



15 de diciembre de 1984 • Núm. 60 • 200 ptas.

EXTRA 1985

**LOS COCHES QUE VIENEN • LAS MEJORES OFERTAS
EL NUEVO CODIGO DE LA CIRCULACION, ATASCADO**
**PRUEBAS: LANCIA THEMA 2.0 TURBO • CITROËN GSA, FORD ESCORT 1.3,
RENAULT 11 GTL, SEAT RONDA 1.2 Y TALBOT HORIZON LS, COMPARADOS**
CAMILO JOSE CELA: «QUIERO UN ROLLS CON CHOFERESA NEGRA»



Más importante que la posibilidad de elegir es la seguridad de acertar.

Pocas veces el motociclismo de élite permite contemplar dos ejemplos tan perfectos de evolución tecnológica bajo una misma marca. Cuando esta marca es BMW, además de dos brillantes expresiones de lo que BMW es capaz, usted tendrá ante sí la seguridad de elegir con acierto. Sobre cualquier terreno. Entre la robustez mecánica del poderoso boxer, o la satisfacción de perderse en la distancia con la potencia de la Serie K. Con el boxer hará la elección de la fiabilidad. Sobre un motor de dos cilindros que le llevará a terrenos que otros conocerán mucho más tarde. Es el motor que impulsa la leyenda BMW. Y la leyenda continúa... Con la serie K. La opción tecnológica.

Una motocicleta que ha hecho cambiar el panorama de las altas prestaciones, aplicando tecnología punta al placer de cortar el aire sobre dos ruedas. Con su Compact Drive System. Una unidad de potencia, de cuatro cilindros horizontales, que le harán proyectarse lejos del resto. Lejos de cualquier opción que no sea BMW. ¿Boxer o Serie K? La elección es fácil. Elija BMW.



BMW Ibérica S. A.

TAPSA



Esta semana

De Schumpeter a Lázaro

Apoco de cumplir su primer año de vida, nuestro MOTOR16 inicia una segunda etapa de fortalecimiento empresarial y periodístico. La dimisión de nuestro director-fundador Tomás Cavanna, a quien se debe, sin duda, la parte principal del éxito de lanzamiento de MOTOR16, y su sustitución por Félix Lázaro, periodista de toda la vida y últimamente redactor-jefe de «Cambio 16», son la expresión más clara para el lector de nuestros nuevos rumbos. Queremos seguir siendo los mismos, pero más y mejor.

En este primer año hemos logrado el objetivo principal: colocar nuestra revista en la vanguardia de las de su género, con un eco e influencia sin par frente a la Administración y al sector y con una credibilidad de primera magnitud entre los lectores. Para lograrlo, hemos tenido que conjuntar un equipo profesional excelente que, con medios y buena organización, ha sido capaz de realizar semana tras semana una gran revista del automóvil en sentido amplio.

Pero no nos contentamos con los resultados ya obtenidos. El ejemplo de las revistas europeas del automóvil nos exige aún más. Queremos que el universo lector de estas revistas en España sea proporcionalmente tan amplio y diversificado como el de los principales países europeos. Y para ello creemos que hay que mejorar aún más el contenido y la calidad periodística de MOTOR16.

Hasta ahora hemos ido en vanguardia en nuestro sector. Buena prueba de ello es la radical mejora de las principales revistas españolas del automóvil —nuestras competidoras— desde nuestra aparición. El nacimiento de MOTOR16 ha permitido así que los españoles puedan comprar más y, sobre todo, mejores revistas del motor desde hace un año. Son ventajas indudables de la competencia que sólo al ciudadano favorecen. Desde que

nació MOTOR16 bien puede decirse que nuestro sector de revistas ha salido definitivamente del nivel artesanal y ha alcanzado niveles de desarrollo comparables a los europeos. Bien orgullosos nos sentimos de ello.

Pero ahora queremos progresar aún más en la definición y mejora de nuestro producto periodístico. En ese sentido, la llegada de Félix Lázaro a la dirección de MOTOR16 sólo puede servir de garantía de éxito en la nueva etapa. Félix Lázaro es periodista de amplísima experiencia, desde el diario «Madrid» a la fundación de «Diario 16», y últimamente la jefatura de Redacción de nuestra revista hermana, o madre, «Cambio 16». Lo ha hecho todo en su profesión, lo sabe casi todo, tiene instinto, imaginación e inteligencia de sobra, y todo ello lo dedicará a la mejora periodística de MOTOR16. Puedo asegurarles que, a partir de ahora, cuando aterrice, MOTOR16 les dará una agradable sorpresa creativa cada semana. No sólo queremos informarles con excelencia, queremos además amenizarles la vida, entreteniéndoles informando. Ese es nuestro principal reto periodístico actual.

Finalmente, para fortalecer empresarialmente a MOTOR16 en esta segunda etapa y lograr así su mayor integración en el Grupo, hemos nombrado editor de la revista a Romualdo de Toledo, uno de los 16 fundadores de esta casa y actualmente director general del Grupo para nuevos proyectos. El magnífico equipo profesional de MOTOR16, encabezado por tal director y tal editor, se lanza así a una mejora sustancial de la revista. No sólo queremos ser los mejores, sino mejores cada día. Son cosas de la vida, ley de la competencia, aforismo de Hayek y Schumpeter, por ejemplo.



Félix Lázaro

Juan-Tomás de Salas

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16		66 CONOZCA SU COCHE	Temblores, fuera
6 ACTUALIDAD	La seguridad del transporte, a examen	67 PASATIEMPOS	
9 LO ULTIMO	Nuevos Audi Quattro y Fiat Regata Weekend	68 AGENDA PERSONAL	
14 FRENTE A FRENTE	GSA, Escort, R-11, Ronda y Horizon	74 MI PRIMER AMOR	José Sacristán
24 FUERA DE SERIE	Aston Martin DB-6	76 UN AÑO DE DESAFIOS	
27 A FONDO	Lancia Thema I.E. Turbo	80 NIETO, A POR LOS CATORCE	
35 EXTRA 1985	Lo que nos trae el año que viene	108 GENTE SOBRE RUEDAS	Camilo José Cela
36 LOS COCHES QUE VIENEN		112 OCIO	Ruta del Descubrimiento
43 AUTOVIAS DE ESTRENO		115 VIAJES	De Lanzarote al centro de la Tierra
48 COMERCIO E INDUSTRIA		117 XAVIER DOMINGO	Las cebollas
59 MERCADO	Oferta de la semana	120 CAPRICHOS	
60	Precios coches nuevos	123 DEPORTE	1.000 kilómetros de Sandown Park
62	Precios coches usados	126	Rallye RACE Centro
63	Precios motos	130 JUAN BALLESTA	

**Pág.
36**

Los futuros modelos de las marcas, desvelados.



**Pág.
83**

Especial, treinta y dos pruebas de motos.





Inminente acuerdo Seat-VW

Parece inminente la firma por parte de Seat y de Volkswagen de un protocolo de intenciones que perfilará la futura participación de la empresa alemana en la española. Dos equipos de ambas sociedades han estado discutiendo las alternativas de un acuerdo, por el que VW tomará una participación accionarial directa en Seat, probablemente a cambio de una asunción de deudas de la firma española. Asimismo se piensa en poner en marcha una operación acordeón para reducir el capital de Seat a sus «dimensiones reales». Este puede ser el primer paso para la proyectada futura reprivatización de la empresa española. Por otra parte, la unificación de motores entre las gamas Seat Ibiza y Volkswagen Polo va a ser bastante amplia. Además de que el Ibiza emplee el motor 1.000 c.c. del Polo, también montará dentro de muy poco el diesel del Golf.

SUBIERON LOS PRECIOS

PEUGEOT Talbot y a continuación Renault han subido los precios de la mayoría de sus modelos, que, ya matriculados, quedan de la siguiente forma: Peugeot 205 GL, 841.730 pesetas; GR, 898.800; SR, 949.305; GT, 1.021.327; GTI, 1.772.273; 505 GL, 1.409.827; GR, 1.639.042; GTI, 1.954.768; GLD, 1.617.027; Talbot Horizon LS, 938.945; GL, 995.517; GLS, 1.069.332; GT, 1.147.032; LD, 1.142.260; GLD, 1.180.333; GTD, 1.271.760; Renault 4 TL, 634.182; 5 GTL 3P., 847.799; 5 GTL 5P., 879.915; 5 TX, 963.421; 5 Copa Turbo, 1.311.497; 6 GTL, 798.848; 9 GTC, 967.345; 9 GTL, 1.020.181; 9 TSE, 1.114.587; 9 GTD, 1.164.962; 11 GTC, 974.338; 11 GTL, 1.051.481; 11 GTS, 1.099.396; 11 TSE, 1.147.829; 11 Turbo, 1.334.548; 11 GTD, 1.197.557; 18 GTS, 1.286.414; 18 GTX, 1.415.396; 18 GTD, 1.489.489; 18 GTD Familiar, 1.556.052; 18 Turbo, 1.530.526;



25 GTS, 2.027.924; 25 GTX, 2.382.323; 25 GTD, 2.328.166; 25 Turbodiesel, 2.624.435; Fuego, 1.895.977.

ACCIDENTES QUE NO CESAN

SEIS muertos, un desaparecido y dieciséis heridos es el trágico balance de dos espectaculares accidentes registrados la pasada semana en el País Vasco. En uno de ellos, la niebla de nuevo fue protagonista de un choque en cadena en la autopista Bilbao-Behovia, en la que se vieron implicados veinticinco automóviles. El incendio de varios de ellos coadyuvó a que el choque diera un balance de víctimas más alto. En el otro, un autobús de línea derrapaba a causa de la lluvia y se precipitaba al mar desde una altura de quince metros en las proximidades de Zumaya. En este último caso se ha hecho hincapié en la edad del vehículo —más de doce años—, aunque había pasado sin problemas las revisiones reglamentarias.

Los «fantasmas» de tráfico

Se ha celebrado en Madrid un Congreso Nacional de Tráfico y Seguridad Vial auténticamente fantasmal, ya que su organizador, la Dirección General de Tráfico, se ha encargado de que no trascendiera lo que en él se discutía, llegando al desprecio más absoluto hacia los medios de comunicación, cuyos representantes, inicialmente convocados (?), no han tenido el más mínimo acceso —sino al contrario— a los interesantes temas, se supone, que en él se debatían. Eso sí, tras succulentos y opíparos saraos a los invitados —¡había hasta extranjeros!— se ha sabido que es intención del señor Palacín disponer de un programa fijo en la Televisión Española sobre seguridad vial, y que se potencie la educación de los futuros conductores desde la escuela.



Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas.
Vicepresidente: Alejandro Muñoz Alonso

Director: Félix Lázaro.

Editor: Romualdo de Toledo

Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brío (Información); Angel Carhenilla (Arte y Fotografía); Sergio Piccione (Producto). Redacción: María Jesús Benet, 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 Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibañez (Suiza); Lia Levit (Argentina); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Olegario Torralba, Juan G. Aso. Fotografía: Alfonso J. Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Simonnetta Garin (Pruebas); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Víctor Piccione (Pruebas); M. 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. Imprime: 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.

MEJORAS EN LAS CARRETERAS PIRENAICAS

EL Consejo de Ministros aprobó tanto las expropiaciones necesarias para mejorar importantes carreteras como los fondos para obras de mayor entidad. Entre las primeras, cabe citar la mejora de la carretera de Bellver de Cerdaña a la Seo de Urgel, carretera ésta que prolonga el túnel del Cadí, y es ahora paso obligado hacia Andorra. Por su parte, la ciudad de Olot va a verse libre del paso por su núcleo urbano, ya que se van a acometer las obras de la variante de la carretera de Gerona a Olot. Estas obras suman unos dos mil millones de pesetas.



Autopistas: A 130 por hora

La Dirección General de Tráfico, es muy posible que en un futuro inmediato modifique los límites de velocidad, según ha podido saber MOTOR16. En un estudio efectuado por expertos, han estimado que es posible aumentar los límites en las autopistas hasta los 130 kilómetros por hora.

GASOLINA MAS CARA, YA

LA subida del precio de los productos petrolíferos parece, finalmente, decidida para primeros de año, después de que ni la carrera del dólar ni el costo del petróleo hayan animado al superministro Boyer a llevarla a cabo en este mes de diciembre. Sin embargo, aunque esos factores no influyen en este anuncio de subida, sí lo hace el incremento recaudatorio que por este concepto está previsto en el proyecto de presupuestos para 1985. De momento, el Ministerio de Industria ha propuesto una subida global en torno al 15 por 100, pero distinguiendo muy bien entre gasolinas y otros productos como el gasóleo. Tal y como ya adelantó MOTOR16, se pretende que sea precisamente el gasóleo de automoción el que registre un aumento mayor para compensar el desequilibrio de precios respecto a los vigentes en Europa.

Mejores accesos a Madrid

El pasado lunes se firmó en Madrid un importante convenio entre los Ministerios, la comunidad autónoma y el Ayuntamiento, que contempla la creación de una red de centros de regulación de tráfico en los accesos a la capital de España. El acuerdo fue firmado por el responsable de Interior, José Barrionuevo; el titular de Obras Públicas y Urbanismo, Julián Campo; el presidente de la autonomía madrileña, Joaquín Leguina, y el alcalde de Madrid, Enrique Tierno Galván. De momento se prevé establecer esos centros en las carreteras radiales y en otras dos nacionales (la 401 y la 607), así como la colocación de postes de auxilio en todas ellas y en la M-30 dentro del área del ente autonómico.

CIEN OCTANOS

- La multinacional General Motors va a subsanar un defecto en el eje de las ruedas traseras de más de tres millones de automóviles vendidos en Estados Unidos.
- Pierre Semerena, que hace tiempo fue director de operaciones de Renault en España, y que última-mente lo era de Renault Vehículos Industriales en España, ha sido nombrado director de la división de automóviles de turismo de la empresa francesa. Sustituye a Pierre Tibergehlín.
- General Motors Corporation anunció en su sede de Detroit la decisión de no fabricar más modelos con motor diesel, a excepción del Chevette. Tal medida se debe a la baja demanda de estos coches, ante el precio del petróleo.
- En el plazo de un año deberán realizarse las obras pertinentes para que la estación de Sans de Barcelona se convierta en un parking al ai-

- re libre con capacidad para seiscientas plazas.
- La Guardia Civil de Tráfico ha adquirido cuarenta unidades del Peugeot 505 GTI, que serán destinadas preferentemente a la vigilancia en autopistas.
- Angel Martín y Cabiedes ha sido nombrado gerente comercial de ENASA, sucediendo a José A. Piñeiro, de quien ha sido íntimo colaborador en los últimos años.
- El Peugeot 205 tres puertas se presenta en el próximo mes de enero. La versión diesel se hará esperar hasta el mes de abril. En cuanto a la GTI, por el momento sigue en duda su producción en Villaverde.
- Los conductores de la empresa Transportes de Barcelona han iniciado una huelga indefinida solicitando la retirada de los autobuses de la serie 7.000 de Enasa, pese a que en ellos no se ha detectado ningún tipo de fallo técnico.

Derbi venderá las Kawa

El fabricante de motocicletas Derbi ha firmado un acuerdo con la empresa japonesa Kawasaki Heavy Industries para distribuir sus productos en España. En un principio Derbi importará tres modelos de motocicletas, una trail de 600 centímetros cúbicos y dos de carretera, la GPZ 600 R y la GPZ 900 R. Estas motos se comenzarán a vender en el mes de marzo.

LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE A EXAMEN

LAS CONDUCTORAS, CON MEJOR NOTA

EXISTE el tópico generalizado de que la mujer al volante entorpece la circulación por mor de su tendencia a la distracción; de que desconoce normas básicas y las características de su vehículo; de que rechaza la velocidad y olvida a los conductores que la rodean. Sin embargo, como buenos tópicos, este retrato de las conductoras no se ajusta a la realidad. De hecho, la mujer se enfrenta mejor preparada que el hombre a los viajes largos: se detiene menos, no prueba el alcohol, alcanza velocidades medias más altas, no le faltan los medios de aviso o auxilio y goza exactamente igual con las manos al volante.

Este es el resultado a bote pronto que se obtiene del «tacómetro social» elaborado por un equipo de expertos —dirigido por Amando de Miguel— del Instituto de la Comunicación Pública (ICP), a partir de una amplia encuesta sobre el grado de concienciación social ante la seguridad en el transporte, realizada bajo los auspicios del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, que fue dada a conocer el pasado lunes en un acto presidido por Enrique Barón.

Independientemente de los resultados obtenidos sobre el tema de la seguridad, que comentaremos más adelante, resalta de todo el trabajo el estudio realizado sobre los hábitos de los conductores de coches, a los que se les sometió, en una parada en ruta —concretamente Bailén—, a una compleja batería de preguntas para indagar algunos rasgos más sobresalientes del viaje que

estaban realizando. El equipo encargado de la investigación ha podido componer una especie de «tacómetro sociológico» que recoge el perfil del conductor y que destaca, especialmente, la importancia de la variable sexo (véase cuadro adjunto).

Según esos datos, la mayoría de los conductores masculinos son los auténticos correcominos de nuestro país, debido especialmente a que ocupan la gran parte de puestos de trabajo que exigen recorrer más de 20.000 kilómetros al año. Por otra parte, también son los que obtienen primero el carné de conducir en lo que a edad se refiere.

Del largo viaje analizado se obtienen otros suculentos datos. La mujer tarda menos en llegar a su lugar de destino porque se detiene poco al borde de la carretera y obtiene unas medias de ve-

locidad igual o superior a los 110 kilómetros-hora. Asimismo, van mejor equipadas que los hombres en equipo de seguridad (linternas, extintores, etcétera).

Por otra parte, y a preguntas concretas, se muestran más partidarias que los hombres de que no exista límite de velocidad y creen que el Código de la Circulación no debería ser tan estricto. En general, estamos ante un conductor de coche que se distingue muy claramente si es varón o mujer. Los varones parecen conductores más «profesionales», más avezados, más descontentos de las normas de velocidad, pero más cumplidores de las mismas. Parán más a descansar y son menos precavidos, todo ello en relación con las mujeres. Como dato curioso se detecta que, en las paradas, los varones toman con preferencia café y alcohol, y las mujeres, cola, tónica, leche o agua.

Otro dato a tener en cuenta es la actitud ante un semáforo en rojo. La mujer aparece como más dispuesta a pasárselo, si no hay peligro, que los hombres. Además, los investigadores han encontrado otro elemento que da que pensar en este punto. De las personas encuestadas, aquel que se saltaría el semáforo piensa que todo el mundo cumple las normas de Tráfico. Y el que no está dispuesto a hacerlo cree que nadie cumple esas mismas normas.



ANGEL CARRIBELLA

«TACOMETRO SOCIAL»

Situaciones o rasgos	Varones (%)	Mujeres (%)
CURRICULUM COMO CONDUCTORES		
— Conducen 20.000 km., o más, al año	63	14
— Sacaron el carné a los dieciocho años de edad	53	33
— Gozan conduciendo	86	78
— Suelen avisar con la intermitencia de los faros la presencia de la Policía de Tráfico	24	18
VIAJE QUE REALIZAN AHORA		
— Es un viaje largo (450 o más km.)	58	59
— Tardarán siete o más horas	43	33
— Realizarán cuatro o más paradas	25	12
— Velocidad media: 110 km. o más	27	58
— Llevan puesto el cinturón de seguridad	91	98
— De los que lo llevan puesto, el cinturón de seguridad, porcentaje que «lo lleva por obligación»	34	42
— Llevan linterna	68	76
— Llevan extintor	51	53
— Llevan señal de avería	48	65
— Llevan pinzas de batería	29	24
OPINIONES		
— El límite legal de velocidad debería suprimirse o elevarse en:		
a) Carretera	33	16
b) Autopista	58	28
— El Código de la Circulación debería ser más estricto	22	12
— Pasarían un semáforo en rojo si no hubiera peligro	34	45

Un estudio del ICP lo refleja: el conductor masculino obtiene antes su carné y recorre más kilómetros al año, debido a distintos condicionantes sociales. Pero las mujeres conductoras están penalizadas por mitos injustificados. Profundizando, se aprecia que son más seguras que los hombres.

Del resto de los temas recogidos en el trabajo destaca obviamente la actitud de los españoles ante la seguridad como factor de preferencia entre los distintos medios de transporte. En resumen, se puede decir que los encuestados tienden a considerar el medio de transporte elegido como el más seguro y, además, le atribuyen otras ventajas: más barato (viajeros de autobús y tren), más cómodo y rápido (viajeros de avión). Sin embargo, las mismas personas estiman que el coche es más cómodo y rápido que el autobús, más barato que el avión y más rápido que el tren.

Aunque esta investigación del Instituto de Comunicación Pública es sólo una primera base de un programa más amplio que tiene como fin preparar campañas específicas para mentalizar a los españoles ante su propia seguridad, se puede adelantar ya otra serie de conclusiones sobre nuestra actitud ante los transportes, que en resumen pueden ser éstas:

— Intensa utilización de los diferentes medios de transporte. Alrededor de una tercera parte de los conductores de coches utilizaron alguna vez en el periodo de la encuesta —noviembre— el autobús o el taxi

— La utilización más frecuente del coche aún se asocia con la posición social. Los automovilistas cuentan con un



ALFONSO J. NIETO

nivel de estudios superior al de los viajeros de autobús.

— El conductor de coche es fiel a su medio más usual de transporte en caso de opción.

— Destaca finalmente la incongruencia entre el hecho de que la culpa de los accidentes se atribuyen a facto-



res personales (imprudencia, falta de respeto a las normas, exceso de confianza), mientras la responsabilidad final se proyecta hacia la inspección insuficiente, las vías públicas o las autoridades.

Raúl R. Sáez

Amando de Miguel

Accidentes: Todos somos testigos



Los accidentes de transporte no suceden todos los días a todas las personas, parece obvio, pero sí, casi todas las personas acaban por tener alguna relación personal con

los accidentes, bien como testigos o como víctimas. En la tabla número uno se narra esa experiencia para los grupos que hemos consultado en la encuesta del ICP.

Casi todo el mundo ha sido testigo, como media, de algún tipo de accidente. Curiosamente, los conductores de coche son los que han presenciado menos accidentes, sobre todo de bici-moto. Acaso haya aquí una pequeña traición del subconsciente, ya que muchos de esos accidentes suelen provenir del topetazo con un coche. Por lo demás, no hay grandes sorpresas en los datos. Los accidentes de coche son mucho más frecuentes que los demás, seguidos de los de bici-moto, lo que concuerda con lo que sabemos por la información estadística.

Tampoco se detectan grandes irregularidades en la serie de accidentes que han tenido los entrevistados. Los más próximos a esta experiencia son los pasajeros de avión, seguramente los que más se mueven sobre ruedas, pero las diferencias entre los grupos consultados no son especialmente dramáticas.

Concentrémonos por un momento en los accidentes más frecuentes, los de coche y bici-moto. En todos los casos, la diferencia esencial es la que establece el sexo. Los va-

rones de todas las encuestas han presenciado y han tenido más accidentes que las mujeres (tabla número 2). La diferencia más acusada se produce en los conductores de coche (la mitad de ellos, si son varones, han tenido algún accidente de coche, frente al 27 por 100 si son mujeres), y en los pasajeros de tren (40 y 24 por 100, respectivamente).

Una de las escasas asociaciones más relevantes con clase social es la de suponer que las clases altas son más propicias a los accidentes, en especial los de coche, sobre el que ruedan más. Nues-

tros datos, empero, no validan demasiado esa hipótesis, que podríamos llamar «compensatoria». Únicamente se podría rastrear en los pasajeros de avión que, como queda dicho, son de clase más desahogada y los más propicios a los accidentes. Dentro de ese grupo, a su vez, se establece que del número de pasajeros de avión que han tenido algún accidente de coche el nivel de estudios universitarios correspondía al 46 por 100 del total; un 43 por 100 había cursado el BUP, el 33 por 100 EGB, y no tenía ningún estudio el 17 por 100.

En los viajeros de autobús se dibuja una progresión en el mismo sentido si consideramos el hecho de haber presenciado algún accidente: un 68 por 100 tiene nivel universitario, el 57, BUP; el 58, EGB, y el 20 por 100 ninguno.

Detrás de estas asociaciones late el peso de la variable sexo, que, como hemos visto repetidas veces, es la que mejor discrimina en el comportamiento de las personas frente al transporte. «El coche es masculino», se podría decir, y podríamos añadir que «los accidentes de coches también son masculinos». La accidentalidad del transporte puede ser considerada como una manifestación más —si bien cruenta— de los intercambios sociales. Es sabido que los varones, y los varones en una posición social más elevada, participan en redes más densas de intercambios.

Es lógico, por tanto, que se aprecie en ellos una más alta propensión a los accidentes. Es la «teoría de las compensaciones». Los ricos viven más..., pero mueren más de accidentes.

TABLA 1: EXPERIENCIA PERSONAL DE ACCIDENTES

HAN PRESENCIADO...				
...algún accidente de	Pasajeros de autobús	Conductores de coche	Pasajeros de avión	Pasajeros de tren
Coche	57	56	63	49
Bici-moto	24	13	20	14
Autobús	10	7	8	10
Taxi	7	5	8	3
Avión	1	1	5	1
Tren	1	2	4	6
Metro	*	—	1	1
Tren de cercanías	*	1	1	5
(Suma de porcentajes) ...	100	85	110	89

HAN TENIDO...				
...algún accidente de	Pasajeros de autobús	Conductores de coche	Pasajeros de avión	Pasajeros de tren
Coche	32	44	44	33
Bici-moto	16	12	11	12
Autobús	2	1	1	2
Taxi	1	1	1	1
Avión	—	—	2	—
Tren	*	1	1	2
Metro	—	—	1	*
Tren de cercanías	—	—	*	2
(Suma de porcentajes) ...	51	59	61	52

Nota: * = Menos de 0,5 por 100.

TABLA 2: EXPERIENCIA POR SEXO

	Pasajeros de avión		Conductores de coche		Pasajeros de autobús		Pasajeros de tren	
	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres
Han presenciado accidentes de								
Coche	69	44	59	45	61	53	61	35
Bici-moto	21	17	16	4	28	20	20	7
Han tenido accidentes de								
Coche	47	33	50	27	34	30	40	24
Bici-moto	13	5	15	2	21	11	16	7

REYES DE LA NIEVE

TAL y como estaba previsto desde hace un par de años, la gama Audi dispone ya en todos sus modelos de versiones con tracción a las cuatro ruedas: se configura así una línea Quattro de in-

dudable atractivo comercial. Los nuevos 100 CS Quattro, tanto en su versión berlina como en su versión familiar, la denominada Avant, reciben el refuerzo de la tracción total. En ambos casos se monta un motor inédito de 2,2 litros de cubaje y cinco cilindros, que dan 138 caballos de po-

tencia gracias al apoyo de un sistema de inyección mecánica K-Jetronic. La caja de cambio es de cinco velocidades, con una quinta marcha de estilo bastante económico, pero sin caer en las exageraciones a que nos tienen tan acostumbrados los modelos alemanes. Los 100 CS Quattro incorporan

la tracción a las cuatro ruedas con dispositivo de bloqueo de diferenciales a voluntad.

