el vencedor del Rallye del Royal Automobile Club británico, última prueba del Campeonato del Mundo de este año, al volante del único Peugeot 205 Turbo 16 oficial inscrito. Vatanen ha dominado de principio a fin, pero no ha querido aburrir a los espectadores y seguidores del rallye y les ha dado al final un poco de emoción. En la última etapa, cuando llevaba cuatro minutos y medio de ventaja al segundo clasificado, su compatriota Hannu Mikkola, se vio sorprendido por un charco de agua en pleno derrapaje. Al entrar el coche en el agua, volcó aparatosamente, tardando tres minutos y medio en ponerlo sobre sus ruedas y volverlo a la pista con ayuda de los espectadores que estaban en este tramo. En la pirueta se había roto una transmisión trasera, pese a lo cual Ari, que hasta aquel momento no había tenido el más mínimo problema y que incluso se podía decir que se estaba paseando, logró terminarlo. Entre el tiempo perdido en poner el coche de pie y en terminar el tramo, que para colmo de males era de los más largos del rallye, había perdido toda su ventaja y se encontraba en segunda posición, a un segundo de Mikkola. En su asistencia, los mecánicos de Peugeot Talbot Sport hicieron un excelente trabajo, logrando poner en orden de marcha el coche. A su volante, en los tramos que quedaban hasta el final, Vatanen, con su coche maltrecho, lograría no sólo recuperar ese segundo de desventaja, sino sacarle veintiuno de más.

Esta es la tercera victoria que consigue Vatanen en esta temporada de las cinco pruebas en que ha participado. El Peugeot 205 Turbo 16 debutó ya mediada la temporada en el Tour de Corcega. Allí, ante la sorpresa general, estaba a punto de ganar cuando Vatanen se salió de la carretera, destruyendo el coche, ya en la última etapa. A continuación, en el Rallye de la Acrópolis,

RALLYE DE INGLATERRA

VATANEN LLEGO, VOLCO Y VENCIO

Ari Vatanen ha conseguido con el Peugeot 205 Turbo 16 su tercera victoria de la temporada, por delante del Audi de Mikkola, el Toyota de Eklund y el otro Audi de Michele Mouton