Los más de 1.700 kilos de peso del conjunto se detienen en cualquier circunstancia gracias a los cuatro frenos de disco —los delanteros autoventilados— y al sistema de corrección de fre-



El 100 Quattro, en realidad una de las aspiraciones del doctor Piech, impulsor de Audi



nada en curva, muy similar al ABS.

En cuanto se refiere a equipamiento, los Audi 100 Quattro se configuran como una versión semideportiva con: volante de cuero, llantas de aleación, ordenador de viaje y asientos anatómicos sumamente envolventes, en opción se ofrecen asientos de reglaje eléctrico con memoria. Las cifras de consumo homologadas son de 6,8 litros a los 100 kilómetros cuando se rueda a 90, 8,4 litros cuando se rueda a 120 kilómetros por hora y 12,9 litros en ciclo urbano. La velocidad máxima es superior a los doscientos kilómetros por hora.

La versión 100 CS Quattro Avant no se diferencia en nada de la berlina, salvo en su peso, superior en unos cuarenta kilos; el consumo del Avant es algo superior y su velocidad punta es algo inferior a los 200 kilómetros por hora.

El Audi 200 Quattro Avant es, por su parte, el más potente y rápido vehículo familiar del mundo provisto de cuatro ruedas motrices; va equipado con un motor turbo inyección que da 182 caballos de potencia y supera fácilmente los 220 kilómetros por hora.

La tracción a las cuatro ruedas, combinada con los bloqueadores de diferencial y el sistema de frenos ABS,

en este caso ofrecido de serie, es, hoy por hoy, el conjunto más eficaz para circular sobre hielo o nieve a considerable velocidad y con una seguridad inimaginable hace tan sólo unos años. Los responsables de Audi afirman con orgullo que no hay en el mundo un vehículo que se le pueda comparar. El equipo es completísimo, con detalles tan refinados como la iluminación del cuadro, cuya intensidad se regula electrónicamente.

El Coupé Quattro es el hermano pequeño del laureado Quattro, un vehículo nacido casi exclusivamente para la competición. El nuevo Coupé Quattro se diferencia de su hermano mayor en algunos detalles de la carrocería y en su motor, que en este caso es «atmosférico» y no turbo, como en el coche campeón mundial de rallyes; con cinco cilindros y 2,2 litros de cubaje, da 136 caballos de potencia, suficientes para lograr una velocidad máxima por encima de los doscientos kilómetros por hora, con unos consumos en carretera de 7,3 y 9,1 litros, y 12,9 litros cuando se rueda en ciudad.

Las nuevas versiones Quattro no están disponibles por el momento en el mercado español y sus precios son todavía una incógnita a la hora de escribir estas líneas.



CON UNA PUERTA DE MAS

El mercado europeo absorberá 600.000 coches familiares en 1985 —un 13 por 100 estimado de mejora sobre el año que termina—, cantidad significativa frente a las ventas totales de coches en Europa. La aparición del Fiat Regata, cuyas distintas variantes están bien asentadas en el mercado, plantea la desaparición de los correspondientes del 131 y, por fin, como ya se vio en

trampilla adicional que puede soportar hasta 150 kilos de peso. Abierta, facilita la carga de objetos pesados.

Prestaciones y consumos se mantienen próximos a las de sus equivalentes con carrocería berlina convencional, pues no hay cambios mecánicos estructurales; sólo pequeños retoques a la suspensión trasera y un coeficiente aerodinámico ligeramente más favorable.



El Regata sólo podía dar lugar a un coche de tipo familiar como el Weekend. Su estilo y sus características de habitabilidad son adecuados. La accesibilidad está bien conseguida.

Lingotto, el Regata Weekend viene a reemplazar a los Panorama, de los que se han producido 170.000 ejemplares en diez años. El arma de los Weekend reside tanto en su mecánica moderna —más moderna, al menos, que la de los 131— como en sus soluciones prácticas de cara a una utilización familiar. Entre ellas, un interior diáfano, de amplia y versátil transformabilidad, que admite de 460 a 1.400 litros de equipajes; existe la posibilidad, aunque con carácter opcional, de abatir sólo una parte del asiento posterior —que en ese caso es del tipo 30/60—, con lo que las posibilidades de uso se multiplican, detalle de agradecer en este tipo de vehículos eminentemente funcionales.

El paragolpes trasero, en su tramo central, es abatible hacia abajo, en forma de

Un detalle importante es que su comercialización en España no se producirá hasta el verano de 1985. Nada se sabe, por tanto, de su precio definitivo, aunque para el resto del mercado europeo se estima que los precios globales estarán situados aproximadamente un 5 por 100 por encima de los correspondientes a las versiones berlina.

El Regata Weekend se produce con motores de gasolina y diesel, con las siguientes versiones: el 70, con el motor 1.300 de 68 caballos y acabado normal; el 100S, con el motor biárbol de 1.600 centímetros cúbicos y 100 caballos de potencia, en acabado Super. Los diesel son los D y DS, con acabado Normal y Super, respectivamente, equipados con el motor 1,7 litros de 58 caballos y el de 1,9 litros de 65 caballos.

SERVICIOS PARA TENER EN CUENTA

del Banco Popular.



Porque estas Tarjetas están concebidas, precisamente, para no llevar dinero.

Con nuestra VISA, Ud. podrá comprar sin dinero (y a crédito, si lo desea), en miles de establecimientos en España y en todo el mundo. American Express es una muestra internacional de prestigio, que le facilita atender sus gastos sin un límite pre-establecido.

Y Multicard le sacará más de una vez de apuros, permitiéndole obtener dinero en efectivo en nuestros 250 cajeros automáticos, a cualquier hora del día o de la noche. Nuestras Tarjetas son populares entre quienes no usan dinero. Pídalas.

BANCO POPULAR ESPAÑOL



Ford, campeón de España.



En el Campeonato de Velocidad en Circuito 1984, Ford se ha alzado una vez más con la victoria.

En su bautismo de fuego, el novísimo Fiesta XR2 ha contribuido decisivamente a este brillante resultado.



Diseño y Calidad

FRENTE A FRENTE

**GSA X1, ESCORT 1.3 LASER, R-11 GTL,
RONDA "P" 1.2 GL Y HORIZON LS**

FAMILIARES DE CORAZON PEQUEÑO

CUATRO puertas más portón trasero; interior transformable por abatimiento del asiento trasero; carrocerías de tipo berlina dos volúmenes. Estos son los rasgos comunes a estos cinco coches, cuyas dimensiones externas rondan los cuatro metros de longitud. A ellos se añaden unos motores de cilindradas variopintas, cuya coincidencia son los 65 caballos de potencia que proporcionan, dato que hace posible la participación del Citroën GSA. La intervención del coche de Citroën requiere matización previa, pues una característica evidente y cuantificable de su modelo GSA es la desproporción entre su longitud, superior a la media en unos veinte centímetros, y su anchura, que es ligeramente inferior a la de sus rivales —un centímetro menos que

su antagonista más estrecho, el R-11—, lo que da una impresión visual curiosa. Por lo demás, aunque algo grande para su modesto motor, el GSA tiene por derecho propio un lugar en esta confrontación: por precio, características mecánicas y fiscalidad.

El denominador común en esta ocasión es la potencia, que se mantiene en una media aproximada de 65 caballos. Esta cifra es exacta en el caso del Citroën y el Talbot; algo elevada (69 caballos) en el Ford y más baja de la media en el caso de los Renault (60) y Seat (63 caballos).

Estas potencias se obtienen a partir de cilindradas muy dispares, pues a los 1.200 centímetros cúbicos del motor Seat-Porsche se añaden los 1.300 de los motores Citroën y Ford, los 1.440 cen-

tímetros cúbicos del Talbot Horizon.

Las versiones posibles para cada uno de los modelos básicos, a excepción de la monoversión ofrecida por el R-11 y el Horizon, son muchas. Esto nos ha obligado a elegir una línea de precio, capaz de hermanar todas las posibilidades de elección. Así, nos encontramos con un GSA X1 bastante bien equipado; un Escort Láser de precio muy interesante y siempre acreedor a un equipamiento extenso en opciones; un R-11 GTL monoversión, discretamente equipado y caro de comprar; un Ronda GL ventajoso en su presentación y en línea de precio con sus rivales más caros. Y un Horizon LS, por fin, que renuncia a cualquier pretensión en materia de equipamiento para ofrecer la opción más barata del grupo.



FRENTE A FRENTE

Precio en la calle:
1.008.915 ptas.

Fecha de presentación: 1973.
Fabricante: Citroën Hispania, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.
Número de talleres: 866.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Buenas prestaciones.
- Frenos muy potentes.
- Estabilidad a toda prueba.

DEFECTOS

- Instrumentación difícil.
- Frenos de tacto delicado.
- Acabado elemental.



Precio en la calle:
994.630 ptas.

Fecha de presentación: Septiembre de 1981.
Fabricante: Ford España, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.
Número de talleres: 400.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Buenas prestaciones.
- Acabado de gran calidad.
- Cambio preciso.

DEFECTOS

- Estabilidad mediocre.
- Plazas traseras.
- Relaciones de cambio.



**INTERIORES:
ESPACIO Y CONFORT
A LA MEDIDA**

En materia de accesibilidad, todos se encuentran en situación similar, pues disponen de cuatro puertas y un portón trasero para la carga de equipajes. No existen grandes limitaciones en ningún caso a la entrada y salida de pasajeros, pero el Escort y el Ronda presentan las peores puertas traseras; son demasiado estrechas y los pasos de rueda invaden buena parte de la sección disponible, lo que obliga a costosos ejercicios a los menos ágiles.

El mejor habitáculo en longitud es el del Horizon, seguido por el del Renault 11. En peor situación quedan sus concurrentes, aunque el Citroën tiene

Precio en la calle:
928.326 ptas.

Fecha de presentación: Septiembre de 1980.
Fabricante: Automóviles Talbot, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.
Número de talleres: 435.
Plazo de entrega: Inmediato.

Compactos con dimensiones próximas a los cuatro metros, en esta ocasión equipados con los motores más pequeños. Arriba, el Citroën GSA, un veterano, capaz de batir a sus rivales por comportamiento. Debajo de él, el Escort, un alemán universal de brillante terminación y diseño.



FRENTE A FRENTE

Precio en la calle:
1.017.681 ptas.

Fecha de presentación: Junio de 1983.
Fabricante: FASA-Renault.
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.
Número de talleres: 1.400.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Consumo reducido.
- Comportamiento.
- Confort.

DEFECTOS

- Motor ruidoso.
- Alumbrado deficiente.
- Balanceo de carrocería.



Precio en la calle:
1.016.167 ptas.

Fecha de presentación: Mayo de 1984.
Fabricante: Sociedad Española de Automóviles de Turismo.
Garantía: Un año.
Número de talleres: 1.000.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Equipamiento.
- Motor avanzado.
- Cuadro de mandos visible.

DEFECTOS

- Motor ruidoso.
- Puesto de conducción.
- Habitáculo caluroso.



VIRTUDES

- Comportamiento.
- Confort.
- Habitabilidad.

DEFECTOS

- Acabado de poca calidad.
- Equipo escaso.
- Dirección lenta.

El Renault 11, por su bajo consumo, buen comportamiento y equilibrio de cualidades, ofrece el máximo; también es el más caro. El Ronda, con el motor Porsche, tiene algo más que un excelente motor. Junto a estas líneas, el Horizon, el coche más barato del grupo, pero con poco equipo.

la disculpa de que en él se ha privilegiado mucho el espacio disponible para equipajes, sin perder tampoco el suficiente para el confort de los ocupantes. El Horizon tiene también las mejores plazas traseras, extremo éste de máxima importancia cuando se habla de habitabilidad; le siguen, en este sentido, el GSA y el R-11, mientras que sus rivales sufren una exagerada invasión de los pasos de rueda posteriores en el asiento. En anchura, el mejor es el R-11, seguido por el Ronda.

Independientemente de las dimensiones de los habitáculos, hay que destacar que los asientos franceses, en general, son los mejores; los del GSA y el R-11 son modélicos cada uno en su género, mientras que los del Horizon se muestran demasiado blandos. El Escort utiliza unos asientos de dureza idónea, pero demasiado pequeños, mientras que el Ronda tiene los más gran-



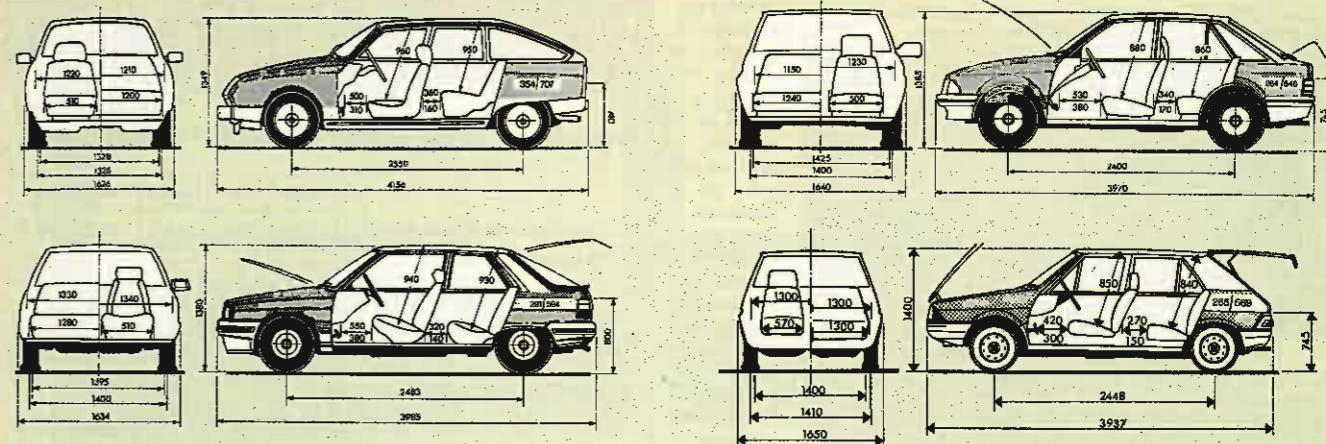
Que la Paz y Felicidad sean un símbolo para todos.

Empresa Nacional del Petróleo, S.A. GRUPO INM



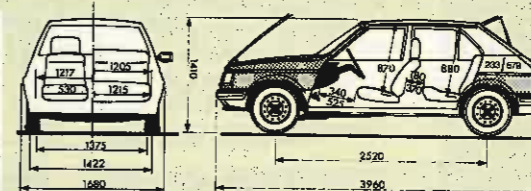
Un símbolo para todos.

FRENTE A FRENTE



des del grupo, aunque excesivamente planos y, por ello, carentes de sujeción lateral alguna.

Los mejores puestos de conducción son los del R-11 y GSA, por calidad y disposición de los asientos, diseño de los pedales y enclave general de los mandos. En el GSA hay que hacer excepción de su instrumentación y mandos *satelizados*, galáctica y poco clara la primera y difíciles de manejar, hasta que uno se acostumbra, los segundos. En este sentido, el Ronda ofrece la ventaja de una mejor y más completa instrumentación, aunque sus mandos son en general ásperos y sus pedales, como los del Horizon, cercanos al desastre: altos, separados y poco progresivos.



Por su climatización hay que considerar como ventajoso al coche de Ford, mientras que al GSA le favorece la menor inercia térmica de su motor refrigerado por aire a la hora de obtener calefacción; bien por aerodinámica, en el caso del R-11 y el Ronda, bien por escasa disposición de salidas de aire (Horizon), la climatización del resto de los coches es menos eficaz.

Desde el punto de vista del equipamiento, las diferencias las establece, so-

bre todo, el precio. Así, el Ronda se destaca; es el único que tiene cuarenta revoluciones y limpiaventa trasero. El Escort, para el que existen aparte numerosas opciones, es el único que tiene dos retrovisores exteriores, y el izquierdo regulable desde el interior. El Horizon es, de todos, el peor dotado, con mucha diferencia. En acabado, el Escort y el R-11, por este orden, ofrecen el mayor grado de pulcritud, como lo prueban todos y cada uno de los detalles del interior. Es notorio el esfuerzo realizado en el Ronda, pero sus resultados no alcanzan el nivel de los coches de Ford y Renault.

Esta pulcritud en la terminación se advierte en los Ford y Renault desde el

FICHA TÉCNICA



	CITROËN	FORD	RENAULT	SEAT	TALBOT
MOTOR					
Disposición	Delantero longit.	Delantero transv.	Delantero transv.	Delantero transv.	Delantero transv.
N.º de cilindros	4 horizont. opuestos	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada, c.c.	1.299	1.297	1.397	1.193	1.442
Distribución, árbol de levas	(2) en cab. por corr.	En cab. por correa	Lateral por cadena	En cab. por correa	Lateral por cadena
Alimentación	Carburador	Carburador	Carburador	Carburador	Carburador
Compresión/combustible	8,7 a 1/gas. 96 oc.	9,5 a 1/gas. 96 oc.	9,2 a 1/gas. 90 oc.	9,5 a 1/gas. 90 oc.	9,5 a 1/gas. 96 oc.
Potencia máx./régimen	65/5.500	69/6.000	60/5.250	63/5.800	65/5.200
Par máx./régimen	9,8/3.500	10,2/3.500	10,4/3.000	9/3.500	12,3/2.400
TRANSMISION					
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
N.º de marchas	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.º/5.º km/h.	24,3/30,2	29/36,3	27,8/33,1	25,3/32	Talbot 7,8/35,8
DIRECCION Y FRENSOS					
Tipo de dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	3,8	4	4	3,75	4
Diámetro de giro (m.)	9,7	10	9,8	9,4	10,8
Frenos delant./tras.	Disco/Disco	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor
SUSPENSIONES Y RUEDAS					
Suspensión delant.	Indep. hidroneum.	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión tras.	Indep. hidroneum.	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Llantas	Chapa	Chapa	Chapa	Chapa	Chapa
Neumáticos	145 SR 15	155 SR 13	155 SR 13	155 SR 13	145 SR 13
PESOS Y CAPACIDADES					
Peso en orden de marcha ...	920 kg.	830 kg.	860 kg.	880 kg.	945 kg.
Capacidad de combustible ..	43 l.	48 l.	47 l.	50 l.	45 l.

FRENTE A FRENTE

Interior de acabado rampón en el GSA. Su tablero es difícil de manejar, confuso de leer y en ocasiones lesivo para los dedos. Debajo, el interior del Escort, con un diseño modélico y un acabado tan brillante como en otras ejecuciones más caras.

El puesto de conducción del R-11, uno de los más confortables. Más abajo, el del Ronda, que tiene accesorios extraordinarios en su equipamiento, pero resulta simple y frío.

La simpleza de diseño y terminación del Horizon se refleja también en su volante. Todas las concesiones de la marca se centran en el econométero.

propio diseño, que es irreprochable en ellos: las líneas están trazadas con la limpieza y elegancia de un modelo más claro —ventajas de la herencia de gama— y los materiales utilizados en la ejecución son de primerísima calidad, extremo más notable aún en el Escort. En el Citroën, como en el Seat, el di-

seño es casi suntuoso, pero en la realización se han ahorrado materiales adecuados y cuidados en los remates. El Horizon, por su lado, es sencillamente austero y su terminación desmerece. En maletero, el más amplio es el del Citroën, pues presenta nada menos que 90 litros de ventaja sobre la media (135

litros con el asiento trasero abatido). A cambio, su asiento trasero es el más gorrroso de transformar. El R-11 tiene también un maletero generoso, con casi 40 litros de ventaja sobre el promedio de sus rivales; este dato convierte al R-11 en el segundo mejor coche del grupo en materia de habitabilidad general.

PRESTACIONES

Descolgado el dedo menor cilindrada

	Citroën	Ford	Renault	Seat	Talbot
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	153,8	158,3	148,8	149,5	149,2
ACELERACION (seg.)					
400 m. salida parada	20,0	18,9	19,8	19,8	20,1
1.000 m. salida parada	37,6	35,0	37,3	37,7	37,4
De 0 a 100 km/h.	17,5	13,7	14,1	14,3	12,6
RECUPERACION (seg.)					
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	21,3	20,5	21,3	21,4	20,3
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	23,2	24,0	23,1	24,3	22,8
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	40,2	40,1	39,1	39,1	39,3
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	44,5	45,5	42,3	48,7	43,1
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	18,9	17,2	14,7	19,4	11,6
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	27,6	34,8	18,7	25,0	15,2

FRENOS

El GSA, peso al tacto delicado

DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

	Citroën	Ford	Renault	Seat	Talbot
A 60 km/h.	13,4	14,0	14,1	13,8	10,3
A 100 km/h.	36,5	42,6	38,8	37,4	37,8
A 120 km/h.	50,7	56,9	57,1	50,0	55,3

CONSUMO

R-11, con diferencia

	Citroën	Ford	Renault	Seat	Talbot
CIUDAD					
A 24,7 km/h. de media	9,7	10,0	7,9	11,2	9,8
CARRETERA					
A 90 km/h. de cruceo	6,9	6,1	5,1	6,0	6,2
En conducción rápida	10,8	11,7	8,6	10,3	11,2
AUTOPISTA					
A 120 km/h. de cruceo	8,2	7,2	6,2	7,4	7,1
A fondo	10,4	10,3	8,2	10,6	8,3
AUTONOMIA MEDIA					
Consumo medio ponderado	8,7	8,5	6,9	9,3	8,5
Recorrido (kilómetros)	440	510	630	490	480



El tonto de la familia.

En casa todos hacen lo que quieren con el sistema CBS COLECOVISION. Es el tonto que siempre está listo para todos. 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.).

FACIL 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, Adamealc, 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 280A y 4 Mhz. Bus de datos 16-bits, 16 colores, 3 fuentes sonido - 8 octavas. Alta resolución: 256 x 192, 16 K RAM.

Sistema completo: 80 K RAM (ampl. 144 K), 40 K ROM, 4 micros adicionales MC6801. Proceso de textos en castellano incorporado, 4 puertas expansión y lector de soportes de datos digitales perforados 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. P.º 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.

FRENTE A FRENTE

AL VOLANTE: UN LIDER CON MUCHAS CANAS

Todos los concurrentes muestran un buen comportamiento general, con la tradicional tendencia a irse de morro de todo coche de tracción delantera. Las verdaderas peculiaridades surgen en el momento de rodar deprisa sobre pavimentos no del todo regulares. En toda condición destaca el GSA, cuya estabilidad parece no tener límites; ningún otro coche podría hacer el buen uso que el Citroën hace de unos neumáticos convencionales y de dimensiones modestas. Si el piso es deslizante o las curvas muy cerradas, el GSA es el más tendente a que el morro se salga de la trayectoria. El Horizon es otro veterano con furia y sus límites en estabilidad son difíciles de alcanzar, pese a su exagerado balanceo de carrocería; a muy corta distancia queda el R-11, que en condiciones límite muestra incluso una clara tendencia al derrape del tren trasero. Escort y Ronda adolecen de una clara descompensación entre los trenes delantero y trasero, lo que convierte sus respectivos comportamientos en una especie de enigma cuando se alcanzan situaciones extremas.

Las prestaciones del Escort merecen especial mención, por su buena velocidad máxima y brillantes aceleraciones.

EQUIPAMIENTO

En relación con el precio

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



Un grupo de cinco familiares de motor modesto. Sus potencias, en torno a los 65 caballos, son suficientes para obtener prestaciones dignas. El coche de Renault es el que mejor resuelve, en conjunto, las exigencias de un conductor medio.

También en aceleración y sobre todo en recuperación, el Horizon ofrece mayores ventajas que sus rivales. El consumo es extraordinariamente bajo en el R-11, que además consume gasolina normal, la más barata del mercado; su ventaja es de más de medio litro de promedio cada 100 kilómetros sobre sus rivales más cercanos, que son el Horizon y el Escort, mientras que su autonomía supera en 150 kilómetros el promedio del grupo.

Los tres coches franceses tienen bastante bien ajustadas sus relaciones de cambio a las posibilidades del motor, particularmente el GSA, que además dispone de una palanca suave y precisa. Por manejo de la palanca, son también destacables el Ford y el Renault. Y por desarrollos de caja, el Escort y el Ronda quedan penalizados a causa de una largura extraordinaria de relaciones.

Por su dirección, el R-11 es el mejor clasificado, aunque presenta una gran sensibilidad a los tirones del motor en curva. El Escort está también bien resuelto, mientras que el Talbot y el Seat tienen demasiadas vueltas de volante entre topes, lo que resta mucha agilidad, mientras que el GSA, de dirección extraordinariamente precisa, queda penalizado por la pesadez del volante, sobre todo en maniobras de aparcamiento. En carreteras viradas, la dirección del Citroën se hace complicada de manejar por dos motivos: somete al conductor a mucho esfuerzo y la proximidad de la pantalla antideslumbrante del tablero —muy cortante— pone en peligro los dedos.

FRENTE A FRENTE

Por frenos, la superioridad del GSA es manifiesta, pese a que el tacto de su pedal es tan drástico que es preciso acostumbrarse a él para no bloquear las cuatro ruedas en maniobras rápidas. El Ford y el Talbot dan también muy buenos resultados, pese a la tendencia en el primero a las desbandadas imprevistas del tren posterior y la facilidad con que se bloquean las ruedas en el segundo.

El confort de marcha que procura el GSA no tiene parangón en ningún coche del grupo. El sistema hidroneumático, capaz de suministrar una estabilidad y unos frenos excepcionales, es responsable también de un confort fuera de lo común, siempre que la carretera no presente badenes y baches largos, pues, en ese caso, los pasajeros del Citroën pueden marearse con facilidad. A favor del GSA cuenta también el bajo nivel sonoro de su motor. Por confort, el Horizon y el R-11 ofrecen también muy buen comportamiento.

Pero, pese a todo, es de nuevo el R-11 el mejor del grupo, esta vez en sonoridad global; supera al GSA, cuyo motor emite sólo un zumbido a regímenes normales de uso y es más silencio-

so que cualquiera de sus rivales, aunque su motor deja sentir su veteranía en forma de vibraciones y claqueteos.

En materia de visibilidad todos están bien resueltos, aunque la visibilidad hacia atrás en los Ronda y Horizon queda perturbada por sus grandes columnas traseras. En el Renault, pese a la buena panorámica que permite el portón acristalado trasero, sus esquinas abombadas producen deformaciones que dificultan un poco los aparcamientos.

El mejor alumbrado nocturno es el del GSA, seguido por los Horizon y Ronda. Resultan mediocres el Escort y el R-11, éste por la descompensación existente entre luz de cruce, sus esquinas y luz de carretera, asistida por faros halógenos.

CONCLUSION: TRIUNFA LA HOMOGENEIDAD

Hay que tener en cuenta, en primer lugar, los precios de las versiones probadas, junto con los precios posibles para las versiones más baratas de cada modelo. Con niveles de equipo algo inferiores a los que hemos comparado, el GSA está disponible desde 965.273 pesetas, y el Ronda desde 952.712.

Los coches de Seat y Renault deben ser tenidos en cuenta por los maniacos del ahorro, pues consumen gasolina normal. Y precisamente uno de sus sempiternos colegas, el Horizon LS, acaba de cambiar este combustible por la gasolina de 96 octanos, sin que tal decisión parezca desacertada, a raíz de sus excelentes cifras de consumo.

Las virtudes del anciano GSA son evidentes, pues su confort, estabilidad, frenada, diseño de la caja de cambio y capacidad de maletero son los mejores. Pero el R-11, con una enorme homogeneidad en sus características, les gana la partida a todos sus rivales.

Los coches de Talbot y Ford, con distintas lagunas, no están al mismo nivel de competitividad, aunque presentan muchos valores característicos. El Ronda, que no obtiene una clasificación ventajosa para su precio, tiene un sólido valor consigo: el motor 1.200 más potente y desarrollado de todo el mercado español.

Jorge Silva
Fotos: Alfonso J. Nieto y Ramón Rodríguez

SONORIDAD



R-11: Claqueteo, pero ventaja

	Citroën	Ford	Renault	Seat	Talbot
Al ralenti	54,2	52,8	48,8	59,0	57,5
A 60 km/h.	67,6	66,9	67,2	66,3	67,8
A 90 km/h.	72,6	70,8	70,4	71,5	68,8
A 120 km/h.	75,5	75,3	74,7	76,5	75,1
A 140 km/h.	77,0	78,2	79,6	79,1	77,8
A tope	80,5	81,0	80,3	82,5	80,5

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

BALANCE FINAL



Mejor el más homogéneo

	Citroën	Ford	Renault	Seat	Talbot
Velocidad máxima ..	2.º ***	1.º ****	5.º ***	3.º ***	4.º ***
Aceleraciones	4.º ***	1.º ****	2.º ***	3.º ***	2.º ***
Recuperaciones	3.º ***	4.º ***	2.º ***	3.º ***	1.º ****
Consumo	3.º ***	2.º ***	1.º ****	4.º **	2.º ***
Transmisión	1.º ****	5.º **	2.º ***	4.º ***	3.º ***
Caja de cambio	2.º ***	3.º ***	1.º ****	5.º ***	4.º ***
Frenos	1.º ****	3.º ***	3.º ***	2.º ***	2.º ***
Dirección	3.º ***	2.º ***	1.º ****	4.º ***	5.º ***
Comportamiento ...	1.º ****	5.º **	3.º ***	4.º **	2.º ***
Aptitudes urbanas ..	5.º ***	4.º ***	1.º ****	3.º ***	2.º ***
Autonomía	5.º ***	2.º ***	1.º ****	3.º ***	4.º ***
Habitabilidad	3.º ***	5.º **	2.º ****	4.º ***	1.º ****
Maletero	1.º ****	4.º ***	2.º ****	3.º ***	4.º ***
Confort	1.º ****	4.º **	2.º ***	5.º **	3.º ***
Sonoridad	2.º ***	2.º ***	1.º ****	3.º ***	2.º ***
Equipamiento	2.º ***	3.º ***	3.º ***	1.º ****	4.º **

Nueva Vespa PK 75 S Elestart «VERSION 1985»



Ahora tiene tu marcha!

Con más FUERZA y ALEGRÍA. Porque los nuevos diseños del tubo de escape y de los transvases del cilindro, la modificación de las válvulas de admisión sobre el cigüeñal, la nueva relación de engranaje y el reglaje del carburador se han estudiado para aprovechar y conseguir más POTENCIA, REPRIS y obtener MENOR CONSUMO. Así SUBE VESPA. Sube con VESPA. Ahora VESPA tiene tu marcha.

Hay un REGALO SORPRESA para ti al comprar tu VESPA PK 75 SELESTART.

MOTO VESPA
4000 puntos de venta y asistencia técnica.



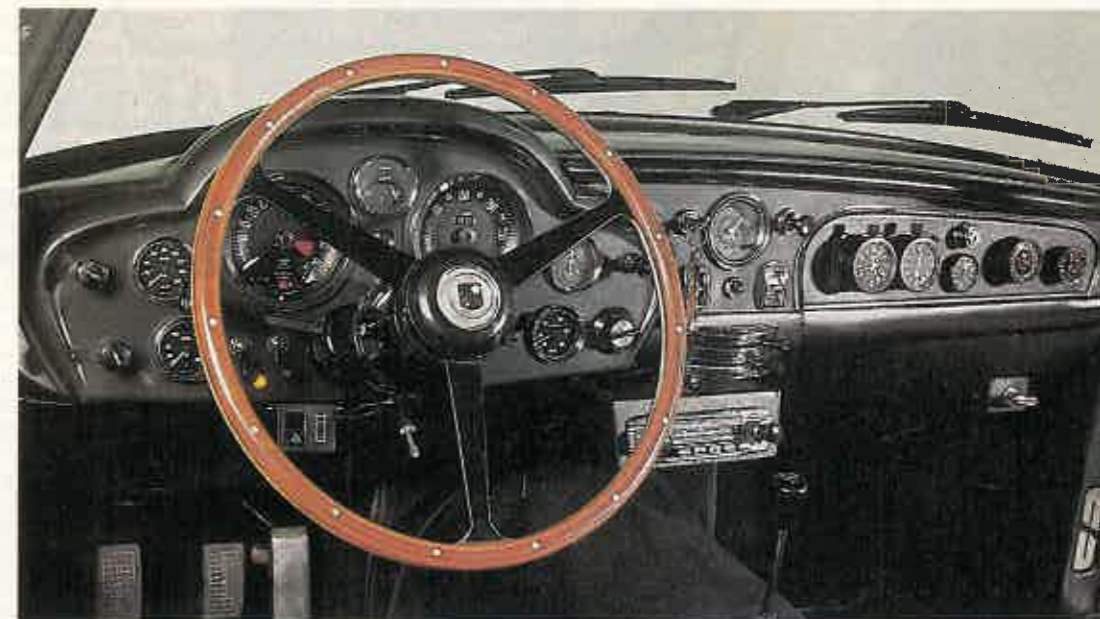
Fuera de serie

ASTON MARTIN DB6

007, REAL SEDUCTOR

EL Aston Martin se puso al servicio secreto de su majestad en una de las primeras películas de una serie inolvidable, la serie de James Bond, el superagente 007, verdadero filón de oro que enriqueció y todavía enriquece a un productor de leyenda, Albert Broccoli.

La pistola con silenciador, la postura desafiante, una mirada fría, la pajarita y el esmoquin negro, impecable en todo momento, incluso después de las peleas más violentas, quedaron unidos para siempre con la silueta y el estilo de este inglés orgulloso, frío y seguro de sí mismo. El mismo coche, pero en su versión descapotable, pasó después a desempeñar otra labor seductora, más real, menos cinematográfica, pero, eso sí, sin alejarse nunca del servicio a su ma-



El cuadro de mandos del Aston Martin DB 6 no deja lugar a dudas sobre el estilo del coche; un buen deportivo debe anunciar sus pretensiones desde el primer momento

jestad; el Aston Martin pasó al servicio personal del aspirante número uno de la corona británica, el príncipe Carlos de Inglaterra.

Aston Martin es, en cualquier caso, una marca unida de forma indisoluble a la realeza, una marca que ha sabido estar con idéntica dignidad en la pista de Le Mans y en la puerta del palacio de Buckingham; es, también, la marca que se ha impuesto a dos nobles, Rolls Royce y Jaguar en la carrera por el máspreciado título inglés, la distinción que acredita como «proveedores oficiales de la casa de su majestad»; un sello que revaloriza cualquier producto.

El DB 6 es uno de los monumentos automovilísticos de la industria británica, un ingenio mecánico nacido a finales de 1965 como continuador directo de los DB 4 y DB 5, los modelos que tanto impresionaron a los espectadores en una película fuera de serie, *Goldfinger*—Dedo de oro—.

El DB 6 Vantage, aquí visto, propiedad de Guillermo Caballero de Luxan, es algo más largo que el espectacular prototipo conducido por James Bond en aquella película, pero su mecánica es prácticamente la misma; el motor, un seis cilindros en línea con cuatro litros de cubitaje, da 330 caballos de potencia en esta versión especial; toda una





cuadra furiosa que necesita la alimentación proporcionada por tres carburadores Weber de doble cuerpo para impulsar los 1.474 kilos del conjunto hasta los 220 kilómetros por hora. A esa velocidad, el Vantage es como un ciclón que sólo se detiene gracias a la enérgica acción de sus cuatro frenos de disco.

La caja de cambio, una ZF derivada de la competición y con cinco velocidades, es el complemento perfecto para el DB 6; gracias al carácter deportivo de la transmisión, el Aston Martin demuestra en todo momento una capacidad de aceleración impresionante. Las revistas británicas y americanas que probaron en su momento la versión Vantage lograron pasar de cero a cien kilómetros por hora en menos de 6,5 segundos, cifra espectacular que hoy mismo haría enrojecer de envidia a algunos Porsche, Ferrari, BMW o Mercedes, autodenominados dueños del asfalto.

Lejos de problemas económicos,

Una mecánica señorial para un coche real. El seis cilindros en línea con doble árbol de levas en cabeza da 330 caballos de verdad, que empujan con fiereza hasta los 260 kilómetros por hora.



mientras se respira el incomparable aroma del cuero Connolly, sentados frente a ese prodigio de madera y acero que es el volante, es fácil soñar con aventuras; aventuras amorosas brutales como las del superagente 007 y aventuras deportivas como las del príncipe Carlos, un conductor tan diestro como su hermana, la princesa Ana, que ya se ha dado unas vueltas a al volante de un Williams de Fórmula 1, y, por supuesto, mucho más hábil que su cuñado, el capitán Mark Philips, que en su bautismo de fuego con un Ford Escort pulverizó el coche contra el guarda raíl de la primera curva cuando todavía no había recorrido ni medio kilómetro.

Esplás y realeza, acción desenfrenada y tranquilidad palaciega, dos conceptos muy alejados entre sí, aparecen reunidos en el DB 6, todo un compromiso que sólo han logrado algunos fuera de serie; esa es la grandeza de Aston Martin, un seductor de belleza clásica.

Angel Marco

A FONDO

LANCIA THEMA I.E. TURBO

ARBITRO DE LA ELEGANCIA



SALMON RODRIGUEZ

VIRTUDES DEFECTOS

Comportamiento	Consumo sensible a la utilización
Prestaciones de primera	Colores apagados
Confort, presentación y acabado	Opción tapicería de cuero poco práctica

TRAS absorberla, Fiat decidió potenciar la imagen de Lancia como fabricante de automóviles de un cierto prestigio. Este trabajo, que pasa por la mejora de la calidad del producto, culmina ahora

con la aparición del modelo Thema, una berlina de gama alta, que viene a competir con modelos de marcas prestigiosas como son Mercedes, BMW y Audi.

El Lancia Thema es la segunda ver-

sión de ese proyecto europeo de fabricar un coche con un cierto porcentaje de piezas comunes.

Puesto que Saab —otra marca participante en el proyecto— logró adelantarse unos meses en la presentación de



Muy bien acabado y presentado, la unidad probada tenía un equipamiento básico al máximo, con la única excepción de la tapicería de cuero, que resulta poco recomendable. En cambio es muy eficaz la regulación de la temperatura interior, opción no excesivamente cara.



Motor 16



su modelo al de la marca italiana. Por cierto, que, pese a lo común del bastidor, ambos coches no se parecen prácticamente en nada estéticamente.

Con el Thema, Lancia ha conseguido ponerse a ese nivel que pretendía, en línea con los más prestigiosos fabricantes alemanes. Y decimos en línea refiriéndonos a prestaciones y calidad de acabado. Porque en precio y en vistosidad del diseño está claramente por delante.

Comercializado en Italia con ocasión del Salón de Turín, será lanzado en España entre los meses de marzo y abril.

FICHA TÉCNICA



LANCIA THEMA IE TURBO

MOTOR Disposición: Delantero, transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.995 c.c. (84 x 90 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, accionado por polea. Alimentación: Inyección electrónica con turbocompresor Garret T.3. Compresión: 8 a 1. Tipo de carburante: 96 octanos. Capacidad del depósito: 70 litros. Potencia máxima: 165 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 26 mkg. a 2.500 rpm, con «overboost», 29 mkg. a 2.750 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 9,8 km/h.; 2.ª, 16,5 km/h.; 3.ª, 24,3 km/h.; 4.ª, 32,6 km/h.; 5.ª, 39,8 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,2. Diámetro de giro: 10,6 metros.

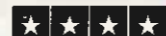
FRENOS Sistema: De disco en las cuatro ruedas, los delanteros ventilados.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6 x 14 pulgadas. Neumáticos: 195/60 VR 14.

PESO En orden de marcha: 1.150 kg.

MECANICA



De entre las cuatro versiones, en lo que se refiere a motores, que existen del Lancia Thema, hemos escogido para esta primera prueba del modelo la más potente, equipada con el motor de cuatro cilindros y dos litros de la marca, pero con turbocompresor. Pero la gente de Lancia no se ha conformado con acoplarle un turbo a este motor y meterlo —transversalmente e inclinado 20 grados hacia adelante— bajo el capot. Todo el motor ha sido objeto de un cuidadoso trabajo de sobredimensionamiento para hacerlo capaz de soportar el aumento de potencia, puesto que de los 122 caballos que desarrollaba en su versión atmosférica, pasa a 165 caballos gracias al turbo. Además de esto, se ha tenido también en cuenta el que los motores de cuatro cilindros tienden

EQUIPAMIENTO



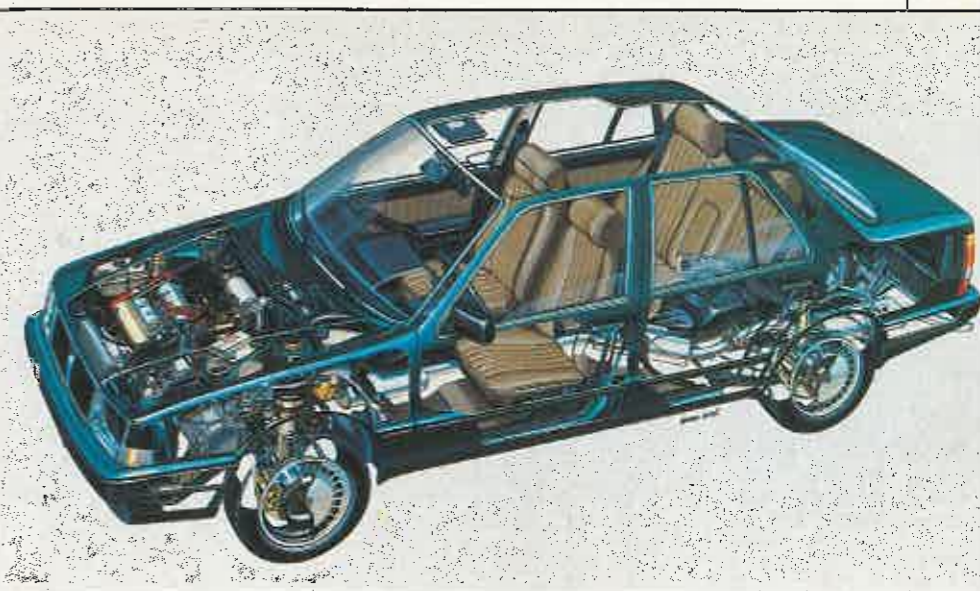
Una buena base

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

a vibrar a altas revoluciones. Por este motivo, el motor ha sido dotado de dos ejes de contrapeso que al girar neutralizan todas estas vibraciones. De este modo se ha conseguido una excepcional finura de funcionamiento, pese a que el motor va anclado al chasis inelásticamente por lo alto de su potencia. Estos árboles equilibradores van alojados en el bloque motor, rodando sobre tres cojinetes y accionados por una polea.

El turbo dispone de «intercooler» o intercambiador de calor, que no es más que un radiador que tiene como cometido hacer que la temperatura del aire baje de los 120 grados a que sale del turbo a sólo 60 grados antes de entrar en el motor, lo que permite un mejor rendimiento y una mayor potencia.

Lancia ha dotado a este motor de la posibilidad de poder aumentar la presión de soplado del turbo hasta una atmósfera en caso de necesidad, en un adelantamiento apurado, por ejemplo. Esta posibilidad la da el dispositivo que llaman «overboost». En ciertas condiciones especiales, y sólo por un periodo limitado de tiempo, se mantiene cerrada la válvula de descarga del turbo haciendo que la presión de soplado, que normalmente es de 0,67 atmósferas, suba hasta una atmósfera. La entrada en funcionamiento del «overboost» proporciona al coche unas aceleraciones y recuperaciones asombrosas. Hay que decir que, sin recurrir a este dispositivo, ya las tiene bastante buenas, puesto que el funcionamiento de este motor turbo es excepcionalmente progresivo y se recupera bien de regímenes muy bajos. Se nota la entrada del turbo, pero sin brusquedades.



Un tracción delantera de 165 caballos. La capacidad motriz es excelente en todo momento.

En velocidad máxima hace casi los 218 kilómetros anunciados por el fabricante. Y las aceleraciones son también muy buenas.

En consumo, como en casi todos los motores con turbocompresor, se acusa bastante la forma de utilización. Así como en conducciones tranquilas se consiguen cifras realmente bajas, en cambio éstas suben muy sensiblemente cuando se rueda rápido.

Hay que destacar también el buen escalonamiento del cambio de marchas, que permite obtener el máximo rendimiento del motor. Además, el manejo del cambio es excepcionalmente suave y preciso. El embrague es muy progresivo.

COMPORTAMIENTO



El Lancia Thema es francamente estable en todo tipo de carreteras y en los pavimentos más deteriorados. Las suspensiones hacen un excelente trabajo no sólo desde el punto de vista del confort, sino también en el de la estabilidad, manteniendo las cuatro ruedas pegadas al suelo en todo momento. Pero una de las mayores virtudes del coche es su excelente capacidad motriz. Pese a la alta potencia del coche, había que acelerar muy fuerte y en marchas muy cortas para que la rueda interior pierda adherencia. Esta característica se hace apreciar cuando se circula en pisos deslizantes, en los que los tracción delantera muy potentes se hacen un poco difíciles de conducir.

Como todos los tracción delantera, el Thema tiende a irse de morro, pero sin exageraciones. Además, una vez iniciada la curva, el tren trasero desliza suavemente colaborando con el conductor para terminar de negociarla.

La dirección, asistida de serie, es directa, precisa y justamente desmultipli-

cada. El volante es regulable en altura. Los frenos son de disco en las cuatro ruedas, irreprochables, sea por su eficacia como por su resistencia a la fatiga. Lancia ofrece como opción el sistema antibloqueo ABS. El confort de marcha es muy bueno gracias a la ya mencionada buena labor de la suspensión, a la insonorización y a la calidad de los asientos.

CARROCERIA



La carrocería, que básicamente ha sido diseñada por Giugiaro, ha sido solucionada por Lancia, contrariamente a lo que ha hecho Saab, y posteriormente hará Fiat, en forma de berlina de tres volúmenes. Las puertas tienen un buen ángulo de apertura y permiten un buen acceso al interior, capaz para cinco cómodas plazas. Los asientos tienen un buen diseño. Sujetan bien y tienen buena forma. Tienen regulación longitudinal, de inclinación de respaldo y en altura. Estos dispositivos son manuales de serie, pero opcionalmente se pueden obtener eléctricos. La clima-

SONORIDAD



Como un soplo

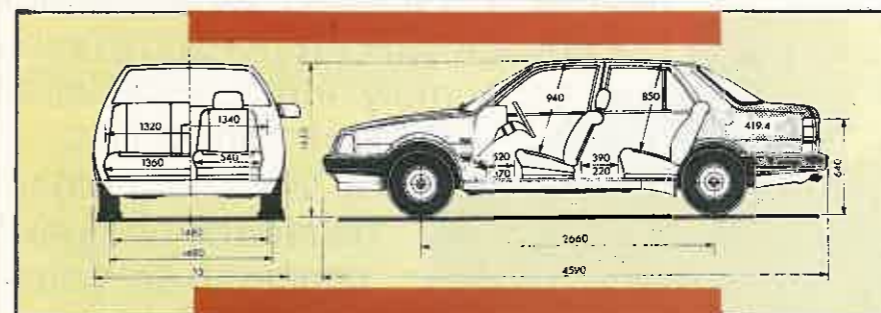
Al ralentí (dB)	46,2
A 60 km/h. (dB)	63,6
A 90 km/h. (dB)	66,8
A 120 km/h. (dB)	70,2
A 140 km/h. (dB)	73,1
A tope (dB)	78,2

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

El motor es el dos litros con inyección, al que se ha acoplado un turbo y dos ejes contrarrotantes para eliminar vibraciones. Su funcionamiento no admite críticas



Lancia ha elegido para el Thema la solución de la carrocería tres volúmenes. La hermana Fiat optará por el portón trasero, en busca de mayor funcionalidad



CONSUMO



Dentro de un orden

	Litros 100 km.
CIUDAD	
A 28,2 km/h.	13,8
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	6,9
En conducción rápida	14,9
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	9,1
A 140 km/h. de cruceo	12,8
En conducción rápida (170 km/h. media)	16,2
AUTONOMIA	
Consumo medio ponderado	11,2
Recorrido (kilómetros)	570

PRESTACIONES



Muy rápido

VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	216,8
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	15,9
1.000 m. salida parada	28,8
De 0 a 100 km/h.	7,9
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª .	17,6
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª .	19,8
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª .	32,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª .	36,0
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	7,8
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	10,1

tización es excelente. Aunque el coche tiene un magnífico coeficiente aerodinámico, de sólo 0,32, la ventilación es buena. Y la calefacción y el desempañado, muy efectivos. También, para este apartado, en Lancia se ofrece la opción de un sistema de regulación automática de la temperatura interna del habitáculo.

La posición del conductor es siempre buena, gracias a todas las posibilidades de reglaje, tanto del asiento como del volante. En el lado izquierdo se ha previsto un reposapiés, muy cómodo, tanto en los largos viajes en autopista como cuando se conduce rápido en zonas de curvas.

El maletero es muy amplio y se puede pedir que el respaldo del asiento posterior sea abatible, total o parcialmente, para obtener un todavía mejor volumen de carga. La visibilidad es buena y el alumbrado, correcto.

Lo que no parece demasiado acertado es la selección de colores que se ha buscado para este coche, en la que predominan los tonos oscuros, metalizados en la mayoría de los casos, entre los que tan sólo se puede escoger un tono claro, un blanco crema.

Lo mejor del Lancia Thema es que se nota el esfuerzo realizado por Lancia no sólo para cuidar el detalle de diseño, sino también para conseguir una buena calidad de acabado.

Ref. MUY13-TGX33

En un plano irresistible
LASSALE
SEIKO

¿POR QUE VF-750?



HONDA VF750F

Porque la VF-750 es la única moto que posee un motor en V de cuatro cilindros, con unas ventajas que sólo el motor V-4 puede tener:

- Ausencia de vibraciones.
- Elevado par motor.
- Carrera corta.
- Larga vida del motor.



Carburadores de alto rendimiento



Tensor de cadena automático

Embrague hidráulico

Porque la VF-750 es la única moto de estas características refrigerada por agua, lo que proporciona un bajo consumo y unas prestaciones siempre constantes.

Con la VF-750, Honda ha creado un nuevo concepto de moto que ha revolucionado el mercado, una motocicleta única.

CARACTERISTICAS VF 750 F		
Motor	748 cm ³ DOHC, 4 tiempos, 16 válvulas, refrigeración líquida, 90°V4	
Potencia máxima	90 PS/10.000 RPM (DIN)	
Ruedas	Delantera	120/80-16
	Trasera	130/80-18
Suspensión	Delantera	Telescópica
	Trasera	Pro-Link
Frenos	Delantero	Doble disco de doble pistón
	Trasero	Disco de doble pistón
Peso seco	218 Kg.	



Descúbre-la en tu tienda HONDA

EL MAYOR FABRICANTE DEL MUNDO

A FONDO

FRENTE A SUS RIVALES

Seis son los coches con los que hemos comparado el Lancia Thema 2000 IE Turbo. Sólo dos de ellos llevan motores sobrealimentados, mientras que los otros emplean motores atmosféricos entre 2,8 y 3 litros. Por tamaño, los seis coches están casi a la par. El Thema, en este aspecto, está bien situado, prácticamente a la cabeza, agrupado con el Volvo 760 y el Audi 200.

En prestaciones, el Lancia y el Audi se reparten los primeros puestos, pero el Thema se impone en comportamien-

FRENOS



Notables

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	14,5
A 100 km/h.	38,2
A 120 km/h.	53,8

to; terreno en el que sólo el Opel Senator puede pretender competir.

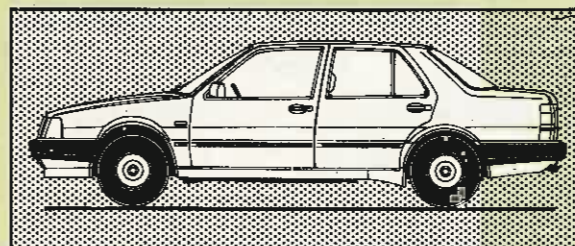
Ambos coches son los que mejor se tienen, aunque tampoco lo hacen mal el Volvo y el Rover. El Audi no presenta problemas mientras el piso esté seco, pero la mayor brusquedad de funcionamiento de su motor turbo hace bastante delicada su conducción en piso mojado o deslizante, a causa de la brusca aparición de la potencia.

En lo que se refiere al precio, está en línea con sus competidores, limitado por abajo con el Rover y por encima por el Volvo y el BMW.