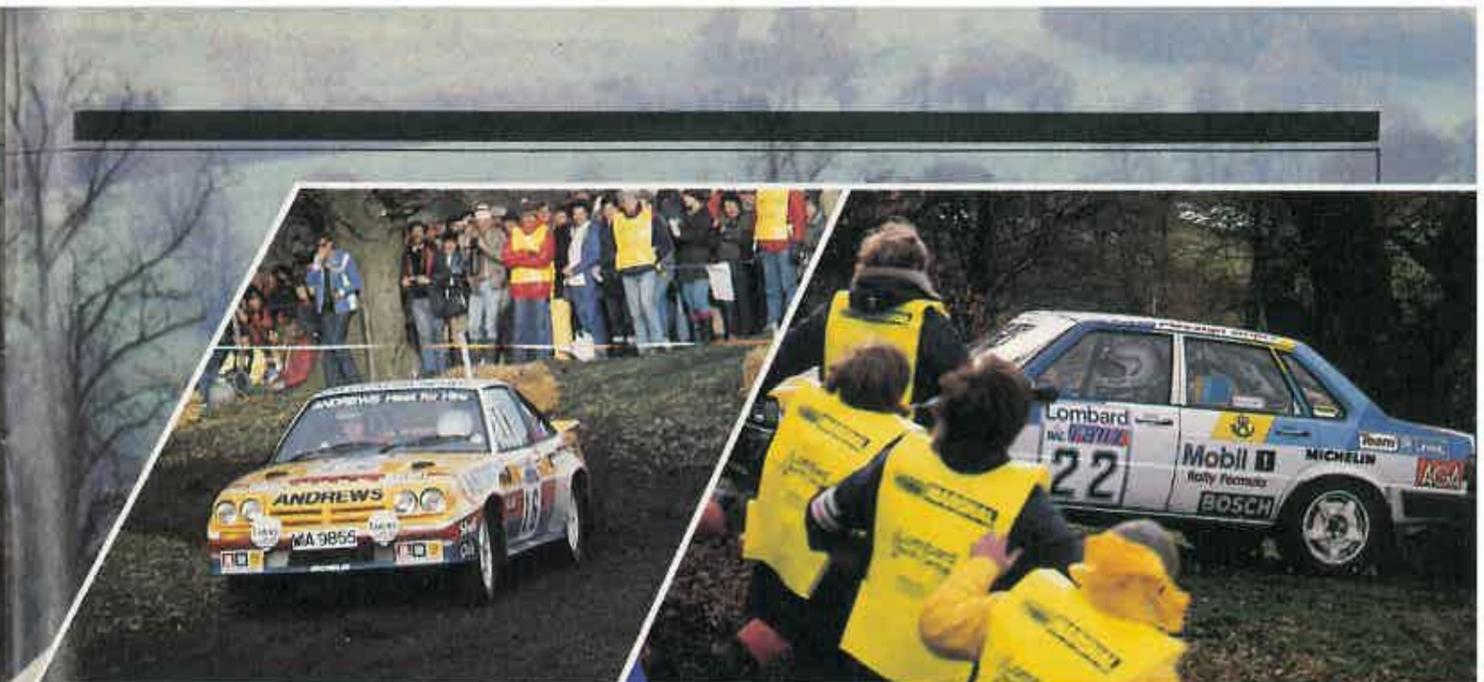
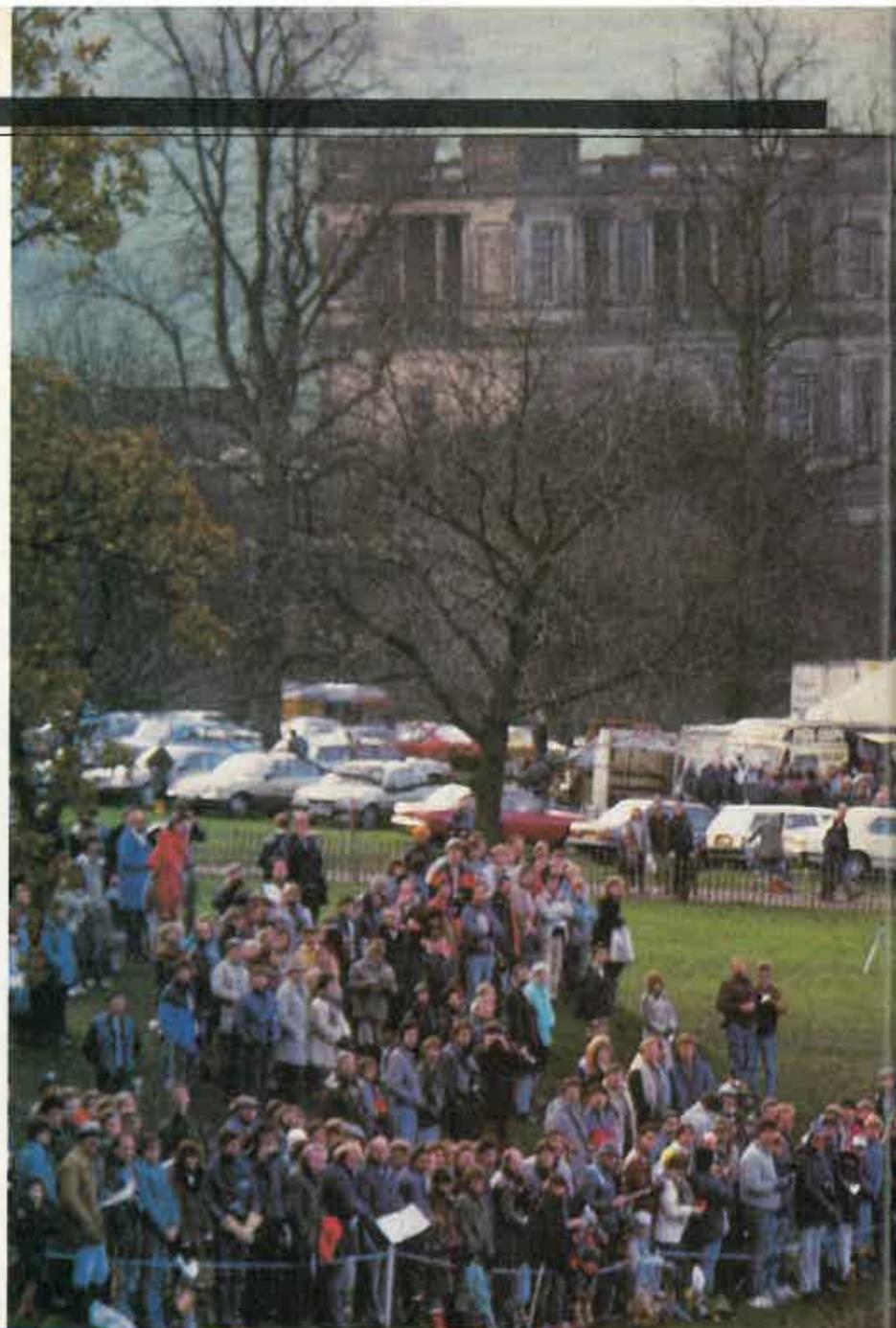
Vatanen volvió a ponerse en cabeza, pero esta vez fue el motor el que se rompió. Después han llegado las tres victorias consecutivas, de los 1.000 Lagos, San Remo y el RAC.