Sergio Piccione

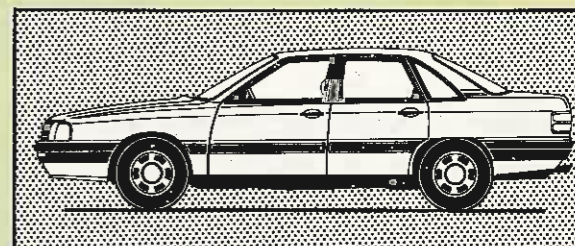
LANCIA THEMA 2.0 IE TURBO 3.778.816 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.995 c.c. Potencia: 165 CV a 5.500 rpm. Peso en vacío: 1.150 kilos. Velocidad máxima: 216,8 km/h. Consumo medio: 11,2 l/100 km. Capacidad de maletero: 419 litros.



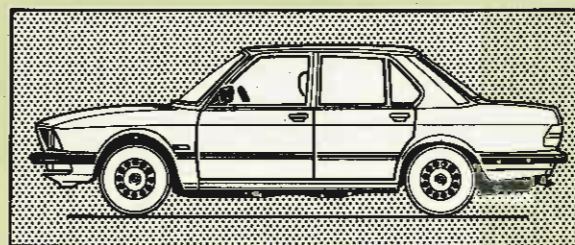
AUDI 200 TURBO 5.604.784 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción delantera. Cilindrada: 2.144 c.c. Potencia: 182 CV a 5.700 rpm. Peso en vacío: 1.290 kilos. Velocidad máxima: 226,2 km/h. Consumo medio: 12,0 l/100 km. Capacidad del maletero: 510 litros.



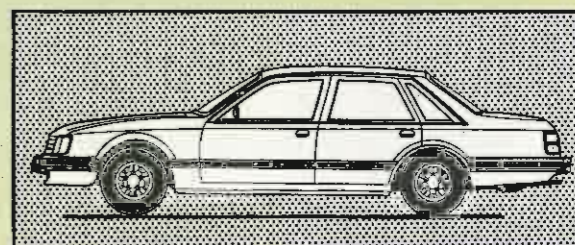
BMW 528 i 4.157.363 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 2.788 c.c. Potencia: 184 CV a 5.800 rpm. Peso en vacío: 1.320 kilos. Velocidad máxima: 213,6 km/h. Consumo medio: 13,6 l/100 km. Capacidad del maletero: 410 litros.



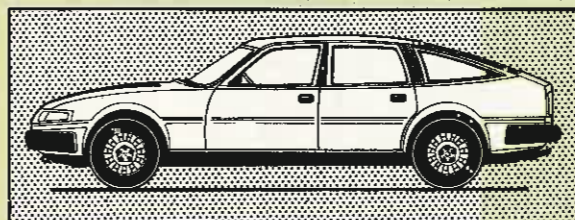
OPEL SENATOR CD 3.0 E 4.030.164 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 2.969 c.c. Potencia: 180 CV a 5.800 rpm. Peso en vacío: 1.375 kilos. Velocidad máxima: 200 km/h. Consumo medio: 13,2 l/100 km. Capacidad del maletero: 440 litros.



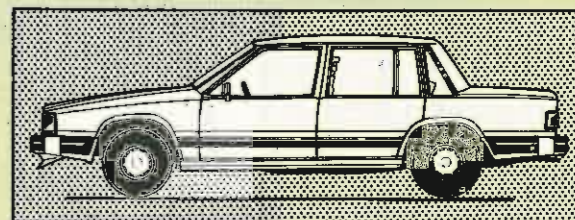
ROVER VDP 3.476.049 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 3.532 c.c. Potencia: 157 CV a 5.250 rpm. Peso en vacío: 1.355 kilos. Velocidad máxima: 203 km/h. Consumo medio: 13,0 l/100 km. Capacidad del maletero: 548 litros.

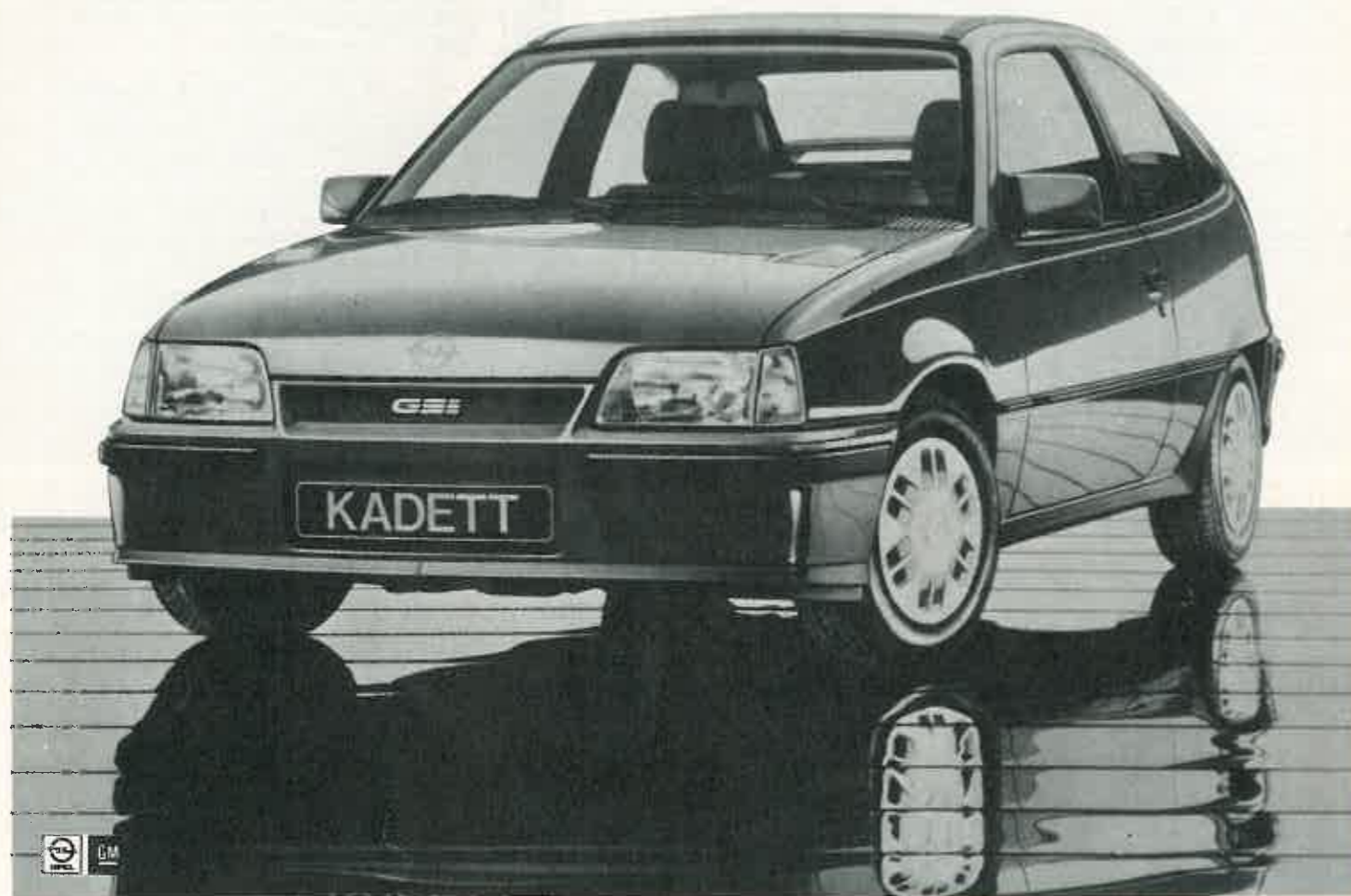


VOLVO 760 GLE 4.087.391 ptas.

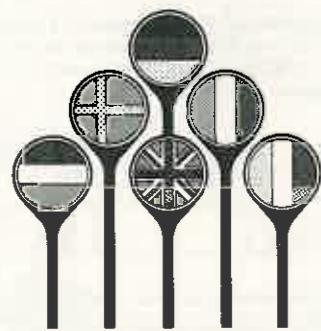
Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 2.849 c.c. Potencia: 156 CV a 5.700 rpm. Peso en vacío: 1.345 kilos. Velocidad máxima: 190 km/h. Consumo medio: 13,1 l/100 km. Capacidad del maletero: 548 litros.



Nuevo Opel Kadett. Coche del Año '85 en Europa.



**Opel Kadett.
El coche en su mejor
forma.**



COCHE DEL AÑO '85

La elección del coche del año está organizada por: Autovisie (Holanda), Daily Telegraph (Inglaterra), L'Equipe (Francia), Quattroroute (Italia), Vi Bieagare (Suecia), Stern (Alemania).

El coche en su mejor forma es ya Coche del Año '85 en Europa.

El nuevo Opel Kadett: el acontecimiento automovilístico para este año.

Por su revolucionaria línea exterior y avanzada aerodinámica. La mejor de su categoría.

Por sus potentes motores 1.3S, 1.6S, 1.6D y 1.8i, que alcanza los 200 kms/h.

Por su economía: desde 5,0 litros a 90 kms/h. El menor consumo entre los coches de su clase.

Por su confort sorprendente y sus prestaciones.

Por todo ello, quienes lo han probado han coincidido:

El nuevo Kadett es el coche en su mejor forma y por algo es el coche del año '85 en Europa.

Véalo en cualquiera de los 280 puntos de venta y servicio Opel.

Y benefíciase 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 Euroservice Assistance, que le asegura asistencia gratuita durante un año en España y otros 25 países europeos.

OPEL 
INNOVACIONES EN MARCHA.

EXTRA

LO QUE NOS TRAE EL 85

QUIZA las brujas y su bola de cristal hubieran sido más efectivas y locuaces al consultarles sobre lo que nos traerá el nuevo año 1985. Pero sólo la ilustración gráfica de esta página guarda relación con el más allá y el ocultismo. A lo largo de este informe hemos intentado desvelar cómo será el próximo año en todo lo concerniente al automóvil en nuestro país.

Durante el próximo año, hasta una docena de nuevos modelos verán la luz. También adelantamos algunos de los planes de los fabricantes españoles y las cifras de nuevas inversiones. Habrá, sin duda, más robots, aunque parece ser que se mantendrán los puestos de trabajo actuales.

Más optimistas son las predicciones en materia de carreteras, porque en 1985 se inaugurarán los primeros tramos de autovías socialistas, gracias a una inversión de 65.000 millones de pesetas. La nueva ley del Transporte también será una realidad en el 85 y se conseguirá que este estatuto legal ordene y racionalice este sector.

Las carreteras verán incrementar el tráfico de turistas, que, según las previsiones, serán más y vendrán de más lejos. Este aumento no supondrá un problema grave; sin embargo, en las grandes ciudades deberemos armarnos de paciencia. En todos los casos consultados, la respuesta ha sido similar: el caos circulatorio será la nota común, aunque, en este caso, es cierto que no hay mal que por bien no venga, pues las causas directas de los atascos que se produzcan serán casi siempre por las grandes obras que tienen previstas los Ayuntamientos de las respectivas ciudades. En general habrá también un aumento de zonas peatonales, en detrimento de los automóviles particulares, más carril para bicis y menos aparcamientos.



ANGEL GARCENILLA

LOS COCHES QUE VIENEN

A DELANTANDOSE al comienzo real del año 1985, algunos fabricantes han comenzado a presentar ya los nuevos modelos que tenían previstos para la presente temporada, en la que se espera mucha más actividad, en lo que a lanzamientos se refiere, que en la pasada. Diez años después de la crisis creada por la guerra del Kipur, la guerra entre israelíes y egipcios, los fabricantes han perdido el miedo y se han lanzado a la lucha por su supervivencia, en la que sus armas van a ser nuevos modelos, más rápidos, más cómodos, más amplios y que, además, gastan menos.

Son los primeros efectos de una batalla, que práctica-

mente acaba de comenzar, pues hasta ahora la mayoría de los fabricantes habían invertido el tiempo y el dinero en preparar sus plantas para los nuevos tiempos, robotizándolas y dándoles una flexibilidad en la producción que les deje a cubierto de una posible acumulación de «stocks» en caso de producirse un nuevo cataclismo económico.

Alemania, con Mercedes, dio primero

La primera de las novedades del año 1985 que se ha presentado ya es el Mercedes serie 200, una evolución

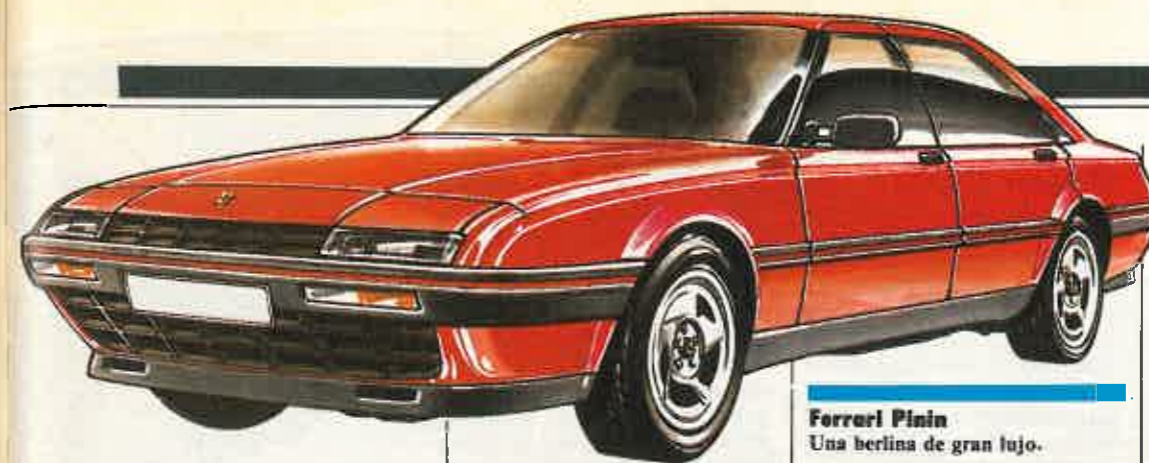
del 190 en lo que a soluciones de carrocería y chasis se refiere, pero que aporta una nueva gama de motores que, particularmente en diesel, suponen un gran avance con respecto a lo que hasta ahora ofrecía la marca. La familia de coches de este modelo ahora presentada se completará a mediados de año con la aparición de una versión familiar y el motor turbodiesel. Una vez lanzados estos modelos, de los que ya hemos hablado recientemente, los técnicos del departamento de diseño se pondrán a trabajar a tope para ultimar la nueva serie S, que tiene prevista su aparición en 1987. Esto sin olvidarse del proyecto del 190 2,3-16 con cuatro rue-

das motrices —transmisión que les ha desarrollado Porsche—, con el que podrían reaparecer en el mundo de los rallyes siempre que las pruebas que van a hacer les demuestren que tienen una posibilidad frente a los Peugeot 205 Turbo 16 y los demás coches que van a aparecer a imagen del francés.

En lo que se refiere a Porsche, a primeros de año va a presentar la versión turbo del 944, que exteriormente apenas sufre unos pequeños retoques. Con este modelo aparecerá también una versión con carrocería abierta que seguramente, como en el 911, se denominará Targa. El resto de la gama se mantendrá inalterada hasta 1986, año en que debe aparecer el sustituto del 924, que todavía se mantendrá en producción durante el año que acaba de empezar.

Siguiendo con las firmas alemanas de gran prestigio, BMW va a acometer la puesta al día de sus dos gamas más altas, las series 7 y 6. Los nuevos serie 7 deberían aparecer a finales del presente año, mientras que el nuevo coupé deberá esperar un poco más. Con los serie 7 aparecerá el motor V-12, proyecto que BMW había cancelado a causa de la crisis del 74.

Además de esto, aparecerán nuevas versiones en la serie 3. La primera será la 324 D, con el mismo motor



Ferrari Pinin
Una berlina de gran lujo.

diesel del 524 TD, pero sin el turbo, que dará unos ochenta caballos. Luego seguirá el 325i, con el motor de 165 caballos del 525i. Y, finalmente, el 325e, con el motor Eta. Lo que no está tan claro es que sea este año cuando aparezca el serie 3 de cuatro ruedas motrices, que se denominaría 335i y que llevará el motor 3,5 litros de 218 caballos.

En Audi, marca que como ya explicamos en otra parte de este mismo número acaba de extender su transmisión con cuatro ruedas motrices a las gamas 100 y 200, debe presentar el modelo 300, que toma la carrocería de las series 100/200 y el

Opel Manta
Será la versión coupé del nuevo Rekord.



Ford Scorpio/Lugano
La gran novedad de la marca en 1985, que reemplazará al veterano Granada



Fiat Type 4
Un portón trasero y motores menos potentes para diferenciarse de Lancia

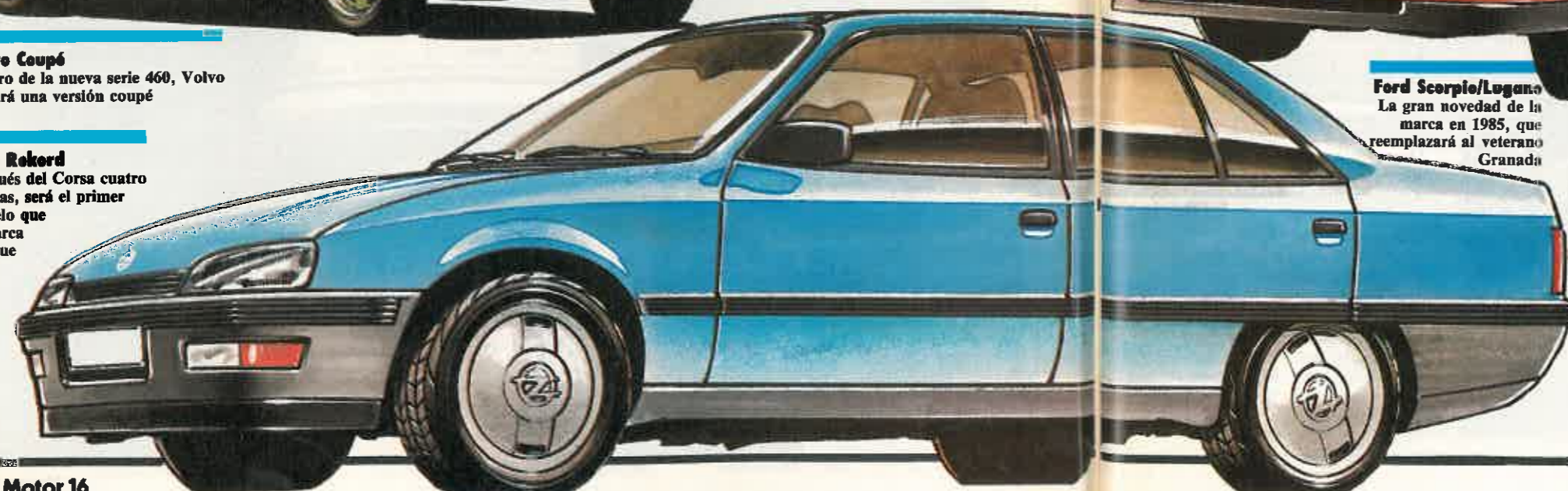
la principal novedad va a ser la aparición de un nuevo Scirocco, el coupé realizado sobre base del Golf, que toma las nuevas formas de este último. Es la respuesta de Volkswagen a la versión GSi del nuevo Kadett. Además, las gamas Passat y Santana recibirán algunos retoques estéticos destinados a modernizar un poco su aspecto.

Opel, después del lanzamiento del nuevo Kadett, va a seguir con la renovación de su gama. El primero en



Volvo Coupé
Dentro de la nueva serie 460, Volvo lanzará una versión coupé

Opel Rekord
Después del Corsa cuatro puertas, será el primer modelo que la marca retroque



ser afectado —tiene que presentarse este año— es el Rekord, que es quizá el modelo más veterano, tecnológicamente hablando, de todos cuantos ofrece Opel. Más adelante, seguirá el Manta, que mantendrá la línea general del Rekord. Y ya, hacia finales de 1987, se renovarán los Senator y Monza. En 1985 debe aparecer la versión cuatro puertas del Opel Corsa, que será uno de los primeros lanzamientos de la marca durante la nueva temporada. Durante 1985 debería presentarse también el Kadett 400 de cuatro ruedas motrices, del que se harán unas doscientas unidades.

De Ford tiene que surgir la que debe ser una de las grandes novedades del año: el modelo hasta ahora denominado Scorpio, pero que

Jaguar XJ.40

Un motor de 225 caballos para alcanzar los 240 kilómetros por hora en punta.

muy probablemente recibirá el nombre de Lugano. Este coche debe reemplazar al Granada actual, del que tomará la mecánica. El resto de sus soluciones mecánicas se han inspirado en el Sierra, con el que guarda una cierta similitud en la carrocería. Ford también dará algunos retoques al modelo Escort, que sigue siendo el más vendido de su gama y uno de los coches que más se venden en Europa.

En Italia, los grandes fabricantes acaban de hacer un gran esfuerzo y van a descansar un poco. No obstante, van a comenzar el año con el lanzamiento de un nuevo coche: el Lancia Epsilon. Debe reemplazar al Autobianchi A.112, del que conservará el nombre en algunos países. Es un pequeño tracción delantera que llevará tres motores: el Fire 1.000, de 45 caballos; el 1.050, de 60 caballos, y el 1.050 Turbo, de 85 caballos.



Honda XX

El Rover se desarrolla en colaboración con Honda, que ha preparado para él un motor V-8.

Rover XX

Una berlina de tres volúmenes y gran clase.

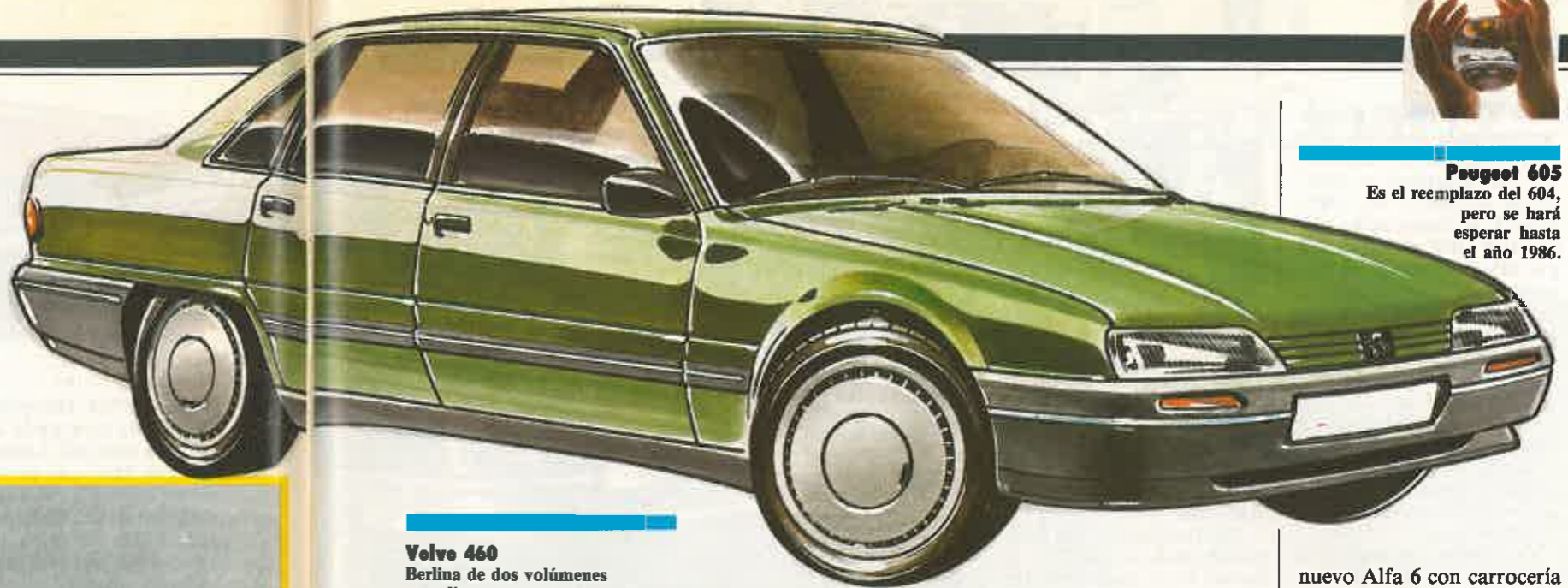


En Fiat se trabaja para ultimar el sucesor del Argenta, que empleará la carrocería Typo 4 del Saab 9.000 y del Lancia Thema. A diferencia de ellos se distinguirá por el portón trasero. Los motores serán los mismos que lleva el Argenta. A diferencia del Thema, el motor más potente será el dos litros con compresor volumétrico, con 135 caballos. Habrá también motores dos litros inyección y 1.600, además de un diesel y un turbodiesel.

Siguiendo con Fiat, también aparecerán las versiones turbo y turbodiesel del Uno, que también podría ser equipado, en su versión 45, del motor Fire 1.000.

Más anecdótica es la comercialización de los 200 ejemplares del Lancia Delta S4 con tracción a las cuatro ruedas y motor de dos litros provisto de compresor volumétrico y turbo.

Alfa Romeo, después de la aparición del 90, va también a descansar. A lo sumo aparecerán nuevas versiones de sus modelos actuales. El



Peugeot 605

Es el reemplazo del 604, pero se hará esperar hasta el año 1986.

Volvo 460

Berlina de dos volúmenes y medio que reemplazará a los actuales 360.



nuevo Alfa 6 con carrocería Typo 4 no aparecerá hasta 1986.

De los pequeños fabricantes se espera que De Tomaso lance el nuevo Pantera, y que Ferrari haga otro tanto con el nuevo 400 i, con el motor V-12 de 390 caballos. Un prototipo de la carrocería de este coche había sido presentado hace tiempo por Pininfarina en el Salón de Turín de 1980. Se trata de una berlina de cuatro puertas, que se colocará en lo más alto de la gama de Ferrari. Además debe aparecer el 308 Spider, con carrocería de plástico, del que MOTOR16 ya ha publicado algunas fotos-espía.

Un nuevo Peugeot

La industria francesa tiene sólo un lanzamiento importante en 1985, el nuevo modelo que Peugeot-Talbot denomina en código C.28. Aunque por un momento y porque se va a fabricar en Poissy, la vieja factoría —hoy completamente modernizada y robotizada— de Talbot parecía que iba a llevar esta marca; a última hora, todo parece indicar que se han decidido a acabar con las dos gamas y que en un futuro, más o menos lejano, todos los coches de la compañía llevarán el nombre Peugeot. El C.28 es una berlina de dos volúmenes y medio destinada a reemplazar por arriba al Talbot Horizon. Empleará la misma gama de motores que el Ci-

troën BX. Peugeot trabaja también en el nuevo modelo 605, destinado a suceder al 604, que aparecerá en 1986; y más adelante, en 1987, lanzará un nuevo coche que estaría a caballo entre el 505 y el 305. Pero este es un lanzamiento a largo plazo.

Está muy cercano, en cambio, el lanzamiento de una nueva versión del 205 GTI, que no tiene nada que ver con el kit de 125, que acaba de ser ofrecido a los usuarios. Será un coche con el motor 1.900 centímetros cúbicos con inyección, en el que la potencia pasa de 105 a 135 caballos.

En Citroën se prepara la presentación del nuevo coche pequeño, que toma el puesto de los 2 CV —aunque estos últimos mantendrán una pequeña cadencia de producción en la factoría española de Vigo— y LNA. Es un coche de dos volúmenes que utilizará el inagotable motor bicilíndrico de los Visa Club más los cuatro cilindros Douvrin.



En Renault, el nuevo R-18 es para el 86 ó, como muy pronto, para finales del 85. Este año sólo tienen previsto lanzar la versión cinco puertas del nuevo R-15 y la turbo del R-25.

En Inglaterra, los fabricantes se están también sacudiendo el anquilosamiento que les había caracterizado en los últimos años y contraatacan. Austin Rover está poniendo a punto, en colaboración con Honda, un coche que reemplazará el actual Rover. En principio será una berlina de tres volúmenes, con un cierto parecido con el Montego. Honda pretende utilizar esta lí-

Lancia Epsilon
Será el primer lanzamiento del año y el primer coche con el motor Fire 1.000



Seat Málaga
Berlina tres volúmenes sobre base Ronda y con estética del Ibiza



Peugeot-Talbot C.28
Destinado a ir reemplazando al Horizon desde arriba con la mecánica del Peugeot 305

nea como base para sacar una versión cinco puertas y un coupé, lo que no está del todo claro que Austin Rover, por razones de economía, lo vaya a hacer. La marca británica montará sus motores V-8 y seis cilindros en línea en este coche, mientras que Honda ha puesto a punto un V-8 del que se hablan maravillas. Ya que hablamos de Honda, es interesante la versión de cuatro ruedas motrices que van a presentar a primeros de año del Civic Shuttle, que además dispondrá del motor 105 caballos del coupé CRX, que a su vez dispone de 122 caballos a partir de ahora.

Jaguar también presentará el modelo XJ-40 con motor de seis cilindros de 2,9 litros, que desarrolla 185 caballos. Hay también prevista una versión de 3,6 litros, con 225 caballos, que alcanzará una velocidad de 240 kilómetros por hora.

Volvo, en Suecia, está dando los últimos retoques al nuevo modelo 460, que a corto plazo reemplazará a la actual serie 360, del que sólo quedaría la versión tres volúmenes. El coche guarda un marcado aire de familia con el modelo 760.

En Estados Unidos, General Motors lanzará un convertible mucho tiempo después de haber dejado de tener coches de este tipo en sus gamas. El nuevo coche

GESTION EMPRESARIAL

Teot

Luis Bermejo, 9
Teléf. 350012-Zaragoza-9

Empresa concesionaria de primera marca de automóviles (fabricación nacional e importación), radicada en Cataluña, con facturación superior a los cuatro mil millones de pesetas, nos encomienda la selección de un

DIRECTOR COMERCIAL

Se trata de un puesto de alto nivel. Dependerá directamente de Director General. Necesitamos a un profesional con formación académica superior, mejor si es titulado en IESE, ESADE, etcétera. Que conozca a nivel práctico el idioma inglés. Valoraremos especialmente que sepa hablar el catalán.

Sin descartar a ningún candidato, daremos preferencia a quien aporte experiencia en el sector automovilístico y, en cualquier caso, será imprescindible se trate de un Director Comercial profesional.

La retribución de este puesto está en función de su categoría y se negociará en fondo y forma directamente con el candidato.

Incorporación: Enero de 1986.

Interesados enviar historial profesional a TEOT, indicando en el sobre la referencia 2.200 INEM. Referencia Zaragoza-2/21.964

SELECCION
Y
FACTOR HUMANO

Pulsar Quartz

Faces of Love



FE 002

NP 052

EB 044

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

es un tracción delantera cuyo desarrollo se ha basado en el del Opel Ascona europeo. Ford, por su parte, lanzará el modelo Taurus, que también tiene mucho que ver con el europeo Scorpio.

Del otro bloque, tanto Lada como Moskvich tienen nuevos modelos que lanzar. El Lada ha sido proyectado por Porsche en colaboración con la marca rusa. Y el Moskvich es totalmente ruso en cuanto a diseño, pero Renault ha intervenido en su puesta a punto a nivel de suspensiones, frenos, etcétera.



Lada
Los rusos imitaron a Seat y pidieron ayuda a Porsche.

Moskvich
Un Talbot 150 a la rusa con aportaciones de fabricantes occidentales.



En lo que se refiere al mercado español, los fabricantes asentados en nuestro suelo van a lanzar algunas novedades. La más importante será la del Seat Málaga, coche que recibe toda la mecánica del Ibiza y es una berlina tres volúmenes. Talbot lanzará el 205 tres puertas en toda su gama. Incomprendiblemente no harán la versión GTI. Citroën sí tendrá, en cambio, su Visa

GTI. Y también ofrecerá el BX en versión familiar. Fasa-Renault presentará el nuevo R-5 el próximo mes de febrero. A éste le seguirá la versión Copa en abril. Ford no tiene nada nuevo, a no ser el motor 1.300 Valencia, para equipar los Fiesta, Escort y Orion. Y Opel ofrecerá el Corsa de cuatro puertas.

Sergio Piccione

Nueva batería Bosch: Potencia Sin Mantenimiento



BOSCH ha desarrollado una nueva Batería Sin Mantenimiento que es pura potencia. Una Batería de nueva tecnología que está muy por encima de otras. Su aleación especial de plomo-calcio y antimonio proporciona más potencia y seguridad de arranque,

aún con frío muy intenso.

La nueva Batería BOSCH se mantiene a pleno rendimiento durante kilómetros y kilómetros sin necesidad de tocarla. No necesita mantenimiento por mucho tiempo que pase. Batería Bosch. **Potencia sin Mantenimiento.**



BOSCH
Así de seguro.



AUTOVIAS DE ESTRENO

DENTRO del ambicioso plan general de carreteras puesto en marcha el pasado año por el actual equipo del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, el Departamento dispone para el año 1985 de una inversión, en las carreteras de la red estatal, cercana a los 65.000 millones de pesetas, cifra que supone un incremento del 14,5 por 100 respecto a la inversión realizada en 1984, según señala a MOTOR16 Javier Barreiro, asesor técnico del Gabinete del ministro.

Los objetivos físicos que se pretenden alcanzar durante el próximo ejercicio se concretan en actuaciones sobre 480 kilómetros de autovías, 46 kilómetros de nuevas carreteras, 186 kilómetros de variantes de población, 1.485 kilómetros de acondicionamientos, 17 kilómetros de accesos a puertos y aeropuertos, y cerca de 175 kilómetros de accesos a zonas urbanas.

Por lo que se refiere al mantenimiento y mejora del equipamiento de carreteras se van a colocar —incluyendo sustituciones— 23.500

señales, se van a pintar 12.000 kilómetros de marcas viales, y a colocar o restituir 50.000 metros de barreras de seguridad. Está previsto, asimismo, mejorar la información a los usuarios en materia de carreteras.

De las obras a iniciar durante 1985, el mismo portavoz del MOPU destaca por su importancia el «by-pass» de Valencia, la variante de Aranjuez, el tramo Santiago norte-Santiago sur, el primer tramo de la madrileña avenida de la Ilustración, que cierra por el norte-oeste la M-30; la circunvalación

de Alicante y diferentes tramos del plan de autovías, concretamente los itinerarios Madrid-Zaragoza, Madrid-Burgos, Madrid-Sevilla, Alicante-Murcia, Burgos-Tordesillas y Santander-Torrelavega.

Igualmente deben finalizar, en el mismo periodo, las obras del nudo sur madrileño, que conecta la M-30 con la N-IV, la variante de Alcalá de Henares, las rondas de Córdoba, la variante de La Guardia, el desdoblamiento Venta de Baños-Palencia y el acceso sur a Zamora, entre otros.

TRANSPORTE: ORDEN Y LEY

CUANDO llegamos a este Ministerio confirmamos que el sector del transporte era un auténtico caos, ya que la legislación, además de antigua y obsoleta, no se cumplía y, en cierto modo, regía la ley de la jungla. Nuestra intención desde el primer momento ha sido racionalizar y ordenar el

transporte, teniendo siempre presente, por encima de todo, los aspectos de seguridad», decía hace meses a MOTOR16 el titular de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Enrique Barón.

Y esa ordenación, que requiere como poco una legislación completa, va a sufrir

un avance considerable cuando en 1985 se apruebe en el Parlamento la nueva ley del Transporte, el proyecto legislativo más importante de ese Ministerio para el próximo año.

Aunque la ley no parece probable que entre en vigor hasta el verano, los primeros efectos se notarán rápidamente, según fuentes del propio Ministerio. El borrador del proyecto contempla inicialmente la necesidad de acabar con la situación actual del transporte, calificada por los más moderados como «tercermundista». Así, se suprimirán total o parcialmente los privilegios de que aún gozan algunos transportistas, sobre todo del sector naval. Se prevé reformar la situación actual de concesión de créditos por parte del Banco de Crédito Industrial a largo plazo y bajo interés para la compra de un buque, lo que no ocurre, por ejemplo, con los que quieren adquirir un camión o un autocar.

También se abordará una reducción al mínimo del intervencionismo del Estado, eliminando subvenciones y acometiendo una política de



La nueva ley del Transporte, lista en 1985
Un sector con menos caos y «piratas»

precios reales. Con la nueva ley, los servicios regulares de transporte por carretera se cubrirán por concurso abierto en iguales condiciones para las empresas públicas y privadas, suprimiendo los privilegios de Renfe en el transporte por carretera.

Dentro de las preocupaciones a corto plazo figura el establecimiento de líneas especiales de crédito para la renovación del parque, con la condición de que los nue-

vos vehículos, adquiridos con favorables condiciones, sustituyan a antiguos, destinados al desguace.

A más largo plazo, con el horizonte en 1990, se trataría de potenciar el transporte de pasajeros por ferrocarril, pasando de un 6,98 por 100 del total que ocupa ahora hasta el 9,7 por 100, y del 7,59 al 14,5 por 100 en los mismos periodos por lo que respecta a transporte de mercancías.

TURISMO: CADA VEZ MEJOR



Las perspectivas turísticas para 1985 se presentan muy halagüeñas, esperándose que la cifra de visitantes extranjeros supere los cuarenta y cuatro millones, frente a cuarenta y tres millones de 1984, según comenta a MOTOR16 el direc-

tor general de Promoción del Turismo, Ignacio Vasallo. Las entradas de divisas alcanzarán los 8.000 millones de dólares y los ingresos directos representarán un billón cuatrocientos mil millones de pesetas.

Después del fortísimo in-

cremento de las entradas por avión en 1984 —casi un 15 por 100—, para el próximo año se prevé una estabilización, basada en un incremento próximo al 4 por 100, el mismo aumento que se espera registre el turismo por carretera. En cuanto a paí-

ses de origen de los turistas, se espera que se establezca el turismo alemán y británico, un descenso del portugués y el francés, y un aumento de las entradas procedentes de Estados Unidos, Canadá, Japón y los países escandinavos.

CIUDADES: EL CAOS QUE NO CESA

La circulación en los grandes núcleos de población españoles no va a ser en 1985 todo lo fluida y amable que los automovilistas desean, según se desprende de una encuesta realizada

circulatorio, al menos en los dos próximos años, son el cierre de la M-30 en el nudo sur, la remodelación de la plaza de Atocha, las obras del metropolitano en la Puerta del Sol y el paso sub-



por MOTOR16 entre los responsables en el tema de las cinco ciudades más conflictivas desde el punto de vista de las comunicaciones. Grandes obras en vías básicas, que favorecerán esa circulación, irán acompañadas de un aumento de las zonas peatonales y la extensión de las restricciones en materia de aparcamiento, con la grúa como dueña y señora.

El segundo teniente de alcalde del Ayuntamiento de Madrid, Emilio García Horcajo, declaraba recientemente a esta revista que «felizmente 1985 va a ser un año muy malo para circular por el centro de Madrid. Y digo felizmente, porque cuando concluyan las obras que hemos emprendido, la circulación mejorará enormemente». Esas obras, que convertirán la capital de España en un auténtico caos

terráneo de la plaza Elíptica.

Si estas obras en cinturones clave ya han comenzado a crear verdaderos quebraderos de cabeza a muchos conductores, la política de la actual Corporación para el centro de la ciudad es claramente restrictiva, ya que se pretende disuadir al ciudadano, a medio y largo plazo, de que congele con vehículos privados ese centro, mientras se fomenta el uso del transporte público. De momento, se ha comenzado a suprimir plazas de aparcamiento y se anuncia la extensión de la Operación de Regulación de Aparcamiento, la polémica ORA, a otras calles, así como el cierre de varias plazas más, aún sin decidir.

En Barcelona, las cosas no se presentan mejor. Joan Torres, concejal de Trans-



Madrid y Barcelona: Dificultades al coche privado
Joan Torres y Emilio García Horcajo, concejales responsables

portes y Circulación del Ayuntamiento de la Ciudad Condal, señala a MOTOR16 que en 1985 «se presentará la red viaria básica o, mejor dicho, el programa de apertura o definición de esa red. En ella entra la

construcción de los enlaces del túnel de La Rovira con el II Cinturón y el proyecto de Meridiana-Diagonal, así como diversas obras en el Cinturón Litoral». Asimismo, se potenciará la zona comprendida en el Área de

Regulación de Aparcamiento, sistema de pago por tiempo ilimitado hasta noventa minutos. «Nuestra idea —añade Torres— es ampliar las medidas disuasorias contra la utilización irracional del automóvil pri-

vado.» En este sentido, se piensa incrementar la actividad de la grúa y se espera poner en marcha un ambicioso proyecto, valorado en 800 millones de pesetas, para la mejora del Centro del Control de Tráfico.

En otra de las ciudades conflictivas, Valencia, el responsable de circulación y transportes, el concejal José Antonio Cabrera, declara a esta revista que la política en el próximo año se centrará en «el incremento de las calles peatonales del centro histórico, cerrando al tráfico cinco o seis vías. Asimismo, se pretende poner en funcionamiento un primer tramo de carril para bicicletas en el barrio marítimo, la zona de la Universidad y el propio centro».

El tema de la ORA, o como se la quiera denominar, también será objeto de estudio por la Corporación de Bilbao en este año. El concejal responsable, Javier Ruiz, intenta aumentar la oferta de aparcamientos en el centro, en aproximadamente cinco mil plazas, y acabar con «la permisividad actual de los estacionamientos, buscando potenciar la corta estancia y apoyar al residente». Asimismo, se consolidará durante el mismo ejercicio el mantenimiento del casco viejo como zona peatonal, ampliando también el horario de carga y descarga.

En Sevilla, y durante 1985, se abordará en primer lugar la renovación y mejora del transporte público, el proyecto más importante, según el director de ese área en el Ayuntamiento, Miguel Durbán. Al tiempo, se pondrá en marcha un plan de estacionamientos subterráneos que contempla la construcción de 5.000 plazas en el centro y unas 1.500 en las cercanías, y se ha llegado a un acuerdo con Renfe para eliminar la red urbana ferroviaria, que corta en dos la ciudad. También se prevé el estudio del establecimiento de una red viaria para bicicletas en toda la ciudad, y la limitación del acceso de vehículos privados a zonas muy congestionadas.

MANOLO LAMA

PACO NADAL

J. RAMON DE LA MORENA

HECTOR DEL MAR

ANTONIO SOMOZA

ORTIZ REMACHA

GOOOOOL

JOAQUIN PRAT MARTIN VALBUENA

MANUEL OLIVEROS

ROBERTO GOMEZ

RAMON GABILONDO

LUIS VINALS

CHICO PEREZ

JULIA JEREZ

BACIGALUPE

ALEX BOTINES

JOSE JOAQUIN BROTONS

FERNANDEZ ABAJO

ALFREDO

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.



Somos Deportivos.



COMERCIO E INDUSTRIA

CAMINO DE EUROPA

ANALIZAR marca a marca las previsiones comerciales nos permite tener una amplia perspectiva sobre el mercado interior de automóviles, tanto en lo que ha significado este año como en las transformaciones que pueden producirse en el siguiente.

Entresacando las previsiones, poco puede deducirse de su evolución. Las hay notablemente pesimistas (en general, para todo el mercado), como las de Peugeot/Talbot, que hablan de una caída en torno al 5 por 100; los más optimistas no prevén más que un 2 por 100 de incremento... pero casi todos se inclinan por una situación estable de crecimiento cero.

Cualquier que sea el resultado, lo cierto es que el 85 va a ser un año muy duro, en el que la competencia va a ser feroz. Porque la aparición de nuevos modelos o de nuevos importados no se traduce en un aumento de las ventas, sino que significa la redistribución de la demanda.

Por estas y otras razones, la mayoría de las marcas es extremadamente cauta a la hora de dar a conocer sus estrategias y planes a medio plazo, guardando celosamente sus secretos hasta muy pocas fechas antes de su aparición en el mercado.

Entre las importantes colaboraciones que ofrecemos y las impresiones de cada marca, creemos poder ofrecer una interesante previsión

de este año de transición y esperamos el transcurrir de los meses para ver en qué medida van cumpliéndose los hechos previstos o se van desviando de la evolución general.

PEUGEOT TALBOT

TRAS la reestructuración comercial que ha supuesto la unificación de las redes de Peugeot y Talbot, el año 85 será el de definitivo despegue de la firma, que ve con optimismo el horizonte automovilístico.

Según sus cálculos, y teniendo en cuenta una serie de parámetros, entre los que se cuentan el índice de pre-

cios al consumo, la inflación y el porcentaje de incrementos de salarios previstos en los acuerdos económico-sociales, el mercado nacional apenas alcanzará las 500.000 unidades, lo que significa un descenso entre el 4 y el 5 por 100 respecto a las cifras alcanzadas en este año. Sigue, por tanto, la tendencia regresiva, como resultado de una serie de factores sobradamente conocidos.

Pese a estas condiciones adversas, Peugeot/Talbot piensa mantener su tendencia de incremento de penetración en el mercado nacional. Para ello cuenta con el lanzamiento muy reciente del producto de mayor éxito en el 84: el Peugeot 205, cuya gama será notabilmen-

te incrementada a lo largo del año próximo.

En sus otros productos se prevén también ligeros incrementos, debidos a causas particulares. Así, entre los Horizon, el impacto que supondrá la entrega de las primeras unidades a la Policía Nacional deberá mejorar su imagen de coche de gran fiabilidad mecánica y bajo coste de mantenimiento. Entre los Solara, la incorporación de la motorización diesel le convierte, a priori, en uno de los favoritos de su segmento, a la vez que incide en un sector que tradicional-

mente la firma ha cuidado con esmero: el vehículo autotaxi.

En su gama alta, el Peugeot 505, en sus múltiples versiones, sigue siendo, por el momento, el vehículo de más entidad de cuantos se fabrican en nuestro país, ofreciendo además un precio muy ventajoso. Algunas de sus versiones, como la diesel automática, son prácticamente exclusivas de este modelo, con excepciones notablemente más caras.

En el aspecto industrial, cabe señalar que en el 85 Peugeot/Talbot espera alcanzar las 100.000 unidades de producción, cifra rozada en los años 77 y 78, pero nunca alcanzada en los ya largos años de esta compañía.



José Ramón L. Rebolgar
Automóviles Talbot

FORD

EL mayor fabricante español de automóviles va a tener en el 85 un claro ejem-

plo de periodo de transición.

Aunque su gama actual es notablemente moderna y muy bien completada con los vehículos de importación, también es verdad que no va a introducir en el mercado grandes novedades en el año próximo.

Precisamente por ello, Ford va a volcarse en las ofertas de modelos muy definidos, que siempre han caracterizado a la marca del óvalo y le han dado un magnífico resultado. Combinando acertadamente los distintos elementos opcionales en paquetes de ofertas a muy buen precio.

Sí es importante señalar que en el 85 se iniciará la producción del nuevo motor 1.300 de árbol lateral, con lo que se fabricarán en Almusafes tres motorizaciones —de 900, 1.100 y 1.300 centímetros cúbicos—, combinadas con los tres modelos actualmente en producción: Fiesta, Escort y Orion. Naturalmente, otras motorizaciones se ofrecen en estos

modelos nacionales, procedentes de la importación. Es también importante destacar que el Fiesta XR/2 pasará a fabricarse exclusivamente en nuestro país.

Una nueva versión va a ofrecerse el año próximo a los clientes españoles y europeos: el Escort RS Turbo, que significa el primer automóvil con turbocompresor que fabrica Ford en Europa.

Para los expertos de Ford España, el 85 todavía será un año difícil, en paralelo con la situación económica y teniendo en cuenta que el mercado continúa deprimido y sin síntomas de recupe-



ración a corto plazo. Será probablemente el año último antes de la incorporación de España en la Comunidad Europea, con los consiguientes interrogantes aún no resueltos, y que hacen imposible una planificación a medio y largo plazo. La implantación del impuesto sobre el valor añadido (IVA) y la supresión del impuesto de lujo para las transacciones de usados son aspectos positivos.

A lo largo del año se ampliará la red de concesionarios y servicios oficiales hasta alcanzar 400 puntos de venta y servicio, repartidos por toda la geografía nacional. Las inversiones de Ford en Europa alcanzarán la cifra de 1.000 millones de dólares en producto.

alcanzar casi las cifras del año anterior en los diez primeros meses. Sin embargo, en estos escasos días que faltan para finalizar el año estamos apreciando una brutal caída, que nos hace temer un mal cierre de año y, lo que es más grave, trastoca todas las previsiones para el 85.

Tan importante como este aspecto general es importante analizar otros aspectos: la pérdida de la estacionalidad, el deslizamiento de la demanda hacia gamas más bajas y las modificaciones a nivel provincial. Estos tres factores van a presidir también todo el año 85 en niveles superiores a lo que en el 84 se ha apuntado.

La pérdida de estacionalidad es cada año más acusa-

da. Con anterioridad, había tres periodos en los que la demanda se disparaba: abril-mayo (en función de la fecha de Semana Santa), junio y diciembre. Correspondían normalmente a los periodos previos a las vacaciones. Pues bien, esta estacionalidad la están ahora imponiendo los propios fabricantes, en los periodos que estiman más oportunos, gracias a campañas de promoción muy intensas. Pero estas campañas no logran, salvo las lógicas excepciones, incrementar gran cosa el volumen de ventas anual. La verdad es que lo que se incrementan las ventas en un mes de promoción se deja de vender cuando esa promoción ha cesado.

El segundo aspecto es el



Jesús Córdoba
Citroën Hispania

deslizamiento de la demanda hacia segmentos inferiores. La pérdida de nivel adquisitivo de los españoles está produciendo un incremento en las ventas de los coches pequeños en detrimento de los automóviles de mayor tamaño. Ya no es infrecuente ver a un cliente de un GSA comprar un Visa nuevo, por citar un ejemplo de venta entre productos de esta misma marca. Así, tenemos que el segmento bajo, que en el 83 significaba un 40 por 100 de ventas, este año pasará a un 45 por 100. El segmento medio-bajo (con un 34 por 100) prácticamente se ha estabilizado, y el segmento medio-alto ha pasado del 18 al 15 por 100. Por último, el segmento alto ha descendido en dos puntos, y otro tanto ocurre con los importados de alto nivel, entre los que los diesel han significado ya un 60 por 100 de las ventas.

Este deslizamiento va a seguir en su tendencia en el próximo año. Por esta razón, Citroën ha diversificado su gama, para hacer frente, de manera muy realista, a esta nueva situación de mercado.

«Por parte de Citroën, el año 85 esperamos que vuelva a marcar un crecimiento en las ventas. Hemos crecido en el 84 un 19,5 por 100 gracias a la ampliación de las gamas Visa y BX.

En el 85 esperamos crecer del orden de un 8 por 100. También en ello influirá un ligero crecimiento de la red.

Hay factores que pueden animar las ventas, y quizá el más claro es el de la posible supresión del impuesto de lujo a las transacciones de vehículos usados. Al menos debe producir una renovación del parque, lo que siempre es positivo, y un

abaratamiento del coche usado.»

RENAULT

TRADICIONALMENTE, Fasa-Renault ha venido siendo una firma extremadamente celosa a la hora de dar a conocer sus planes a medio y corto plazo. Un notable éxito comercial respalda esta tesis de sobriedad en las informaciones sobre planes y productos nuevos. Como es sabido, Renault pasó a ser líder de ventas en nuestro país hace cuatro años, y todo parece indicar que esta situación va a prolongarse.

Para sus responsables, el crecimiento de la demanda durante el año 85 va a ser muy moderado (en torno a

un máximo del 2 por 100), sin que se presenten, por ahora, indicios de factores desencadenantes de la demanda.

Su política comercial se destina al afianzamiento de las posiciones logradas por sus modelos y al lanzamiento de un nuevo coche, como es el Renault Super 5, con el que estiman lograr superar las ventas que este popular modelo ha venido logrando



La gama Renault, una de las más completas del mercado

en los años previos a 1983, en que comenzó a descender su aceptación. En este sentido, la experiencia de las campañas destinadas a levantar las ventas del R-5 han sido altamente positivas, para experimentar toda una estrategia que debería ponerse en práctica a lo largo del 85. Así, Fasa-Renault es la única marca nacional que no ha entrado en la feroz guerra de descuentos o acciones similares.

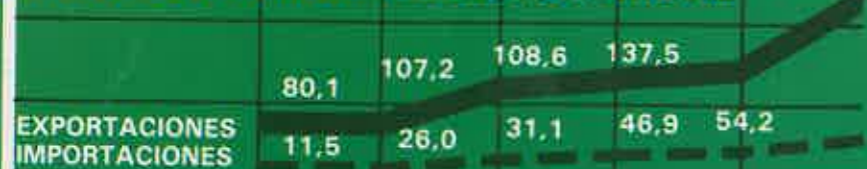
En la actualidad, su gama se caracteriza por una marcada diferenciación entre cada uno de los modelos, sin que se produzcan solapamientos o canibalismos entre vehículos de distintos segmentos. En este sentido, caben señalar la desaparición del R-14 y la aparición de la gama R-25. Con la pri-

mera de las operaciones señaladas se produce una unificación en la motorización, basada, en su mayoría, en el popular motor Sierra, al que acompañan los nuevos motores de aleación ligera y el diesel.