Este triunfo colma las esperanzas de la gente de Peugeot, que consideraba esta temporada como de puesta a punto, puesto que deportivamente, si bien es menos famoso que el Montecarlo, es quizá la prueba más importante.

Correr en el bosque

El Rallye del RAC británico o Rallye de Inglaterra es muy peculiar. Es uno de los pocos que se corre sobre un recorrido secreto. Los pilotos conocen, más o menos, el itinerario, pero no el recorrido de los tramos de velocidad. Estos se trazan en granjas, fincas o bosques, por lo que, aunque se repitan estos lugares de año en año, los trazados son siempre diferentes. Los pilotos no han podido entrenar y deben ir improvisando sobre la marcha. En estas pruebas, la labor del copiloto se reduce a llevar los relojes, sin tener que cantar curvas. Sin ayuda de ningún tipo, es aquí donde se ve la habilidad del piloto, que tiene que conducir a la defensiva, pero lo más rápido posible. Aunque con los coches de cuatro ruedas motrices se ha perdido un poco de espectacularidad, es magnífico ver a los pilotos lanzados en largas derrapadas —el llevar el coche de lado ayuda a frenarlo si uno se ha equivocado al valorar la curva que viene a continuación— ó cómo los pilotos los balancean de un lado a otro para colocarlos en el trazado ideal.

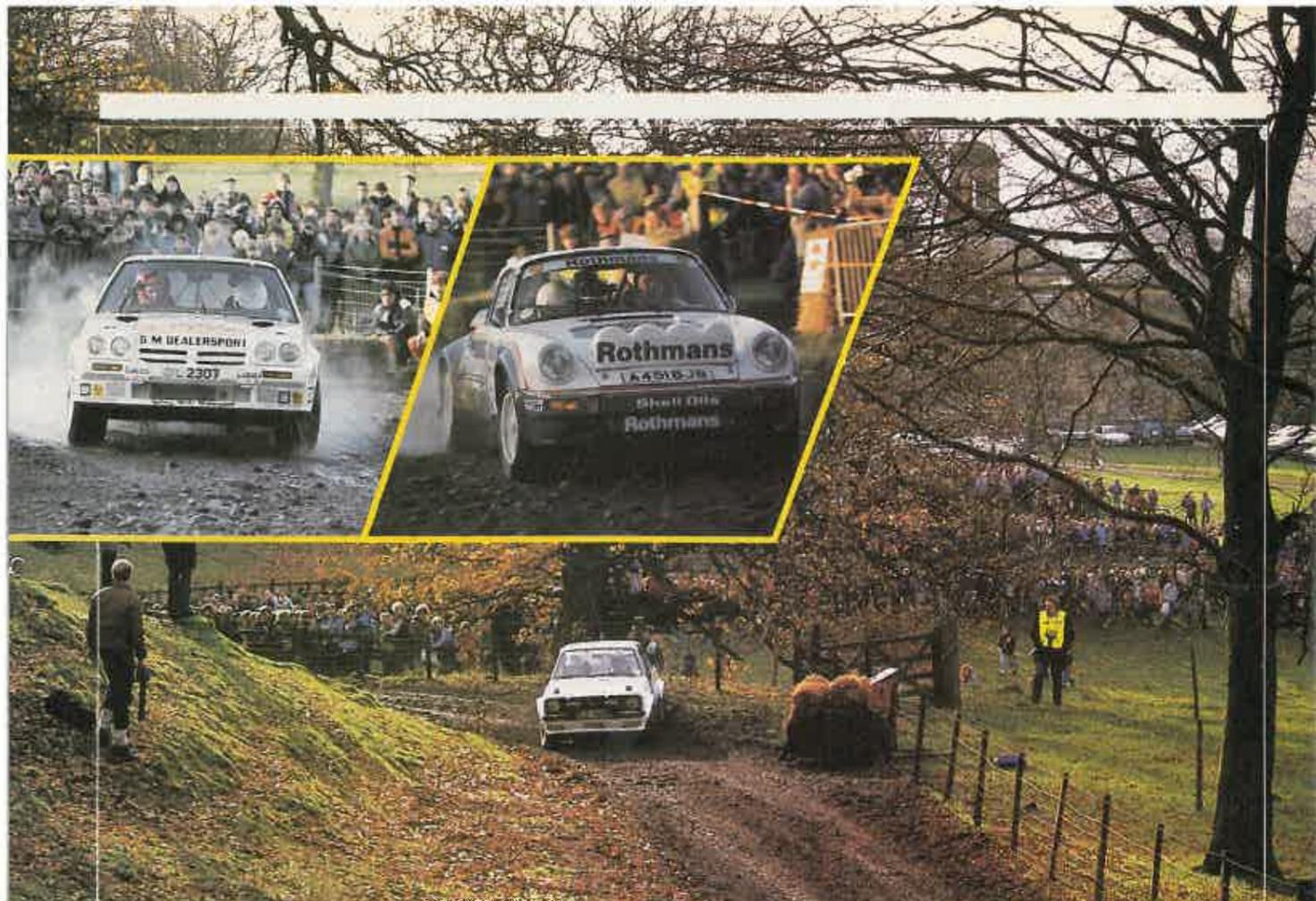
En cuanto al interés que despierta a nivel popular, es impresionante. Hay tramos a los que asisten hasta 20.000 personas. Es necesario llegar varias horas antes de la llegada de los participantes para no verse sorprendido por grandes atascos, que los aficionados británicos aguantan estoicamente.