En cuanto a la importación de los R-25, se ofrece así un vehículo del segmento alto, que el envejecimiento de la gama R-20/R-30 había dejado casi sin presencia. En este sentido, cabe señalar que, a lo largo del 85, el Renault 25 quiere convertirse en el líder entre los automóviles de importación, lo que no parece tan difícil si analizamos las ventas en estos últimos meses.

Es también importante se-

BALANZA COMERCIAL DEL AUTOMOVIL



A. IZ.

CITROËN

PARA comprender las previsiones del 85 desde el punto de vista de los responsables de Citroën es preciso hacer algunas consideraciones sobre este año 84 transcurrido. En primer lugar, mencionar que el 84 ha tenido dos periodos claramente diferenciados. En el primer semestre, las ventas han caído en un 4,5 por 100; por el contrario, en los cuatro meses siguientes, el mercado ha reaccionado hasta

EVOLUCION DE LAS TASAS DE PENETRACION

	81	82	83	84*
1º Renault	33,2	33,5	32,3	29,8
2º Seat	26	25,6	22,3	17
3º Ford	14,9	15,6	13,3	14,8
4º Opel	0,6	3	9,4	8,7
5º Peugeot	3,6	3,2	2,6	7,7
6º Citroën	6,2	6,7	8,4	7,7
7º VW-Audi	0,1	0,5	1,1	5,6
8º Talbot	11,4	8,6	8,7	4,5
Otras	4	3,3	3,7	3,6

(* Hasta noviembre)

Alfredo Giménez Casina

ANFAC: La crisis no toca fondo

EL año 1984 ha sido muy negativo para la industria de automoción. Y esto por dos razones. En primer lugar, porque las ventas han decrecido en prácticamente todos los tipos de vehículos que hoy se ofrecen al mercado. En automóviles de turismo, la caída de la demanda puede estar en torno al 3 por 100, y en vehículos industriales, alrededor de un 15 por 100. En segundo lugar, y esto es lo más grave, porque, en lo que respecta a automóviles de turismo, la recesión de este año consolida la tendencia a la baja ya apuntada a finales del 83, desmintiendo las esperanzas que albergaba la industria en cuanto a una definitiva, aunque lenta, superación de la crisis, y, en lo que se refiere a vehículos industriales, porque significa, pura y simplemente, que todavía no hemos tocado fondo.

Las matriculaciones previstas para 1984 son del orden de las 530.000 unidades, o sea, casi 70.000 menos de las de 1973, a pesar del casi 10 por 100 de aumento de la población. Es imposible mantener una producción de 1,2 millones de automóviles al año, con un mercado interior de apenas medio millón, que, además, está en regresión desde hace siete años.

La depauperación del mercado interno se está traduciendo en un envilecimiento de los precios, con grave peligro para la rentabilidad y, por consiguiente, para la inversión que requie-

re imprescindible nuestra industria. En estas condiciones, el reto que supone la entrada de España en la Comunidad es muy posible que no sea superado tan felizmente como desearíamos. Si no se reactiva, y vigorosamente, el mercado interior, existe un gravísimo riesgo de desinversión en el sector a corto plazo. Y entiendo que esto es importante no sólo para los fabricantes de vehículos, sino también para la Administración. Una de cada diez pesetas invertidas en la industria y 1,3 pesetas de cada diez exportadas corresponden a la automoción, que proporciona, además, el 8-9 por 100 del empleo total. Por todo ello, ANFAC viene pidiendo desde hace tiempo a los distintos Gobiernos una atención especial a los problemas del sector.

La fiscalidad del automóvil ha sido, es, y ¡mucho nos tememos!, parece que va a seguir siendo, una fuente de recursos económicos que los distintos Gobiernos quieren seguir exprimiendo, con el riesgo de matar a la gallina de los huevos de oro; considerarnos que el actual proyecto de ley de introducción del IVA (en la versión que conocemos) supone un grave peligro para los fabricantes, por la fuerte discrimi-

nación que resulta su comparación con la fiscalidad soportada por los fabricantes de los países comunitarios, con los que habrá que competir en inferioridad de condiciones.

Es muy difícil, por no decir imposible, cuantificar el efecto de las medidas fiscales sobre la elasticidad del mercado, pero sí se puede asegurar que si la reacción favorable tarda tiempo en producirse, las incidencias negativas, en mayor o menor grado, son inmediatas.

En los vehículos industriales, la necesaria modernización del parque precisa la revisión eficaz y periódica de los vehículos en funcionamiento y las necesarias disponibilidades en volumen y coste del crédito disponible para la renovación de la flota.

Esta rápida revista a algunos de los problemas del sector hacen ver que no esperamos que 1985 sea un año en el que se rompa la «noche triste» de la automoción española. Si por la Administración se tomara en serio el conocer y resolver nuestros problemas, podríamos ver con mayor optimismo la integración en la CEE.

Alfredo Giménez Casina es presidente de ANFAC



fiar que, a lo largo del 85 (aunque el proceso se inició en este año 84), va a proceder a la reestructuración y modernización de la factoría de Valladolid, precisamente para introducir más modernos procedimientos de producción, necesarios en el nuevo R-5.

En este sentido, en Valladolid se alcanzarán, e incluso superarán, los niveles de robotización que ya se habían alcanzado en la planta de Palencia, en la que, en la actualidad, se construyen los R-9 y R-11.



Erik van Loo, director comercial de General Motors: «En 1985, el mercado apenas va a fluctuar.»

OPEL

SON tantos los factores que influyen en la demanda, que es absolutamente imposible conocer la repercusión de cada uno de ellos sobre las fluctuaciones. Incluso, factores que tradicionalmente han sido seguidos con interés porque significaban situaciones concretas, han cambiado. Por citar un ejemplo, vemos el caso alemán: había un íntimo paralelismo entre el merca-

do americano y el alemán, que este año se ha roto. Mientras en USA parece que las cosas marchan muy bien, en la República Federal se cierra el año con un importante descenso.

«A la hora de la verdad, es la intuición la que nos dice que, en el año 85, el mercado apenas va a fluctuar. Nos movemos en una horquilla de cuatro puntos, comprendida entre un descenso del 2 por 100 y un incremento igual, lo que significan 10.000 coches más o menos que este año. Lamentable-

mente, las impresiones de los primeros días de noviembre son muy pesimistas, por lo que habría que inclinarse más bien hacia esa pérdida de 10.000 ejemplares que hacia la ganancia.»

En lo que a General Motors en España se refiere, seguirá luchando por mantenerse en las cifras actuales de penetración, lo que no es fácil con un único modelo nacional. Los elevados aranceles que sufren los automóviles de importación, y que, según todos los indicios, no van a modificarse a

lo largo del 85, impiden que el público español se acerque a productos de reciente lanzamiento y gran interés, como el Kadett, que acaba de ser considerado por los especialistas como el mejor coche europeo.

«El 85 es, pues, un año de transición, en el que no se producirán grandes cambios en el mercado interior, pero en el que podremos conocer la evolución de los factores que influyen poderosamente en la demanda: la crisis económica; la determinación de los aranceles de los coches

de importación, y, por consiguiente, los ajustes de precios de todos los vehículos que se venden en el país. Cuando podamos contestar a todas y alguna más de estas incógnitas estaremos en disposición de fijar una estrategia o unos planes a plazos más largos.»

SEAT

LA firma estatal española es, sin duda, entre todas las instaladas en nuestro

país, quien tiene un año 85 más esperanzador. Está en la actualidad inmersa en un complejo proceso de reconversión, del que ya en otras ocasiones hemos hablado:



Factoría de Seat en el Prat.

Marcelino Camacho

CCOO: Defender el interés nacional

EL automóvil constituye un sector de la producción industrial, que en nuestro país ha cobrado creciente importancia en los últimos años, hasta el punto de que con la instalación de Ford, de General Motors y la nueva factoría de Fasa-Renault en Palencia, la capacidad productiva se ha duplicado. Desde la Confederación Sindical de CC. OO. seguimos con atención y preocupación la evolución de las seis empresas que concurren en nuestro país, y constatamos dos fenómenos. En primer lugar, que el aumento de la capacidad instalada no ha significado un aumento en el empleo global del sector, y en segundo lugar, la caída del empleo en la mayor parte de empresas de la industria auxiliar que surte los componentes mecánicos, eléctricos, etcétera, a las cadenas de montaje.

Con la crisis energética se inicia un proceso de cambio tecnológico. Se investiga para la utilización de materiales más ligeros, se diseña una nueva generación de motores de bajo consumo, se multiplica la incorporación del motor diesel, y en las cadenas aparecen los robots, las máquinas automáticas controladas por ordenadores, etcétera. La automatización y robotización —con la sustitución de trabajadores— y el aumento de los ritmos de trabajo en las cadenas de montaje constituyen lo más destacado de los últimos diez años. Los robots de soldadura los incorpora la G.M. en 1968. La agresividad de la competencia de los fabricantes japoneses no ha hecho sino acelerar este proceso.

Con ello, la cuestión que adquiere gran importancia estratégica es la de-

pendencia estructural de este sector, penetrado por las multinacionales europeas y de EE.UU. Esta dependencia se pone de relieve cuando vemos que si bien se está en condiciones de producir un millón y medio de automóviles, aproximadamente, en España, la investigación y desarrollo tanto del proceso productivo como del producto se realiza prácticamente todo fuera de nuestras fronteras. Se dice, no sabemos si con algo de exageración, que el modelo Corsa que la General Motors fabrica en Zaragoza ha creado más empleo fuera de España que en nuestro país. Evidentemente, este empleo generado fuera de España es mucho más cualificado, porque se trata del diseño de modelos, ingeniería del proceso productivo, investigación sobre nuevos materiales, etcétera. En fin, el llamado «Know how», con un alto contenido de valor añadido por el trabajo.

En cambio, en una cadena de montaje la productividad —reducción de tiempos, movilidad, polivalencia, etcétera— cobra un valor supremo para las empresas y conduce a la saturación física y psíquica de los trabajadores. Desde CC. OO. pensamos que esta situación hay que corregirla, pese a las dificultades evidentes que existen, y conseguir que parte de estas tareas de I + D se realicen en nuestro país. El reto es importante, pero el Gobierno tiene instrumentos para presionar a las multinacionales

del sector en este sentido, y contará con el apoyo de CC. OO.

Desde el punto de vista reivindicativo, pensamos que esta introducción masiva de nuevas tecnologías debería ser objeto de negociación con los sindicatos, y en este sentido vamos a propugnar un control en los ritmos de aplicación. En este contexto, la reducción de la jornada semanal de trabajo cobra vital importancia para salvaguardar el empleo, y en esta tarea CC. OO., como sindicato mayoritario del sector, está firmemente comprometida con los trabajadores para pugnar por ella.

Para finalizar, es conveniente señalar la ausencia de una definición de política nacional de cara a las multinacionales, y en concreto del sector del automóvil. Hasta ahora todo han sido facilidades para su instalación en nuestro país —subvenciones, acceso al crédito oficial, infraestructura, modificación de la legislación sobre el grado de nacionalización de los coches, etcétera—, pero no se han tenido en cuenta los intereses nacionales a largo plazo que exigirían contrapartidas en el campo de las inversiones en investigación, transferencias de tecnología y el acceso y difusión de las mismas. Hay que hacer una política que comprometa seriamente a las multinacionales con el futuro industrial y económico de España.

Marcelino Camacho es secretario general de Comisiones Obreras.



Nicolás Redondo

UGT: Plantar cara a la CEE

ESTA recordar algunos datos básicos relativos a la industria de la automoción para hacerse una idea de su importancia dentro de la economía española. La fabricación de turismos y vehículos industriales da empleo directo a 111.000 trabajadores. La industria auxiliar (metal, plásticos, tapicería...), a 650.000. Unos 800.000 trabajadores dependen, pues, en diferente medida, de la industria del automóvil.

De 1975 a 1983 la inversión en el sector fue de 300.000 millones de pesetas (importante nivel de inversión, que es una de las características de la industria que comentamos). En impuestos directos, el sector de la automoción aporta al Estado 140.000 millones de pesetas, y unos 200.000 millones en indirectos. La exportación (por valor de 200.000 millones de pesetas) equivale al 10 por 100 de todas las exportaciones industriales de España.

Por último, en este rápido repaso a los rasgos más importantes del sector, hay que citar su carácter multinacional: sólo son españolas dos empresas: ENASA y SEAT, la última de las cuales está vinculada a Volkswagen en un proyecto de cooperación tecnológica.

Una vez mencionados los datos que por su importancia mejor caracterizan al sector de la automoción, podemos pasar a enumerar los problemas que UGT considera más importantes en dicho sector. Enumeración que, por la brevedad y urgencia de este artículo, tendrá que ser únicamente eso; tan somera como la exposición de datos que acabamos de reunir.

El que los centros de decisión estén

fuera de nuestro país es uno de los mayores problemas de la industria española de automoción. Por ello es muy importante la estrategia que se elija de cara a la integración en la CEE. La entrada en la Comunidad va a suponer un reto para el sector de la automoción, reto que exigirá grandes esfuerzos. Por otro lado, para los problemas del sector no existe una solución sectorial. Son tan diversos, que los procesos de reconversión deben llevarse a cabo de empresa a empresa. Lo que no quiere decir que falte la visión de conjunto, las líneas generales de actuación aplicables a la totalidad de los mencionados procesos de reconversión. Sin que se haya producido un solo despido, se han negociado planes de viabilidad en SEAT, ENASA, Motor Ibérica, Mercedes Benz y Talbot. Planes tendentes a mejorar la situación industrial que han sido negociados entre las empresas y las centrales sindicales UGT y CC OO, fundamentalmente.

Dentro de la industria de la automoción hay dos subsectores que nos obligan a algunas consideraciones por separado. Para el desarrollo del primero de ellos, el de vehículos industriales, es imprescindible un incremento del consumo industrial, un crecimiento de la economía superior al 3 por 100 anual, en términos medios. Es necesario definir el marco industrial de este subsector, las reglas de juego a establecer, tanto de cara a la entrada en la CEE como a la activi-

dad dentro de ella. Por otra parte, hay que señalar lo positivo de las últimas normativas adoptadas por el Gobierno de cara a la renovación del parque de camiones: si consiguiésemos renovar el 60 por 100 del actual parque, se habría solucionado en más del 90 por 100 el sobredimensionamiento de las empresas fabricantes del sector.

Con respecto al otro subsector, el de la industria auxiliar, sería conveniente que tuvieran sede de compra en España las industrias de automoción, que son, como hemos dicho, multinacionales la mayoría de ellas. De esta manera, la industria auxiliar de nuestro país podría ampliar sus posibilidades de mercado.

La integración de España en la CEE va a influir tanto en el sector que por ello es este un punto en el que nos vemos obligados a insistir. Al tener que contemplar en pocos años la entrada de productos competitivos libres de aranceles, hay que prever la gran repercusión que tendrá en el subsector de la industria auxiliar (también llamado de partes y componentes), dadas las condiciones actuales en que se desenvuelve. Por ello se requiere una planificación previsora de futuras actuaciones que aseguren el grado de eficiencia necesario para el mantenimiento rentable de las plantas de fabricación en España.

Nicolás Redondo es secretario general de Unión General de Trabajadores



Antonio Escudero Bernabéu

SERNAUTO: Estancamiento en los componentes

La industria española de equipos y componentes prevé un estancamiento del mercado del primer equipo, en España, en el próximo año, continuación de la recesión de los pasados años. Se ha perdido más del 25 por 100 de la capacidad instalada.

El llamado decreto Sahagún, de 1979, para la instalación de General Motors, potenció la participación de los componentes extranjeros en los montajes de las plantas españolas. Se crearon contingentes libres de aranceles, para la importación de automotores, cajas de cambio y chapa, para los constructores de automóviles.

En 1980 se importaron, acogiéndose al contingente, 21.824 millones de pesetas (59,8 por 100 más con relación a 1979), cuando la producción de automóviles solamente aumentó un 6,1 por 100. En 1983 ascendieron a 46.210 millones (el 69,2 por 100 más). La producción de automóviles había aumentado el 21 por 100. Para 1984,

los contingentes concedidos fueron por 66.000 millones de pesetas (el 40 por 100 más).

Todas estas importaciones han sido a costa de los suministros españoles. Muchas empresas han dejado de ser suministradores del primer equipo español y se han visto obligadas a regular sus plantillas y, en algunos casos, a cerrar.

La producción no tendrá aumentos significativos en 1984-85. La capacidad instalada de la industria de componentes, que modernizó sus equipos productivos a partir de 1974, está lejos de poder encontrar, en los próximos años, su plena utilización (para más de dos millones de vehículos).

Por un lado, no se esperan aumentos de la producción española de ve-

hículos, sino, al contrario, estancamiento. En el caso de los vehículos industriales, se ha perdido más del 50 por 100 de su producción en los últimos años. Pero, al mismo tiempo, la mayor participación de los componentes importados hace que la única salida para las empresas sea incrementar su participación en los mercados exteriores.

La política de la industria constructora europea de vehículos, de concentrar en pocas empresas los suministros de componentes, hace muy difícil para las industrias españolas no sólo aumentar su participación, sino el mantener los niveles alcanzados.



Antonio Escudero Bernabéu. Presidente de Sernauto



Las plantillas laborales de las fábricas españolas de automóviles se mantendrán en el 85, pese a la automatización.

en el mercado interior, sus acuerdos con Volkswagen han producido un giro copernicano en la oferta, que se desplaza hacia los vehículos germánicos (Polo, Passat y Santana). En cuanto al mercado exterior, Seat ha pasado de ser una simple exportadora de automóviles hacia Fiat a tener una red comercial propia, que vende los productos

marca Seat. Y éste es el aspecto más trascendente de la gestión del año 85.

Para el año próximo, la firma prevé unas exportaciones de 220.000 unidades, desglosadas de la siguiente manera:

- 7.000 unidades a Egipto (modelo Fura en CKD), en virtud de los acuerdos con NASCO.
- 43.000 unidades a

Fiat (del modelo Panda), que serán vendidas bajo la marca italiana.

— 50.000 unidades del Volkswagen Polo, que serán vendidas en Europa por la red comercial de esta marca.

— 120.000 unidades Seat (Fura, Ronda e Ibiza), que serán vendidas por la red comercial de la marca española.

Si las primeras partidas están aseguradas por compromisos comerciales, son estas últimas 120.000 unidades las que entran en el capítulo de lo hipotético. Las razones para que se alcance esta cifra son las siguientes:

En primer lugar, la buena acogida que los Seat están teniendo en los mercados europeos.

En segundo lugar, estas ventas se han conseguido únicamente con los modelos Fura y Ronda (Ronda con motor Seat en los ocho primeros meses). Por tanto, con la llegada del motor Porsche, el Ibiza y el Mála-

ga, a partir de la primavera, deben incrementarse notablemente las ventas.

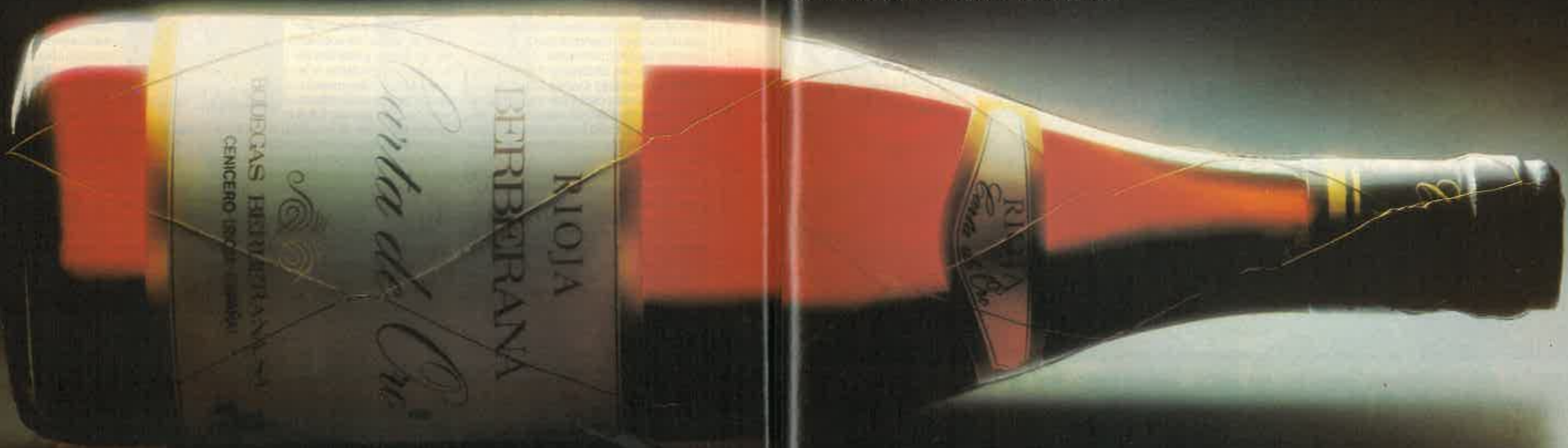
Como tercer capítulo, el aumento de la red en el exterior. Se ha finalizado el año con 1.212 concesionarios, y se alcanzará, a lo largo del 85, la cifra de 1.780.

Por último, la creación de nuevos mercados. A lo largo del 85 se comenzarán a vender Seat en Gran Bretaña, Suiza, Dinamarca, Suecia y Noruega.

Unas cifras de incremento de las matriculaciones en Europa bastante realistas, que deben permitir en el año siguiente (1986) unas ventas totales de 180.000 unidades.

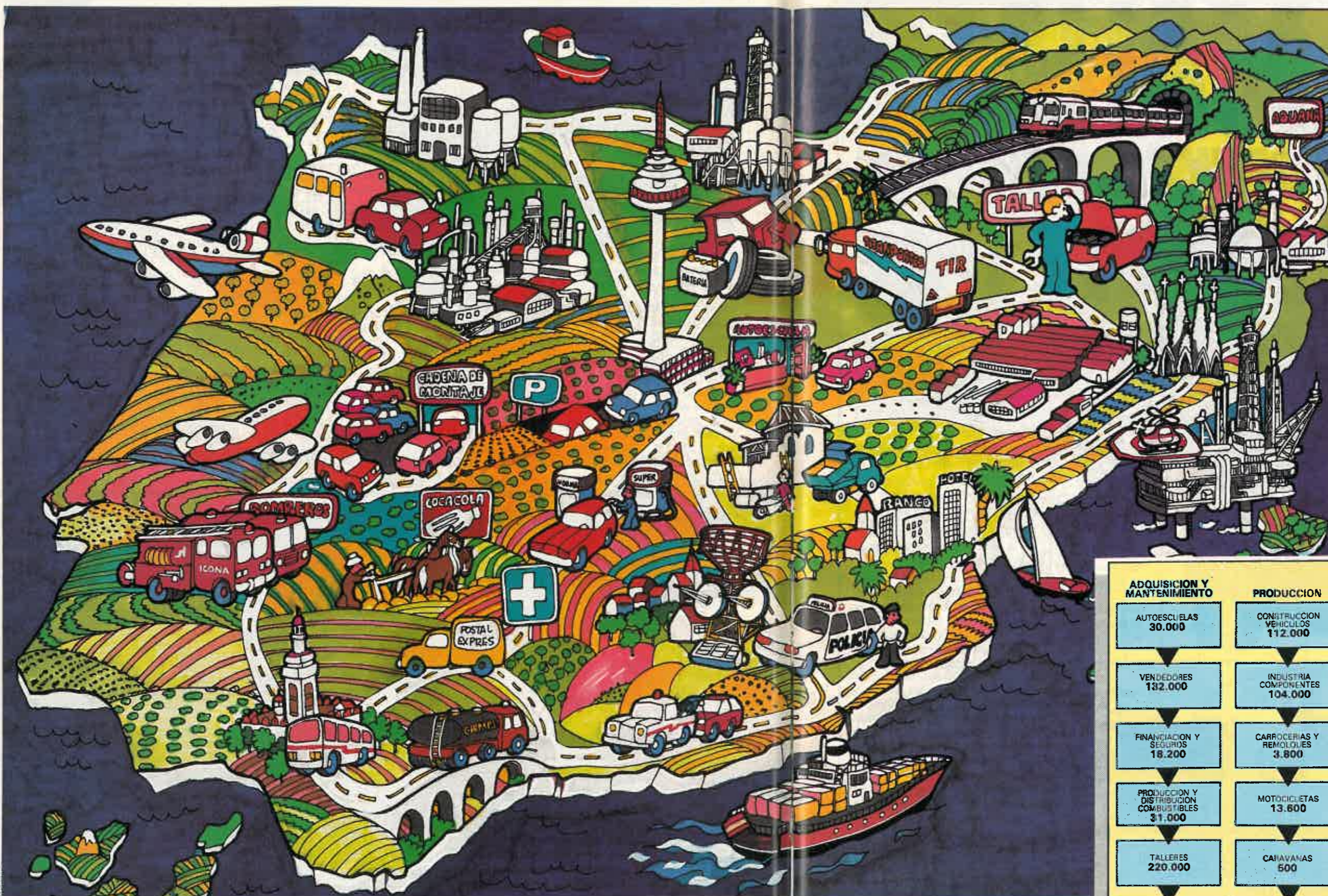
En cuanto al mercado interior, que no ha sido abandonado por la firma española, se prevé un incremento de sus ventas entre el 5 y el 10 por 100 (siempre hablando del conjunto Seat-VAG), lo que se traduce en un incremento de penetración entre tres y cinco puntos.

La buena crianza se demuestra en la mesa.



Carta de Oro. Rioja bien criado.





NI están todos los que son, ni son todos los que están. Este es al menos el preaviso que hay que hacer al lector ante el cuadro que ofrecemos en estas mismas páginas, en el que se recoge, más o menos por sectores, el número de empleos, tanto directos como indirectos, que genera el sector de automoción. Una cifra total de 2.016.600 personas, que supone el 15,2 por 100 de la población activa de nuestro país, situada, según las últimas estadísticas, en 13.194.000 trabajadores, lo que da una idea clara del papel que juega en la creación de riqueza esta industria.

Y si hablamos de preaviso no quiere decirse que el cuadro sea científico. Todo lo contrario. Lo que ocurre es que en este tema, como en tantos otros, la estadística española sigue tan huérfana de datos como hace diez años. Pocos organismos, tanto de la Administración como privados, son capaces de ofrecer, con meridiana claridad, el número de trabajadores a que dan empleo. Por ello, se ha seguido la fórmula del rastreo sistemático tras asociaciones —y en algunos casos, empresas individuales— implicadas en actividades sectoriales. También se ha realizado una aproximación a la economía sumergida y se han dejado fuera sectores marginales, como el primario o la fundición.

Raúl R. Sáez

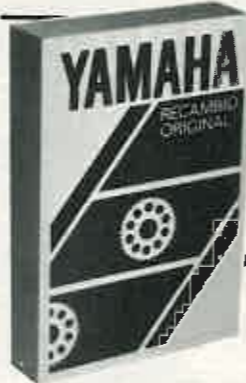
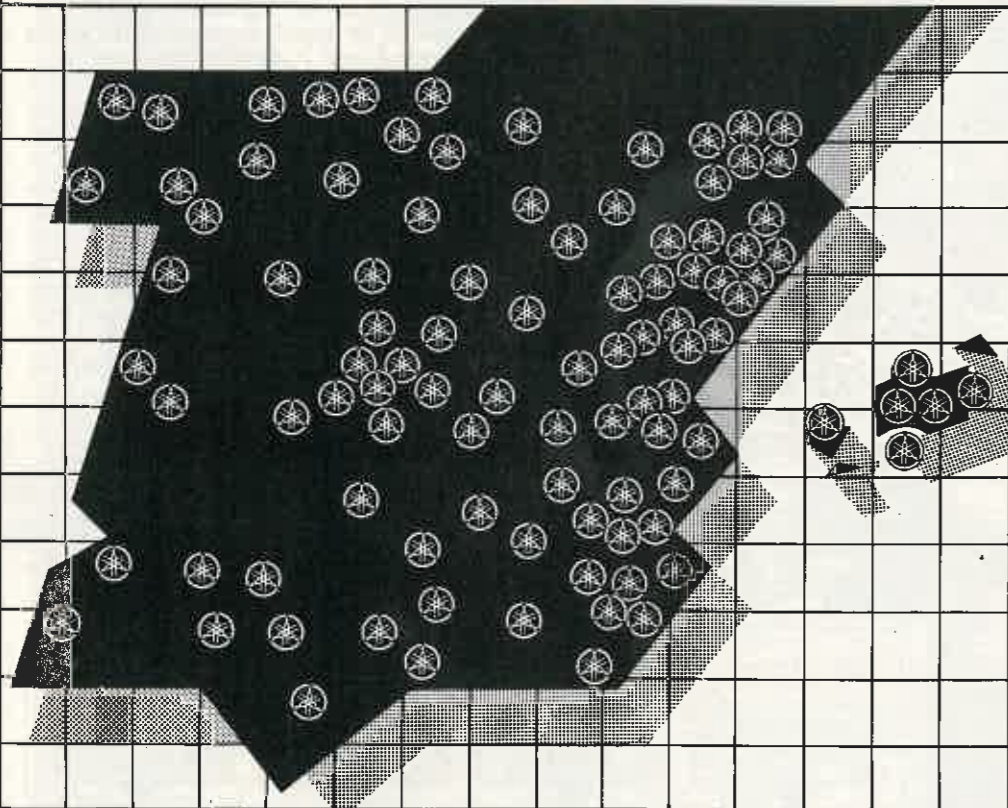


LA AUTOMOCION DA EMPLEO A DOS MILLONES DE PERSONAS

ADQUISICION Y MANTENIMIENTO	PRODUCCION	TRANSPORTE Y CARRETERAS	ACTIVIDADES ANEXAS
AUTOESCLAS 30.000	CONSTRUCCION VEHICULOS 112.000	TRANSPORTE VIAJEROS Y MERCANCIAS 1.126.000	APARCAMIENTOS 1.200
VENEDORES 132.000	INDUSTRIA COMPONENTES 104.000	TAXI 84.000	GARAJS 12.500
FINANCIACION Y SEGUROS 18.200	CARROCERIAS Y REMOLQUES 3.800	ALQUILER VEHICULOS 6.000	DIREC. GRAL. TRAFICO 3.400
PRODUCCION Y DISTRIBUCION COMBUSTIBLES 31.000	MOTOCICLETAS 13.800	CONSTRUCCION Y MANTENIMIENTO CARRETERAS 82.000	GUARDIA CIVIL TRAFICO 7.000
TALLERES 220.000	CARAVANAS 500	AUTORISTAS PEAJE 2.400	POLICIA MUNICIPAL 46.000
RECONSTRUCCION Y DESGUACE 10.000	SUBTOTAL PRODUCCION 233.900	SUBTOTAL TRANSPORTE Y CARRETERAS 1.270.400	PRENSA/EJECION PUBLICIDAD 1.000
SUBTOTAL ADQUISICION Y MANTENIMIENTO 441.200	TOTAL 2.016.600		SUBTOTAL ACTIVIDADES ANEXAS 71.100

YAMAHA

LA GARANTIA DE UN GRAN SERVICIO



Yamaha da mucho más... para que su motocicleta esté siempre en perfectas condiciones:

SERVICIO

- Más de 120 Puntos de Venta y Servicio a través de la Red de Concesionarios y Agencias Oficiales.
- Más de 10.000 m² en Talleres Oficiales.
- Más de 250 mecánicos especializados.
- Más de 8.000 horas impartidas en cursillos de especialización.

RECAMBIOS

Un servicio urgente de recambios garantiza la obtención de piezas originales en un corto espacio de tiempo. Un importantísimo stock (con más de 1.000 m. de estanterías repartidas entre nuestros concesionarios) garantiza la máxima puntualidad. Y, por supuesto, Yamaha garantiza una absoluta seriedad en los precios de venta al público en todo el país.



La tecnología Yamaha triunfa en el mundo. Con motocicletas de turismo y alta competición. Con modelos para todos los gustos, edades y necesidades. Por si quiere disfrutar a tope (DT-80), olvidarse del coche (SR-250), salirse de lo corriente (XS-400) o viajar a lo grande (XJ-600, XJ-900 y FJ-1100).

CREDI-MOTO
YAMAHA



YAMAHA

La moto del mundo

MOTUL
MOTOR OIL

Mercado

El segmento B, que es como denominan los técnicos de marketing a los automóviles que el público conoce como utilitarios o polivalentes, supone en nuestro país el de mayor número de ventas, con más del 40 por 100 sobre el total y una importancia creciente. Es, por tanto, muy significativo analizar su composición. En el pasado mes de octubre, el Corsa ha sido el más vendido y es también este modelo de Opel el líder en ventas acumuladas en este año; aunque la verdad es que el Peugeot 25, cuya comercialización se inició en este año, es el de mejores resultados. El Seat Ibiza aparece por vez primera, pero aún con valores no significativos. Habrá que esperar al próximo mes para ver su empuje inicial. También es importante señalar la presencia de dos coches de importación (Fiat Uno y Austin Metro) entre los quince primeros; en el caso concreto del Fiat, superando a un reciente vehículo nacional: el Citroën LNA.

Ventas automoviles pequeños

Modelo	Oct. 84	Acumul.	Oct. 83	Acumul.
1. Opel Corsa	3.409	30.621	2.611	31.136
2. Peugeot 205	3.241	25.152	-	-
3. Seat Panda	2.648	20.875	1.555	24.189
4. Ford Fiesta	2.395	25.617	4.073	25.838
5. Renault 5	2.092	23.654	3.329	35.267
6. Citroën Visa	1.550	9.890	786	11.454
7. VW Polo	1.064	7.053	-	-
8. Renault 4	634	6.225	684	7.227
9. Seat Ibiza	384	384	-	-
10. Renault 6	357	4.313	623	7.093
11. Talbot Samba	186	3.045	506	7.665
12. Fiat Uno	153	1.613	122	438
13. Citroën LNA	137	1.929	-	-
14. Seat Fura	126	15.692	2.810	26.474
15. Austin Metro	64	624	73	858

Oferta de la semana

Las gamas Horizon, de Talbot, y, en Peugeot, los 205 y 505 han sufrido una elevación en los precios en torno al 4 por 100. Por el contrario, los Talbot Samba se mantienen en su precio, al igual que las versiones EXD del Horizon y las gamas 150 y Solara.

- Las autopistas vasco-aragonesas han puesto en funcionamiento un sistema de descuentos. Todos los usuarios podrán solicitar en cualquier cabina de peaje la Tarjeta Plata, mediante la cual se obtendrá un 25 por 100 de descuento en determinados días. Este descuento se abona por medio de vales que se utilizan en los servicios de esta autopista, tales como gasolineras, cafeterías o peajes en posteriores utilizaciones.
- Se desconoce aún la fecha de comercialización de los Peugeot 205 Diesel. Según las últimas noticias, este modelo no estará a la venta antes de mediados de enero próximo. Las versiones de dos puertas de este coche también se comercializarán en las primeras semanas del año próximo.
- Se mantiene hasta el final de año la oferta de Fimotor, financiera de Motor Ibérica, sobre el Nissan Cherry. Un millón de pesetas al 10 por 100 de interés para poder pagar hasta en 36 mensualidades.
- Si Fimotor ofrecía un 10 por 100 de interés, el concesionario Dyta, de Seat, ofrece este mismo millón, sin intereses, a todo aquel que compre un Golf Rabbit Turbo Diesel.



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

RECTIFICACION

Estimado señor director: Le envío estas letras, en nombre de mi patrocinado, don José Luis Domingo García, titular de los talleres Hermanos Domingo, sítos en la calle Valderrivas, número 21, de Madrid, en relación con la información publicada, con fotografía, en la página segunda de su número 56, de fecha 17 de noviembre, ya que a mi defendido, don José Luis Domingo García, titular de los requeridos talleres Hermanos Domingo, le fueron llevados los dos vehículos BMW para ser reparados, e incluso uno de ellos, para prepararlo, precisamente, con objeto de que pudiera correr en el recinto del Jarama, pero en modo alguno se les había cambiado el número de bastidor, como dice la publicación. Por otra parte, respecto a los dos coches BMW, ignoraba que no estuvieran debidamente legalizados, actuando con evidente buena fe, y prueba de ello es que, hasta el presente, el

Juzgado de Instrucción número 12, de Madrid, ni ha dictado auto de inculpación contra el mismo dimanante de las diligencias previas 1.662/84, ni auto de procesamiento al respecto.

José Cabezas García
Abogado

LOS CONSUMOS DE UN TURBO

Escribo para informarme sobre el consumo real, tanto en carretera como en ciudad, del Renault 18 GTD y Renault 25 GTD, ya que el que figura en catálogo no corresponde al real, soliendo ser algo menor. ¿Cómo afecta al consumo de estos motores la instalación de un turbocompresor, aumenta o disminuye, o simplemente lo hace en relación al lugar por el que circulamos? Según catálogo, el Renault 25 Turbodiesel consu-



me menos que su hermano diesel. ¿Es esto cierto?

C. Herranz
Madrid

Según los datos obtenidos en nuestras pruebas, los consumos del R-18 GTD son de 9,6 litros en marha urbana, 5,7 en carretera a 90 kilómetros por hora, y 7,6 en autopista a 120 kilóme-

tros por hora. En el caso del R-25 Turbodiesel, estas cifras son de 9,2, 5,5 y 6,9 litros cada 100 kilómetros, respectivamente. No operan en nuestro poder los datos relativos al R-25 Diesel de motor atmosférico, ya que no lo hemos probado.

En términos generales, un motor turboalimentado consume menos que su equivalente en atmosférico o, dicho de otro modo, su rendimiento es mayor: con un consumo de combustible determinado pueden alcanzarse mayores prestaciones y, manteniendo éstas a un nivel fijo, el consumo debe bajar. Según esa norma, es lógico que los consumos del R-25 Turbodiesel, que hemos encontrado muy bajos, sean menores que en su hermano de motor atmosférico, aunque este es un extremo que no hemos comprobado aún en nuestra sección de pruebas.

SOLUCIONES A LOS PASATIEMPOS

A la foto robot: 1: Volvo. 2: Audi. 3: Opel Senator. 4: Renault-18. 5: Ford Orion. 6: Mercedes 280.

Al panel loco: Regata. Sierra. Fiesta. Panda. Argenta. Patrol.

Al jeroglífico: «Están antes de la curva.»

A la sopa de letras: Detroit. Valladolid. Vigo. Milán. Turín. Nanterre. Barcelona. Madrid. París. Almusafes.

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	52,5
Sefichroon	16,2	32,4	52,5
GM-AC	16	32	48
Renault Fi	15,8	31,2	48,8
Cefic (Paugeot-Talbot)	16,2	32,4	48,6
Fisaut	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	—	—	—	8.306
175/70	—	—	7.990	—	7.912	10.242	—	—	9.379
185/70	—	—	8.592	—	8.354	11.013	—	—	10.467
195/70	—	—	9.848	—	10.158	—	—	—	—
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

PEAJES

Tramo	Itinerario	Peaje por km.		
		Km.	Turismos (*)	Motocicletas
A-1	Burgos-Cantábrico	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	Villalba-Adanero	69,5	7,90	4,40
A-7	Barcelona-La Junquera	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-Behovia	111,0	8,50	4,20
A-9	Ferrol-Portugal	85,5	5,50	5,50
A-15	Izuzum-Tudela	99,0	5,80	2,20
A-19	Montgai-Matruó	16,5	8,20	8,20
A-66	León-Campomanes	89,0	9,80	9,80
A-68	Bilbao-Zaragoza	297,0	7,50	2,70

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

RADIO AUTOMOVIL EXPERTOS CONSEJEROS EN HIFI-CAR

Condo de Aranda, 14. Madrid (91) 431 83 15.

EN el corazón de Madrid, junto a la Puerta de Alcalá, encontramos a uno de los mejores especialistas en el Hifi-car, con una superficie de 210 metros cuadrados, destinados al montaje de alarmas y aparatos de radio para el automóvil, un laboratorio muy completo en el que podemos encontrar osciloscopios, generador de radio y baja frecuencia, incluso un analizador de espectro (s sofisticado elemento electrónico que se utiliza en las discotecas para poner a punto los equipos).

La especialidad de Radio Automóvil son los equipos de alta calidad, así como el montaje de alar-

mas. Los equipos de sonido oscilan entre las 16.000 que cuesta un equipo básico hasta 1.100.000 pesetas que cuesta el más sofisticado que se puede adquirir en España.

Las alarmas pueden llegar a grados de sofisticación tales como un modelo de Veglia que, con un mando a distancia, sube las ventanillas si estuviesen bajadas, cierra las puertas y conecta la alarma, u otras que, con un receptor-emisor la señal pueden avisarnos si nos intentan robar el coche. Los precios oscilan entre las 14.500 y las 100.000 pesetas.

Como dato significativo, Radio Automóvil es servicio oficial de Pioneer, Kenwood, Blaupunkt, Sparkomatic, atendiendo a las garantías internacionales de estas marcas, y siendo distribuidores a su vez de las más prestigiosas marcas de autorradios.

Es importante la garantía que ofrecen en sus instalaciones: cinco años (garantía escrita que cubre la mano de obra y sustitución de elementos), corriendo a cargo de las marcas la garantía de los aparatos instalados y siendo su duración la ofrecida por la marca en ese modelo.

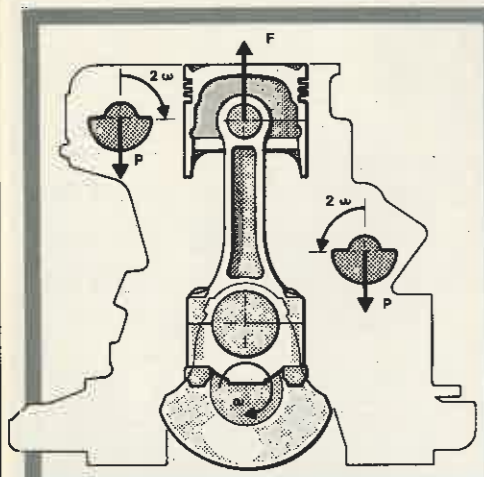
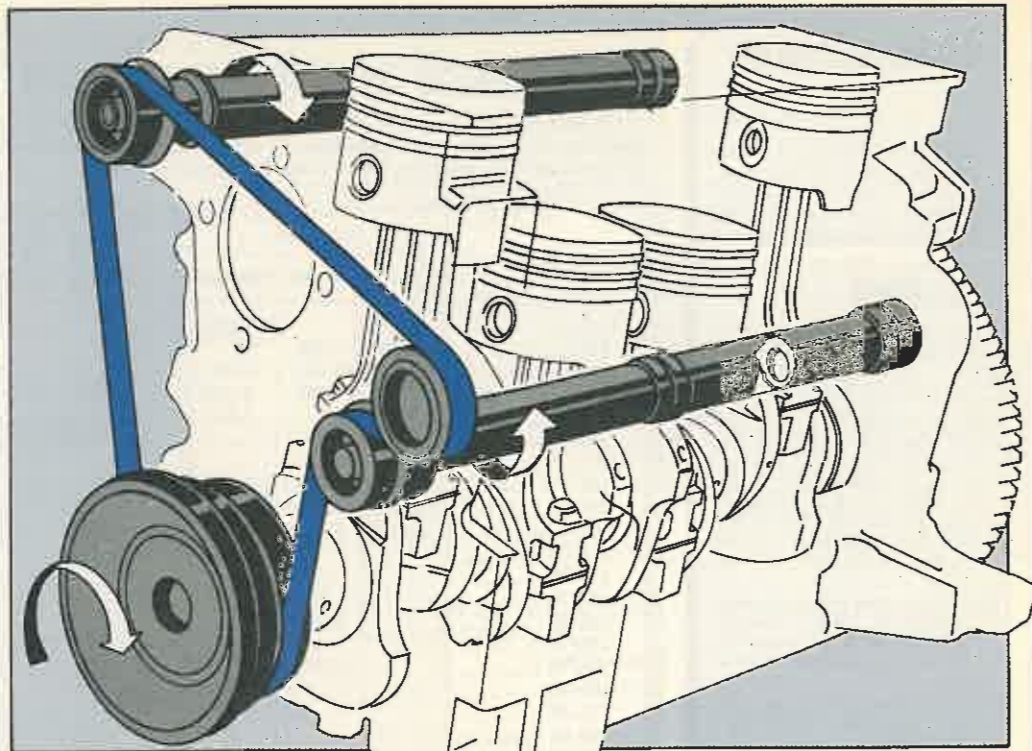


Puntuaciones: instalaciones, 8; recambios, 8; vendedores, 9.

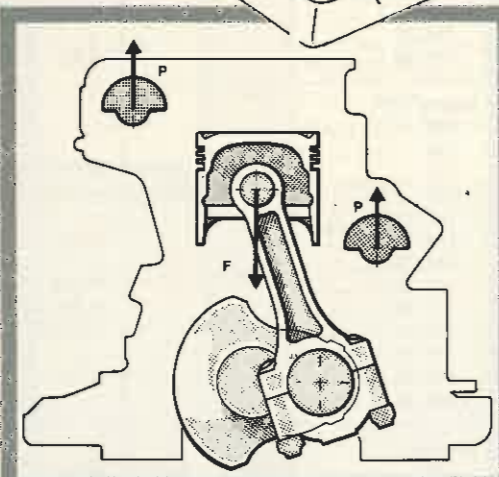
TEMBLORES, FUERA

Los motores de cuatro y cinco cilindros sufren desequilibrios creados por el movimiento de los pistones. Las masas en movimiento alternativo, es decir, los pistones y bielas, producen fuerzas de inercia que no se acaban de equilibrar del todo, haciendo que el motor vibre terriblemente a altas revoluciones.

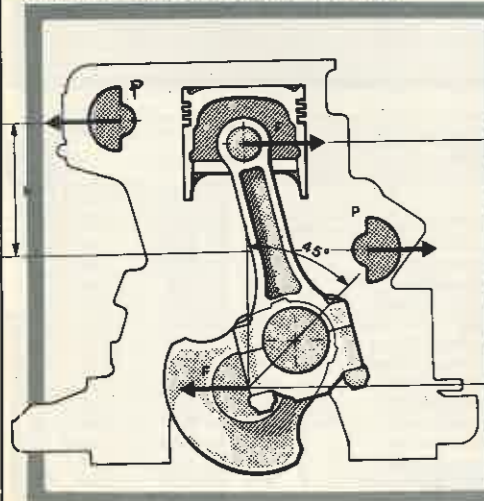
En coches de baja cilindrada y poca potencia, estas vibraciones se tratan de combatir anclando el motor al bastidor por medio de soportes elásticos, que absorben en buena parte estas reacciones anómalas. Pero en coches de alta potencia, como es el Lancia, hay que sujetar inelásticamente el motor al chasis, pues en caso



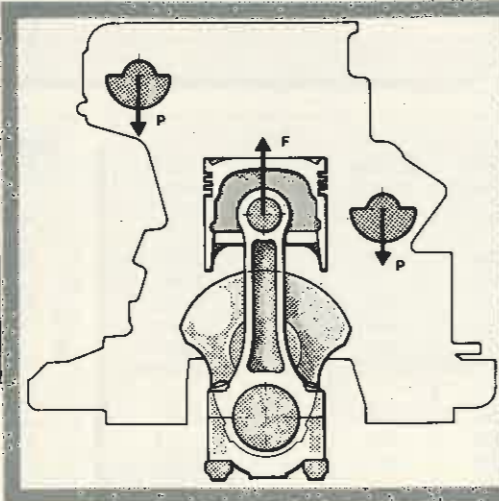
Los dos árboles con las masas hacia abajo se oponen a la inercia del pistón subiendo.



El pistón baja, por lo que las masas de inercia de los árboles se oponen al encontrarse en la parte alta.



Las fuerzas de inercia se equilibran en este momento (45° de giro) y las de los árboles también.



Al comenzar a subir el pistón, comienza de nuevo el giro completo de los árboles contrarrotantes.

contrario quedaría muy poco sujeto como para poder soportar las variaciones de par.

La forma de solucionar el problema de estas vibraciones, molestas e inadmisibles en un coche de alto precio, es provocar artificialmente fuerzas iguales y contrarias a las que las producen. Y esto se logra por medio de dos ejes, llamados árboles contrarrotantes, que consiguen que el motor gire fino y redondo como si fuera un seis cilindros, en los que las fuerzas de inercia quedan prácticamente equilibradas.

Los árboles contrarrotantes o equilibradores van alojados en el bloque, a ambos lados de la línea de cilindros y alturas diferentes, perfectamente calculadas para conseguir neutralizar las fuerzas de inercia.

Estos árboles, que giran sobre tres rodamientos de bajo rozamiento, son accionados, en el caso del Lancia, por una polea dentada para garantizar el sincronismo que mueve el mismo cigüeñal con respecto al que giran al doble de velocidad. Son excéntricos, para que puedan producir el conveniente desequilibrio contrario al que sufre el motor al girar.

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

SOPA DE LETRAS

En esta sopa se encuentran los nombres de diez ciudades del mundo, de algún modo relacionadas con el mundo del automóvil. Localizarlas de izquierda a derecha o viceversa, de arriba abajo o de abajo arriba y también diagonalmente dispuestas.

PANEL LOCO

Buscar los seis modelos de conocidas marcas de coche, contenidos en el panel. Completar con la letra que aparece en solitario.

PANEL LOCO	
GRETA	A
SERIA	R
TIESA	F
NADA	P
GENARA	T
TROLA	P

(Soluciones, en pág. 64)

FOTO ROBOT

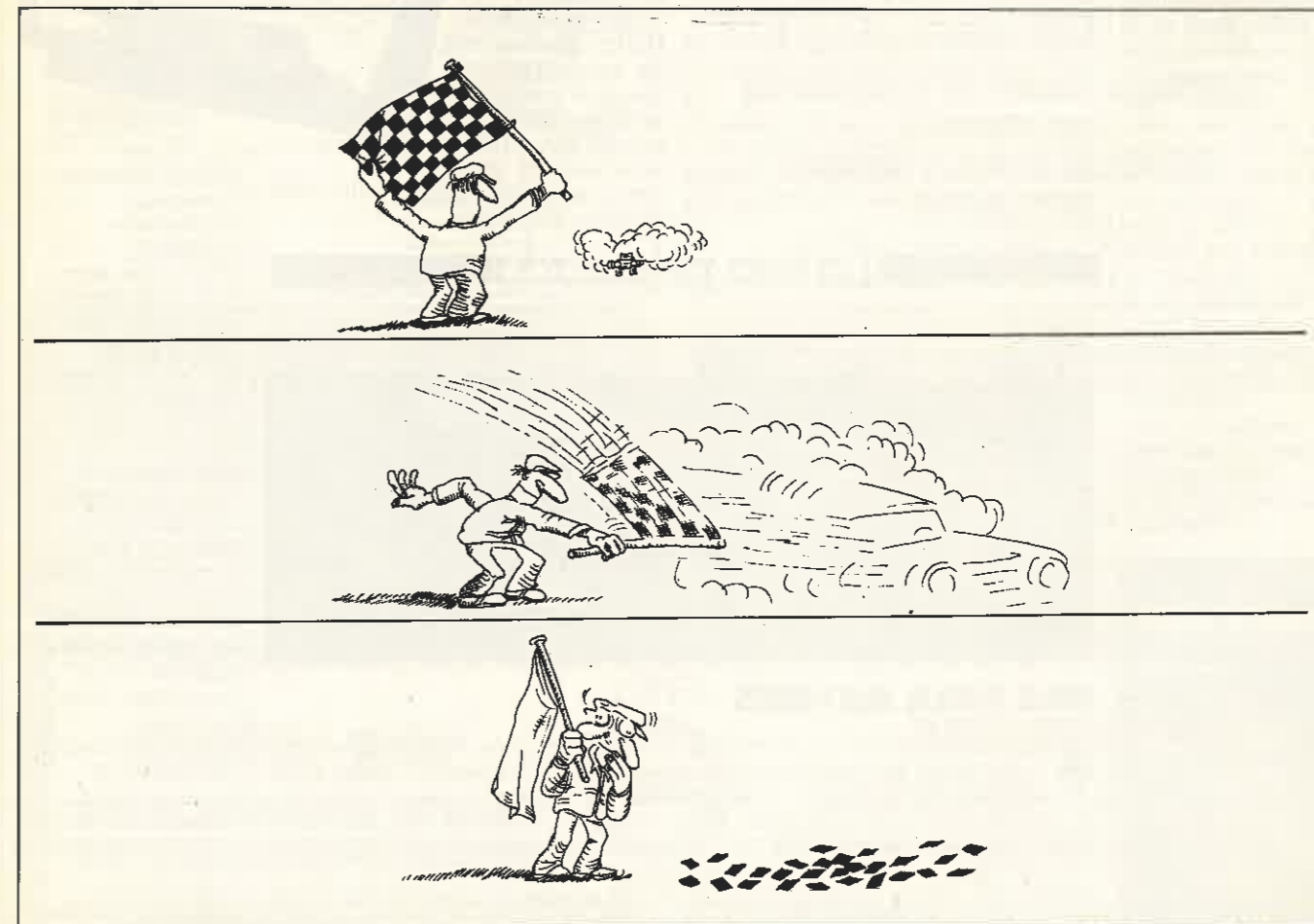


Como pueden ver los expertos, en estas dos fotografías se encuentran seis modelos de coches y además, bastante conocidos. Vayamos por partes a la hora de localizar, por lo menos, las marcas.