Russell Brookes fue el mejor piloto británico con el Opel Manta 400. Y Ericsson —en la foto a punto de ser ayudado por los comisarios tras un despiste—, con el Audi 80 Quattro, pasó en turismo de serie.



Timo Salonen habrá corrido probablemente su última carrera con Nissan. El año que viene debería ser compañero de Vatanen en el equipo Peugeot.



A TODO GAS

- La Federación Española de Automovilismo ya tiene nuevo director general. Se trata de José Juan Pérez de Vargas, que hasta ahora fue el jefe del Departamento de Competición de Seat.
- Beny Fernández sigue estudiando la oferta de Opel para ser su piloto el año que viene. En el otro plato de la balanza está la posibilidad de disponer de un Lancia Rally Abarth pintado con los colores de Rothmans. El coche sería de la Jolly Club.
- Zanini firmó su contrato con Talbot por un año más. En su programa está hacer el Campeonato de España con un Peugeot 205 Turbo 16 mantenido por los hermanos Almerás. Si no surgen problemas, lucharía también por el título europeo.
- Pese a la pérdida de un punto en su coeficiente, el Rallye Costa Brava de 1985 promete tener una inscripción de primera. En Italia, Jolly Club prepara dos Lancias para Biasion y Cerrato; Tre Gaz-

zelle, otros dos, para Pregliasco y Bettega, y Audi Italia, dos Quattro, para Demuth y Cinotto, en caso de que este último no sea separado del equipo. También es posible que venga Lucky con un Ferrari. De Francia debería venir Bruno Saby. Y es casi segura la participación de Vudafieri con el Porsche oficial. Además, estarán todos los españoles.

● En el Rallye del RACE, los dos Lancia serán conducidos por Cerrato y Antonella Mandelli, que un año más volverá a luchar por el título europeo femenino.

● Timo Salonen será casi sin duda el segundo piloto del equipo Peugeot Talbot. Por otra parte, en Lancia es casi seguro que permanecería Henry Toivonen.

● No hay pilotos contactados por Ford para su equipo del Mundial de Rallyes el año que viene. Según algunos rumores, Borcham quería reunir a su equipo de 1979, el que formaban Bjorn Waaldegard y Hannu Mikkola.

● El equipo Minardi de Fórmula 1 ha contratado al joven Pier Luigi Martini para que corra con

sus colores la próxima temporada.

- Existe una posibilidad de salvar el Rallye de Montecarlo. Además del ministro de Deportes de Francia, se ha propuesto ayudar a salvar la prueba el presidente de la FIA, príncipe Eduardo de Metternich.



Y lo mejor del caso es que se cobra la entrada a los aficionados en la mayoría de los tramos o, cuando menos, a la zona de aparcamiento, entre dos y tres libras por coche, según lo alejado de una gran ciudad que esté el tramo y la hora que sea.

Por lo demás, la victoria de Vatanen no ha sido fácil. Aunque el equipo Lancia renunció a acudir para seguir trabajando en el nuevo Delta Rallye y al nuevo campeón, Stig Blomqvist, se le dejó descansar, había presencia oficial de Audi, Opel, Toyota, Nissan, Mazda, etcétera. Hasta de Checoslovaquia, Skoda envió dos coches.

En principio, los Audi Quattro de Mikkola, Michele Mouton, Buffum y Wilson coparon los siguientes puestos detrás de Vatanen. Al menos en los primeros momentos. Después, Wilson y Buffum volcaron. Y Michele Mouton se retrasó a causa de una salida de pista. Entre los coches de dos ruedas motrices, al principio fueron los Opel de McRae y Brookes los más rápidos, pero tuvieron pinchazos y pequeños problemas mecánicos que les hicieron perder algún tiempo. Al final fue el sueco Per Eklund, con el único Toyota superviviente, quien consiguió el tercer puesto, detrás de los dos finlandeses, completando el triunfo de los pilotos nórdicos, para los que conducir sobre barro es prácticamente igual que hacerlo sobre nieve, con espectaculares cruzadas, a veces de más de cincuenta me-

La prueba discurre por caminos forestales. McRae (Opel) perdió su lucha con Brookes. En cambio, el veterano Roger Clark llevó su Porsche a la undécima posición.

tros, que hacen las delicias del público. Eklund fue más lento que sus compañeros Waaldegard y Kankunen, pero el primero rompió el motor y el segundo tuvo algunas salidas de la carretera que le obligaban constantemente a recuperar posiciones. Al final, su motor también se rompió.

CLASIFICACION FINAL RALLYE RAC

1, Vatanen-Harryman (Peugeot 205 T16), 9 horas 3 minutos 16 segundos; 2, Mikkola-Hertz (Audi Quattro), a 23 seg.; 3, Eklund-Whitlock (Toyota Celica Turbo), a 16-21; 4, Mouton-Pons (Audi Sport Quattro), a 17-19; 5, Brookes-Broad (Opel Manta 400), a 17-19; 6, Salonen-Harjanen (Nissan 240 RS), a 26-50; 7, McRae-Nicholson (Opel Manta 400), a 43-14; 8, Mehta-Mehta (Nissan 240 RS), a 45-9; 9, Fisher-Frazer (Opel Manta 400), a 52-9; 10, Ericsson-Hark (Audi 80 Quattro), a 1-11-47, primero del grupo A; primero, grupo N, Wiggins-Shepherd (Vauxhall Astra GTE).

Campeonato del Mundo de Marcas

1, Audi, 120 puntos; 2, Lancia, 108 puntos; 3, Peugeot, 74 puntos; 4, Toyota, 62 puntos; 5, Renault, 55 puntos.

Campeonato del Mundo de Pilotos

1, Stig Blomqvist (S), 125 puntos; 2, Hannu Mikkola (SF), 104 puntos; 3, Markku Alen (SF), 90 puntos; 4, Ari Vatanen (SF), 60 puntos; 5, Attilio Bettega (I), 49 puntos.

En el equipo Nissan, Salonen logró un buen puesto, mientras que Metha, el varias veces vencedor del Rallye Safari, en Kenya, no lograba acostumbrarse al barro británico de la misma forma que lo hace al fango africano de la estación de las lluvias, en las que se corre la prueba keniana.

Muy bonita también la lucha entre Ola Stromberg, con un Saab, y Kalle Grundel, con el Volkswagen oficial, por la clasificación en turismos de serie (grupo A). Al final, ninguno de los dos terminó, y la victoria fue para Ericsson, con Audi 80 Quattro.

Tras esta prueba, los equipos de rallyes tienen unos meses de relativo descanso. Si finalmente se hace Montecarlo, será a primeros de febrero. Si no se hace, tendrán casi un mes más para preparar sus coches. Algunos pilotos cambiarán de equipo. Como Salonen, que debería ser el nuevo compañero de Vatanen en el equipo Peugeot.

En otras marcas se preparan nuevos coches, como, por ejemplo, en Lancia, que debe aparecer con un Delta Rallye con tracción a las cuatro ruedas, casi hermano gemelo del Peugeot 205 Turbo 16, que hoy por hoy es el coche a batir en los Rallyes.

En lo que se refiere a la temporada que termina, dominada por Audi y su piloto Blomqvist, ha sido marcada, sobre todo, por la aparición del coche francés, que hubiera ganado el título de haber estado antes a punto.

MICHELIN Campeón del Mundo 1984



RALLYES

CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLYES
1.º Stig Blomqvist AUDI QUATTRO con MICHELIN

MOTOS

CAMPEONATO DEL MUNDO DE VELOCIDAD
50 cc. 1.º Stefan Dörflinger ZUNDAPP
125 cc. 1.º Ángel Nieto GARELLI
250 cc. 1.º Christian Simeon YAMAHA



CAMPEONATO DEL MUNDO DE RESISTENCIA
1.º Igor Coudray HONDA

CAMPEONATO DEL MUNDO DE TRIAL
1.º Eddy Lejeune HONDA con MICHELIN

FÓRMULA 1

CAMPEONATO DEL MUNDO DE FÓRMULA 1
1.º Niki Lauda Mc LAREN TAG PORSCHE
2.º Alain Prost Mc LAREN TAG PORSCHE con MICHELIN



el ancho que gana





Si escuchas la radio por deporte, escucha la SER.

RICARDO PEREZ - ASOCIADOS

Cuando la SER cubre una información deportiva, lo hace en directo. Con todo el equipo. Conectándote con la noticia allí donde está. En todos los campos.

La SER puede hacerlo porque tiene equipo. Profesional. Objetivo. Especializado. Para ofrecerte deportivos informativos. Como deben ser. Escúchalos. Por deporte.





RALLYE VALEO

CARLOS SAINZ, DEBUT Y VICTORIA

EL Rallye Valeo, celebrado en las proximidades de Madrid y Guadalajara, ha cerrado la Copa de España de Rallyes. El Valeo es un claro ejemplo de un rallye modesto al que un patrocinador y su soporte económico, convierte en todo un rallye de categoría. El éxito ha sido enfocarlo hacia el interés de los espectadores: salida y parque cerrado en un lugar céntrico y accesible; información a los espectadores amplia y detallada y otros detalles, como tramos cronometrados iluminados han constituido todo un acierto. Por si fuera poco, el interés deportivo tampoco ha faltado, ya que en el rallye madrileño se ha decidido no sólo la Copa, sino el trofeo Corsa. A todo ello se añadía la expectación por ver el debut de Carlos Sainz en el equipo oficial Renault; la reparación de Beny Fernández tras su accidente, y la lucha entre un puñado de pilotos, bastante bien equipados, cualquiera de ellos en condiciones de si-

tuarse tras los dos claros favoritos. Con todos estos puntos de interés y en una noche pasada por agua, el rallye no ha defraudado a los espectadores. Carlos Sainz debutó con éxito, llevándose la victoria. Pero no sin esfuerzo, ya que la caja de cambios de su Renault comenzó a dar problemas desde los primeros momentos. Con una conducción muy delicada, pero sin dejar que Beny se acercase, Sainz logró finalizar la primera etapa y someter a una reparación a su R-5 en el parque de trabajo. Beny Fernández salía todavía convaleciente, con un fuerte vendaje en el tórax, lo que le impedía enfrentarse en las mejores condiciones, según sus propias palabras, rendía al 75 por 100 de sus posibilidades. Por si fuera poco, desde los primeros compases, una fisura en el depósito de combustible le obligó a montar, con un bidón de plástico sujeto con gomas y correas, un depósito auxiliar que nunca funcionó a la perfección.

Tras ellos, la lucha fue apasionante. Antonio Sainz, el cántabro Puras, Gerard de la Casa, Carlos Lamberti, Fernando Capdevilla, Vicente Cabanes y el gallego J. Mora se alternaban, tramo a tramo, en los puestos de cabeza, tras los tenores. Además de la lucha que les oponía, Gerard de la Casa, Carlos Lamberti y Vicente Cabanes se jugaban el triunfo en la Copa. Fue finalmente Puras quien se alzó con el tercer puesto, por delante de Lamberti y De la Casa. Antonio Sainz se había quedado fuera de la carrera al romper una correa de la distribución y Capdevilla al romper el motor a un kilómetro del fin del último tramo. Gracias a estos resultados, fue finalmente el andorrano Gerard de la Casa quien se adjudicó la Copa. Con un material de primera línea, De la Casa ha sabido sacar provecho a su superioridad mecánica, llevando a cabo una temporada sobria y regular. Entre los Opel Corsa, la lucha por el



El debut de Carlos Sainz como piloto oficial del equipo Renault no ha podido ser mejor: ganó el Rallye Valeo con más de un minuto y medio de ventaja sobre Beny Fernández.

Clasificación final

- 1.º Sainz-Boto (R-5 turbo).
- 2.º Beny Fernández-Costa (Porsche 911 SC), a 1.37.
- 3.º Puras-Villazán (R-5 turbo), a 2.51.
- 4.º Lamberti-Rodríguez (Opel Ascona 400), a 3.36.
- 5.º De la Casa-Ribollada (R-5 turbo), a 5.24.
- 6.º López-Planellas (Talbot Sunbeam Lotus), a 10.10.
- 7.º De la Peña-De la Peña (Opel Ascona), a 10.34.
- 8.º Escavias-Spinelli (Ford Escort XR-3i), a 10.38.
- 9.º Holke-Pulgdengobas (Ford Escort XR-3i), a 12.07.
- 10.º Cabanes-Sampere (Opel Manta 200), a 13.58, etcétera, hasta 71 clasificados de 105 participantes.

Antonio Zanini salió como coche cero en la primera mitad del rallye con un Peugeot 205 turbo 16 cedido por los hermanos Almeras.



En su reparación, tras el accidente sufrido hace unas semanas, Beny Fernández tuvo que conformarse con un segundo puesto.



Gerard de la Casa, quinto clasificado, ha sido el vencedor de esta primera edición de la Copa de España de Rallyes.



título se centraba entre Pino y Sangrador. Un minuto de penalización en un control desniveló la balanza a favor de Sangrador, pero con el transcurso de los tramos de la segunda etapa, José Bernardo Pino recuperó el tiempo perdido y pudo adjudicarse el Campeonato. No se sabe aún si podrá optar al premio final (participar en el Rallye de Montecarlo), pero en todo caso este trofeo ya tiene su primer laureado. Entre los 105 equipos participantes (una de las inscripciones más numerosas de cualquier rallye nacional), ha habido de todo. Particularmente han destacado Fidel de la Peña, quien se adjudicó la victoria (por cuatro segundos) en grupo A, superando en el último tramo a Juan Escavias, sobre uno de los Escort del equipo Ford. Escavias realizó un trompo en el último tramo que le hizo perder el puesto. Tras él se clasificó su compañero Roland Holke, que ganó el grupo N, por delante del rapidísimo Mariñas, a bordo de un mo-

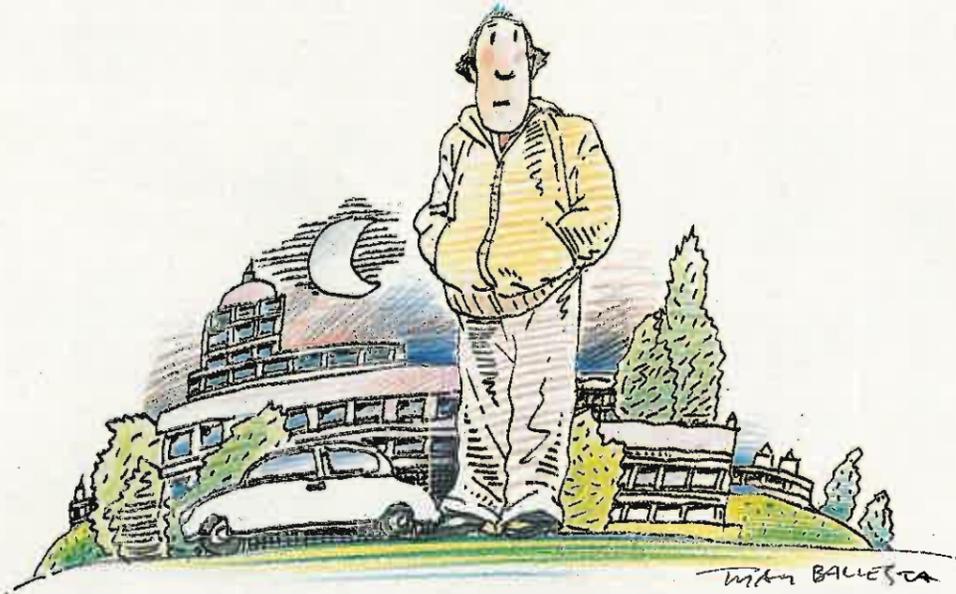
desto R-5 Copa. Una vez más decepcionó el asturiano Cardín, quien sobre un potentísimo Lancia 037 hizo el ridículo bajo la lluvia, siendo superado por Collin y su Ford Fiesta XR2. Tras Pino, en el primer Corsa clasificado, entró «Correcaminos», con el R-11 turbo de circuitos. Un error en el Jarama, que le hizo perder cuatro minutos le impidió luchar por el grupo N. Alfredo del Aguila también fue de los mejores, pero una rotura de la junta de culata hizo abandonar una vez más a un Visa. Como anécdota, señalar que Antonio Zanini, que había firmado ya el contrato con Peugeot-Talbot, salió con un 205 Turbo 16 en versión cliente, como coche cero. A la espera del definitivo, Antonio se conformaba con este vehículo de 200 caballos que fue admirado por el numerosísimo público que asistió al desarrollo de la prueba.

J. M. C.
Fotos: Alfonso J. Nieto

BALLESTA



LO MALO DE COMPRARSE EL COCHE DEL AÑO ES QUE DURA SOLO UN AÑO



Realiza: Pilar Parra/Fotos: Alex Puyol

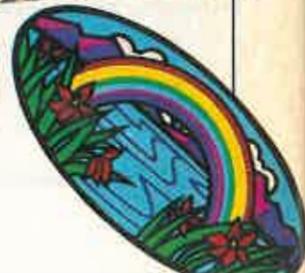
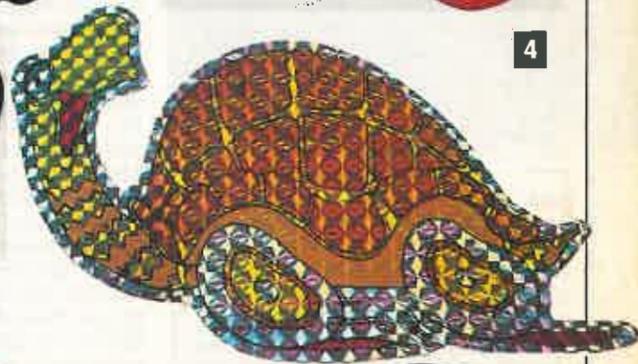
Caprichos

1
Son reflectantes y dan un toque moderno e informal al vehículo. Las pequeñas cuestan 125 pesetas, en Andreu, Ferrocarril, 4 (Madrid)

2
A parte de adornar, los adhesivos como estos sirven también de señalización. Cuestan 90 pesetas, en Andreu, Ferrocarril, 4 (Madrid)

3-4
Adhesivos reflectantes para adornar lo que se quiera. Cuestan 175 pesetas, en la sección de motor de El Corte Inglés

5
Adhesivos transparentes para colocar en coches. El Arco Iris cuesta 200 pesetas, el Lago montañoso y el Corazón, 140 pesetas, en la sección de papelería de El Corte Inglés



SEAT IBIZA. LA PASION POR LA TECNOLOGIA.

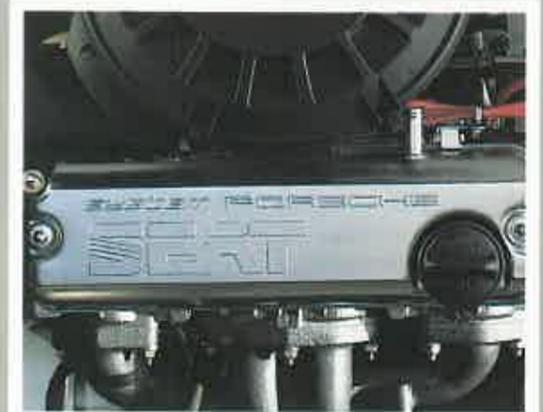
El Seat Ibiza le hará sentir pasión por la tecnología. Pasión por ese refinamiento técnico que ha sido capaz de desarrollar un motor como el Seat System Porsche. De alto rendimiento y bajo consumo. Potente, ligero, fiable, seguro y silencioso.

Pasión por la tecnología, que Seat, en colaboración con los mejores especialistas del mundo, ha sabido utilizar para armonizar las exigencias de economía y diseño con la línea más bella.

Pasión por la tecnología que ha sido capaz de obtener un aprovechamiento integral del espacio. Para ofrecer, en un reducido volumen, la mayor amplitud interior de su categoría. Para proporcionarle a usted el máximo grado de confort.

Venga a los concesionarios de la Red Seat y descubra el Seat Ibiza. Descubrirá la pasión por la tecnología.

Desde 625.000 ptas. FF.

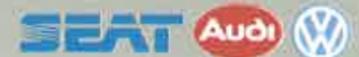


1 año de garantía total
6 años de garantía anticorrosión
Más de 1.000 puntos de asistencia técnica

	POTENCIA	VELOCIDAD	CONSUMO	GASOLINA
MOTOR 1.5	85 CV	175 Kms/h.	4,8	96 NO
MOTOR 1.2	63 CV	155 Kms/h.	4,9	90 NO
DIESEL 1.7	55 CV	150 Kms/h.	5,2	Gas-Oil



Red Seat. La garantía más fuerte.



Valeo

La familia más luminosa.

Para su seguridad, y la de toda su familia, instale en su coche el equipo de iluminación VALEO que más se adapte a las necesidades de su automóvil.

Por su alta tecnología y amplia gama, VALEO es el líder mundial en iluminación del automóvil. Ya sabe -el líder- le ofrece la familia más luminosa, garantizándole máxima seguridad en la conducción nocturna.



CIBIÉ

KINBY

MARCHAL

Ducellier

Valeo

TODO SOBRE EL RALLYE DE INGLATERRA

SEMANAL

Motor 16

GRUPO

8 de diciembre de 1984 • Núm. 59 • 165 ptas.



COMPARATIVA
EL IBIZA
SE ENFRENTA
AL 205

RALLYE VALEO: CARLOS SAINZ DEBUTO Y GANO
PRUEBA COMPLETA DEL MG MONTEGO