JEROGLIFICO

NQ
R5A

¿Dónde se encuentra la patrulla de carretera?





MOTOS REBELDES

VUELVE a las pantallas españoles *Los ángeles del infierno*, una película que causó furor en su tiempo por reflejar con crudeza la realidad de una parte de la juventud americana que hizo de las motos su símbolo-instrumento de rebeldía.

El protagonista, encarnado por Peter Fonda, frío pero muy adecuado en su papel, representa un fanático, y a veces violento, jefe de una banda de jóvenes motorizados, que en sus recorridos por el país, exhiben toda la parafernalia ya conocida de los ángeles.

La réplica femenina corre a cargo de Nancy Sinatra, famosa entonces no sólo por las canciones de su padre, Frank, sino por la machacona canción *Estas botas son para caminar*.

Pero, por encima de los personajes humanos, las viejas y adornadas Harley Davison son las auténticas estrellas de la pantalla, ya que sus relucientes cromados y brillantes aceleraciones mantienen la espectacularidad del film hasta el último fotograma.

Rutas alternativas

Las vacaciones de Navidad pueden ser una buena oportunidad para realizar algún viaje a lugares donde lo exótico y la aventura están



siempre presentes. Numerosas asociaciones presentan interesantes ofertas para estas fechas, con destino sobre todo a países africanos, siempre viajando en vehículos todo terreno y pernoctando en camiones-vivienda o tiendas de campaña. Los aventureros pueden encontrar el itinerario deseado en algunas de estas agencias madrileñas: Club de Viajes y Aventura Maragus, Asociación de Viajeros Kaniak, Asociación Adinda —amigos de India y África— y Trikking y Aventura.

FOTOS Y CARRERAS

DURANTE los días 14, 15 y 16 de diciembre tendrá lugar el Rallye Principat d'Andorra-Lloret de Mar, que será el colofón de la presente temporada de rallyes.

Los organizadores de la prueba convocan un concurso fotográfico en el que pueden participar aficionados y profesionales.

Los primeros deberán remitir sus obras, un máximo de cuatro, antes del 21 de enero de 1985 a la organización del rallye. El premio para el ganador será de 75.000 pesetas, y la misma cantidad recibirán la revista o periódico cuyas fotos resulten premiadas.

El rallye saldrá, a las 21 horas el viernes 14 de diciembre, desde Andorra la Vella y finalizará en Lloret de Mar, a las 2 horas del domingo 16 de diciembre.

La foto premiada



SOLO PARA MAYORES

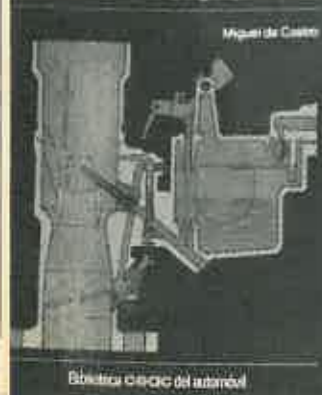
A la vista del cartel que muestra la fotografía muchos viajeros se preguntarán dónde está esa famosa «puta» de los pueblos blancos que se anuncia sucesivamente a lo largo de la carretera que conduce de Ronda a Sevilla. El malentendido es obra de algún, o algunos, gracioso que ha realizado un excelente trabajo al convertir la R en P para confusión y extrañeza de los turistas.

La fotografía nos la remite Fernando Ramírez Anaya, de Madrid, que recibirá como premio, como es habitual en esta sección, una suscripción gratuita por seis meses a MOTOR16.

«Eso es del carburador...»

El carburador es una de las piezas más delicadas del automóvil. Su buen funcionamiento, derivado de su correcto reglaje, incide tanto en el consumo como en las prestaciones del vehículo. Para saber todo sobre este componente y poder conocer la causa de una avería, el libro escrito por Miguel de Castro y publicado por la editorial Ceac, «Carburadores», puede ser una adquisición interesante, tanto para los profanos como para los profesionales de la mecánica.

Carburadores



OPEL CORSA, EL PRESTIGIO COMO META



Movilauto, S. A.

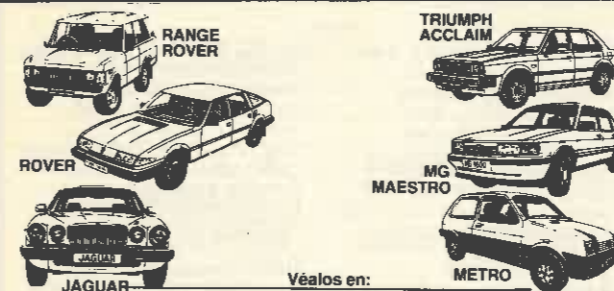
20 años de experiencia en OPEL

Bravo Murillo, 36. Teléf. 446 62 50. MADRID
Bravo Murillo, 63. Teléf. 254 99 68.
Disponible en sistema Leasing.
Financiación hasta 36 meses.



ABRIMOS SABADOS MAÑANA Y TARDE Y DOMINGOS POR LA MAÑANA

Los mejores coches ingleses.



Véalos en:
Galileo, 104. Teléfono: 253 34 00
P.º de Recoletos, 16. Teléfono: 276 46 00
Coslada, 5. Teléfono: 255 91 57
Goya, 99. Teléfono: 431 67 07
Ríos Rosas, 56. Teléfono: 234 58 72
Padre Damían, 7. Teléfono: 458 08 00

AUTOCOMPONENTES

VEHICULOS, RECAMBIOS, ACCESORIOS, NEUMATICOS, MOTORES GASOLINA Y DIESEL, TODAS MARCAS Y MODELOS NACIONALES E IMPORTACION

VEHICULOS INDUSTRIALES

MAS DE 200 AUTOMOVILES EN STOCK. REVISADOS Y GARANTIZADOS. MAXIMAS FACILIDADES DE PAGO
Ctra. Andalucía, km. 6,800. Teléfono 217 22 53
(Junto a Gasolinera) MADRID

HERRAMAR SERVICIO OFICIAL SEAT Audi VW

ATENCIÓN, VISITENOS TENEMOS UN REGALO PARA VD.

Gran stock vehículos ocasión todas las marcas.
Garantizados, sin entrada
Facilidades 24 meses.

P.º de los Jesuitas, 16. Teléfono 463 35 49
MADRID



AUTOGARAJE, S. A.

AUTOMOVILES NACIONALES E INTERNACIONALES NUEVOS Y USADOS Condiciones favorables.

36 meses sin entrada. Compramos deportivos todas las marcas y todos los modelos.
P.º Santa María de la Cabeza, 7. Tels. 228 54 72
28045 MADRID 227 88 17

AUTOMOVILES ALHAMBRA, S.A.

- 200 automóviles de selección seminuevos.
- Con garantía firmada.
- Servicio de talleres esmerado.
- Condiciones económicas más ventajosas.

LIDERES EN EL MERCADO DE OCASION

Démos su confianza.

Paseo de las Delicias, 65 y 100 bis.
Tel. (91) 468 46 08. MADRID 28045



Talleres BENJA

ESPECIALISTA EN COCHES INGLESSES Y LAMBORGHINI

COMPRA Y VENTA DE COCHES DEPORTIVOS

Taller y exposición en Madrid
Doctor Esquerdo, 59. Tel. 274 68 52

SEAT T. Galicia - Galiauto, S. A.

VEHICULO NUEVO SEAT-AUDI-VW CON UN RADIO-CASSETTE TOTALMENTE INSTALADO

AVENIDA DE OPORTO, 91 MADRID TEL. 472 31 96
EUGENIA DE MONTIJO, 100 TEL. 208 69 67

OPEL

motor gas

CONCESIONARIO OFICIAL

JUNTO A LA IGLESIA MEXICANA

Victor de la Serna, 12. Tels. (91) 458 65 00/04

MADRID

ABRIMOS SABADOS TARDE

JUNTO AL BERNABEU

Concha Espina, 20. Tels. (91) 250 15 18/61

Mi primer amor

Desde hace años se instaló en el cine español personificando al hombre común medio, con sus problemas y sueños. José Sacristán, protagonista de *Asignatura pendiente*, *Epilogo*; director, actor y guionista de *Soldados de plomo*, e hilo conductor de *La colmena*, acaba de finalizar el rodaje de la última película de Berlanga, *La vaquilla*. Entusiasta de los coches, su trabajo también ha influido para que tuvieran un papel importante en su actividad profesional.

JOSE SACRISTAN

"ME GUSTAN COMODOS Y FUNCIONALES"

EL primer coche que tuve, como casi todo el mundo, fue un 600 de segunda mano. Lo compré en el 68 y pude hacerlo porque Alberto Closas, con quien estaba trabajando en *Flor de cactus* en el teatro, me anticipó el dinero del coche. En aquel entonces, acababa de mudarme a Pozuelo y era imposible trabajar, ir y volver todos los días del teatro sin un medio propio de locomoción.»

Aquel 600 le duró dos años, porque en 1970 tuvo la oportunidad de comprarse un 850 coupé, también de segunda mano.

«La que por entonces era mi mujer había hecho una película con un productor que no pagaba. La cuestión es que encontramos la forma para que le pagara con el coche, y por eso tuve ese modelo.»

Pero de todos los coches que ha tenido, del que mejor recuerdos conserva es de un R-5 que se compró tiempo después.

«Sentí verdadera debilidad por el R-5. Lo tuve durante ocho años y me encantaba. Fue fenomenal, porque además de funcionar muy bien tenía el encanto de ser el primer coche que compré nuevo. Me hacía mucha ilusión estrenar un automóvil y lo mantuve hasta que ya no dio más de sí.»

Con ese coche hizo viajes largos como no había hecho con los anteriores. «Uno de los más bonitos fue uno que hice a Roma de ida y vuelta. Paseé por

toda Italia y el coche respondió fenomenalmente bien. Nunca me dejó tirado ni tuve problemas de ningún tipo.»

Cuando ya no daba más, salvo que lo metiera en un taller a renovarlo completamente, decidió cambiarlo por un Ford Fiesta.

«Tuve bastante mala suerte con este coche, porque me dieron dos golpes mientras estaba aparcado, y en otra ocasión le hicieron otro bollo mientras esperaba en un semáforo con mi mujer. No sé por qué, pero le cogí miedo y lo cambié por un R-11.»

A pesar de interesarle los coches y haber sido mecánico tornero, José Sacristán no tiene manías con su vehículo.

«Si alguien me lo pide prestado se lo doy, aun sabiendo que un coche mal conducido puede sufrir. De mecánica entiendo algo, pero no me ocupo de él. Yo en los coches lo primero que elijo es que ande, y no me fijo en los cilindros. Lo importante es que tenga bien las ruedas y funcione.»

En su casa, además de su coche, la mujer tiene otro. «Es vital la independencia, porque viviendo en Pozuelo es muy incómodo tener un solo coche, porque tienen que estar pendiente de los horarios del otro para poder movilizarse. Y como en mi profesión no hay horarios fijos, tener dos coches es fundamental.»

Actualmente está trabajando en un guión, con Carlos Pérez Merinero, que dirigirá a mediados del año que viene.

«He tenido varias ofertas, pero tiene prioridad acabar el guión, ya que tengo pendiente una coproducción con Cuba y otra película con José Luis Dibildos, donde me va a dirigir José María González Sinde.»

Por ahora no piensa alterar su ritmo de trabajo, como tampoco piensa cambiar de coche.

«Aunque me gustan los diseños modernos, para mí un coche es algo funcional, cómodo, independiente, que me sirve. Porque no comprendo a la gente que vive obsesionada por el coche. Comprendo que puede ser entretenido estar pendiente de la limpieza y de las novedades que salen para mejorarlo. Pero yo no soy de este tipo de personas, porque siempre estoy trabajando o buscando ideas para mi profesión.»

Por supuesto que comprarme un coche nuevo me hace mucha ilusión, pero es diferente a cuando me compré aquel R-5 que tan buen resultado me dio. Como fue diferente la sensación cuando me compré por primera vez un coche con cero kilómetros. Creo que aquel R-5 que me duró tanto tiempo es el coche que más me gustó. Y lo compré porque me habían dicho que era bueno y, verdaderamente, el resultado fue estupendo. Cuando vuelva a comprar un coche no sé qué marca elegiré, pero seguramente será un modelo cómodo y funcional.»

Inés Prat



PEUGEOT 205 TURBO 16



Sin competencia en competición.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLYES.

RALLYE DE GRAN BRETAÑA

- 1º A. Vatanen
Peugeot 205 Turbo 16
- 2º H. Mikkola
Audi Quattro
- 3º P. Eklund
Toyota
- 4º M. Mouton
Audi Quattro

El Peugeot 205 Turbo 16 pilotado por A. Vatanen ha ganado su tercer rallye puntuable para el Campeonato del Mundo: Rallye de Gran Bretaña. Sólo una tecnología tan competitiva como la del Peugeot 205 puede conseguir triunfos como estos. La misma tecnología que hace que con un Peugeot 205 se pueda ir hasta el fin del mundo o se ganen rallyes del Campeonato del Mundo.

 **PEUGEOT 205 TURBO 16**



Lauda y el McLaren Porsche ganaron en 1984. Pero Ferrari no se conforma y está preparando un coche para que Alberto pueda romper el dominio de la marca neozelandesa. Por otra parte, habrá que seguir a Senna Da Silva, la revelación del año, a quien vemos en la estela de Lauda.

UN AÑO DE DESAFIOS



Salvador Serviá debería disponer de un Lancia Rally patrocinado por Fiat, el RACC y Rothmans. Además, podría correr en resistencia con Porsche.



Carlos Sainz escogió a Renault. Si se pone a tiro, querría hacer alguna carrera en Fórmula 3, sea en el Campeonato de Gran Bretaña, sea en el de Francia.



Ari Vatanen parece un campeón del mundo en rallyes, cantado gracias a la superioridad del Peugeot 205 Turbo 16. Zanini debe tener un coche igual.

Para el deporte, el año 1985 plantea grandes desafíos. Por un lado, en la Fórmula 1, la máxima expresión del deporte del automóvil, el dominio de los McLaren con motor Porsche durante la temporada que ha pasado obliga a una fuerte reacción por parte de las demás escuderías para ponerle un punto final. En los rallyes, la aparición del Peugeot 205 Turbo 16, que supone un nuevo concepto en lo que a coches de rallyes se refiere, supone también otro desafío para las demás marcas. En cuanto al deporte en España, comenzamos el año con una nueva Federación, que durante el mismo debe intentar reactivar una actividad que poco a poco está languideciendo por diferentes causas. Aunque lo cierto es que las perspectivas en alta competición son buenas, debido a los programas que han conseguido poner en marcha algunos pilotos.

TODOS CONTRA LAUDA Y PROST

Las últimas carreras del Campeonato del Mundo de este año fueron, para la mayoría de los equipos punta, una auténtica jornada de pruebas de cara al año que viene. Hacia tiempo que sus pilotos habían perdido ya toda opción al

título que se disputaban en solitario Niki Lauda y Alain Prost con sus McLaren Porsche, que han sido los coches más competitivos de la temporada, con diferencia sobre sus rivales.

La base del éxito de los McLaren ha residido, sobre todo, en su chasis y su carrocería, sin que esto

quiera desmerecer a los motores Porsche, potentes y fiables. Pero en las pruebas que han realizado recientemente pilotos jóvenes, con coches de diferentes escuderías, de cara a un posible fichaje para el año que viene, parece que ha quedado bastante claro que los motores Renault, por ejemplo, eran igual de potentes y más progresivos. Lo que sí parece cierto es que tenían la mejor relación consumo-potencia, al menos en la primera parte de la temporada, gracias a la experiencia que tenía Porsche en pruebas de resistencia.

Pero la oposición se está preparando cuidadosamente. Ferrari dio por perdido el campeonato antes del Gran Premio de Italia y está trabajando desde hace tiempo en un nuevo chasis, puesto que se consideran suficientemente contentos con el rendimiento de sus motores. Ferrari es la marca que parece mejor preparada de cara al año que viene. Después habría que poner a Lotus, que tenía ya este año un chasis bastante

aceptable y que aprovechaba bien la potencia de los motores Renault. Después, al alimón, están la propia Renault, con grandes problemas internos, aumentados por la marcha de Gerard Larrousse y Michel Tatu, pero con muchas ganas de triunfar, y Brabham, a la que le han fallado este año los motores BMW. El resto de las marcas están un escalón por debajo, aunque es posible que puedan acercarse a este grupo de cabeza los equipos Toleman, Alfa Romeo y Ligier, este último receptor de los desertores de Renault, Larrousse y Tatu.

UN PEUGEOT AL QUE IMITAR

Salvo que las cosas se torcieran mucho, el Campeonato del Mundo tiene ya un vencedor en su edición de 1985. Debería ser Peugeot con su 205 Turbo 16, el coche que ha ganado las tres últimas pruebas del año haciendo gala de una superioridad aplastante.

Como era lógico esperar,

los demás no se han sentido a llorar su derrota, y casi todos los fabricantes tienen ya su réplica al coche francés. El problema es que no podrán utilizarlo antes de la mitad de la temporada que viene, lo que le va a dar a los Peugeot, de entrada, una ventaja decisiva. Hay tres coches que tienen ya anunciada su aparición. Son el Lancia Delta Rally, el Ford 200 RS y el Mini Metro 4x4. Además de esto, en Opel se trabaja a marchas forzadas para tener a punto un Kadett de cuatro ruedas motrices con motor central.

Por otro lado, Audi ha tenido que replantearse su presencia en los rallyes. Hasta ahora había corrido con el modelo Quattro, que a pesar de lo especial de sus características es un vehículo que se produce en una serie superior a las cinco mil unidades por año. Pero el Peugeot lo ha barrido y la marca alemana se ha decidido a construir



La Copa Renault empleará los Super 5 a partir de este año. Talbot quiere aspirar al Campeonato Absoluto de Rallyes, lo que podría hacerle renunciar a los de tierra; Beni Fernández intentará aportar resultados a Opel, y Pareja, hacerse un nombre, que ya tiene en la Copa Renault Europa, en resistencia.

un coche, con la carrocería del pequeño Quattro Sport, pero con motor central en vez de delantero, que aparecerá a finales de 1985 o como muy tarde a comienzos de 1986.

ESPAÑA, INCERTIDUMBRE Y ESPERANZAS

En lo que se refiere a España, el año empieza marcado por la llegada de un nuevo presidente de la Federación Española, cuyas primeras actuaciones parecen estar bien encaminadas. El simple hecho de designar como director general a José Juan Pérez de Vargas, el hombre que llevó a Seat a tener un muy respetable equipo oficial, parece una medida inteligente. Gracia y Pérez de Vargas se enfrentan a un panorama muy desolador, en el que sólo cuentan con el Campeonato de Rallyes, en el que están presentes casi todos los fabricantes españoles, y los certámenes monomarca, porque los mantienen esos mismos fabricantes.



En el Campeonato de Rallyes las perspectivas son buenas con Antonio Zanini, con el Peugeot 205 Turbo 16 oficial; Carlos Sainz, con el R-5 Turbo oficial; Beni Fernández, con el Opel oficial; Salvador Serviá, con el Lancia de Fiat patrocinado por Rothmans; Ortiz, con R-5 Turbo, etcétera. El certamen promete ser muy interesante y competitivo. En los certámenes monomarca, Renault mantiene sus dos Copas, aunque cambiará los coches actuales por el nuevo modelo Super 5. Además, podría premiar a quienes corrieran con los R-11 Turbo en rallyes. Seat suprime la Copa Panda y la Fura, pero lanza el Trofeo Internacional Ibiza, basado en

los rallyes, y que es muy interesante porque permite correr en el extranjero a precios bastante reducidos, y una de promoción con VW Golf. Además, Ford, Opel y Talbot mantienen sus certámenes de rallyes para quienes corran con Fiesta XR-2, Corsa 1,3 y Samba Rallye. Es precisamente en quienes pretenden correr en el extranjero en los que están basadas las mayores esperanzas de conseguir un resultado. Por un lado, Zanini quiere renovar su título europeo de rallyes en una temporada que se presenta bastante competida, con participación de Lancia, Audi y el equipo hermano de Peugeot Francia. Por otro lado, Luis Pérez Sala,

Luis Pérez Villamil, Carlos Abella, Adrián Campos y Ricardo García Galiano van a correr en Fórmula 3 en los campeonatos británico, francés y alemán. Jesús Pareja volverá a intentar la Copa Renault Europa, este año con los Alpine V-6. Y además participará en pruebas de resistencia con un Porsche 956 del equipo Kremer o Fitzpatrick. Y en ocasiones podría verse acompañado por Salvador Serviá, que de golpe se ha convertido en el piloto más buscado por quienes apoyan la competición en España, puesto que quieren apoyarle el RAC de Cataluña, Rothmans, Fiat y Porsche.

Sergio Piccione
Motor 16/79



Tudor
Potencia mundial en baterías.

La potencia de las baterías Tudor sigue triunfando en todos los terrenos.

Actualmente Tudor es el primer exportador de baterías del mundo.

Las baterías Tudor para motos, utilizadas por las marcas nacionales, también han vencido en el terreno internacional. Hoy, Tudor da potencia a casi todas las marcas de motos de importación.

Así se alcanza el éxito: la meta de Tudor.

NIETO, A POR LOS 14

La próxima temporada del Campeonato Mundial de Velocidad puede dar al motociclismo español una buena cosecha de victorias, y con un poco de suerte tendrá todavía más emoción que la pasada. A excepción de la categoría de 125 c.c., que con el abandono de Angel Nieto carecerá de interés y de emoción, pues el objetivo de nuestro campeón son los 250 c.c. y un título más, el 14, que añadir a su palmarés. En todas las demás categorías hay cambios interesantes y, al parecer, la temporada se perfila muy agresiva.

Con el abandono oficial de Zündapp, que hasta el momento había demostrado una superioridad técnica aplastante, acentuada también por la actuación de Stefan Dorflinger, su piloto, todo será más fácil para los demás equipos, que este año se tuvieron que conformar con segundos y terceros puestos en 80 c.c.

El equipo Derbi estará presente con dos motos similares a las de esta temporada, y seguirá al mando de ellas Jorge Martínez Aspar,

La imagen de Angel Nieto en lo más alto del pódium podría ser en el 85 final habitual en las carreras del Campeonato del Mundo. El debut del español con la Garelli 250 se espera con gran interés. Arriba, Randy Mamola con la espectacular Honda NSR. Abajo, Ricardo Tormo, que debe volver con Derbi.



Silverston



para el cual las posibilidades de subirse al cajón son muchas. Su máximo rival, Pierre Paolo Bianchi, difícilmente dispondrá de una moto competitiva, debido a que el ingeniero Muller, máximo artífice del proyecto Huvo-Casal, ha abandonado el equipo.

Con la retirada de Eugenio Lazzarini en la cilindrada de 125 c.c., junto a Angel Nieto y Massimo Vitali, que competirán en el cuarto de litro, siempre en la escudería Garelli, esta categoría se ha quedado sin apenas interés. No se puede olvidar la emoción que nuestro campeón Angel Nieto daba a las carreras de 125, aderezándolas con sus habituales remontas o luchas que siempre se resolvían a su favor en la última vuelta. Sin él, la 125 c.c. hubiese sido tan aburrida como lo será en el futuro, al margen de que la Federación italiana haya presionado a Garelli para que las motos campeonas del mundo estén encomendadas a pilotos italianos.

Ver a siete pilotos que luchan sin cuartel para la primera posición, variando en cada vuelta su situación, sólo ocurre en las carreras de 250 c.c., y la temporada que viene esto será aún más acentuado.

Hasta el momento, Yamaha, marca campeona del mundo con Christian Sarron, no ha desvelado cómo serán sus motos oficiales para 1985. Mientras tan-



Sito Pons puede aún comenzar el campeonato con Suzuki; en este caso, sus posibilidades para demostrar sus dotes serían muchas. En el medio litro la gran atracción seguirá siendo la lucha Yamaha-Honda.



to, Honda está ensayando con una nueva versión de la poco competitiva 250-RS, conducida por el alemán Anton Mang. Sin embargo, la gran incógnita está en la Garelli 250 y Angel Nieto, que formará equipo con su rival Massimo Vitali. Al parecer, después de los primeros ensayos, el director técnico del equipo, Jan Thiel, está muy optimista y comenta que el motor puede desarrollar más de setenta y cinco caballos sin problemas mecánicos. Todo esto, sumado a la maestría de Nieto, forma un conjunto difícil de ganar.

Los equipos españoles serán dos: el equipo JJ, con Carlos Cardús como único piloto, tomará parte con una nueva moto con chasis de A. Cobas, mejorado, y los motores Rotax son los que están disponibles para cualquier cliente. Sin embargo, Sito Pons, que este

año ha conseguido el cuarto puesto en el título mundial, está a la expectativa de que Suzuki se decida para entablar conversaciones más serias sobre su fichaje en el equipo Suzuki HB, dirigido por Roberto Gallina. En este caso formaría equipo con Franco Uncini, y las motos a conducir serán la XR-45-RG Gamma y la nueva TGA-1/500-GP realizada por Tamburini, ambas con el mismo motor. En caso de que esta oportunidad no llegara a buen fin, Sito Pons ya dispone de la financiación suficiente para participar en la categoría del cuarto de litro con la garantía de poder equipar sus motos con propulsores Rotax oficiales iguales a los de Manfred Herwh.

La 500, categoría reina de este deporte, se ha convertido en un coto cerrado, dentro del cual sólo compiten con posibilidades de ganar

Yamaha y Honda. Después de ver la superioridad tecnológica y económica de este último, parece claro un pronóstico a su favor para la próxima temporada. Si Freddie Spencer no es víctima de múltiples caídas, como en este año, nadie podrá aguantar su ritmo ni tampoco la hegemonía de las 500-NS y NSR, que serán confiadas, también de forma oficial, a Ron Haslam, Randy Mamola y Roche.

Queda claro que la emoción y la lucha en las carreras a celebrar en 1985 estarán en la categoría del cuarto de litro, donde Angel Nieto será la pieza clave. En 500, sólo una superioridad aplastante de la nueva Yamaha OW podría restar puntos al poderío de Honda y crear así un clima de duelo desaparecido en esta categoría después de la retirada de Kenny Roberts.

Gigi Corbetta

LA GAMA

El Convenio Puch-Suzuki firmado en 1984, hace que el próximo año la gama que ofrecemos sea la más amplia y completa del mercado.

MAS COMPLETA

Desde el World Champion para los pequeños, o los ciclomotores de carretera (automático y cambio), pasando por los superconocidos Todo Terreno, hasta las motocicletas de gran cilindrada.

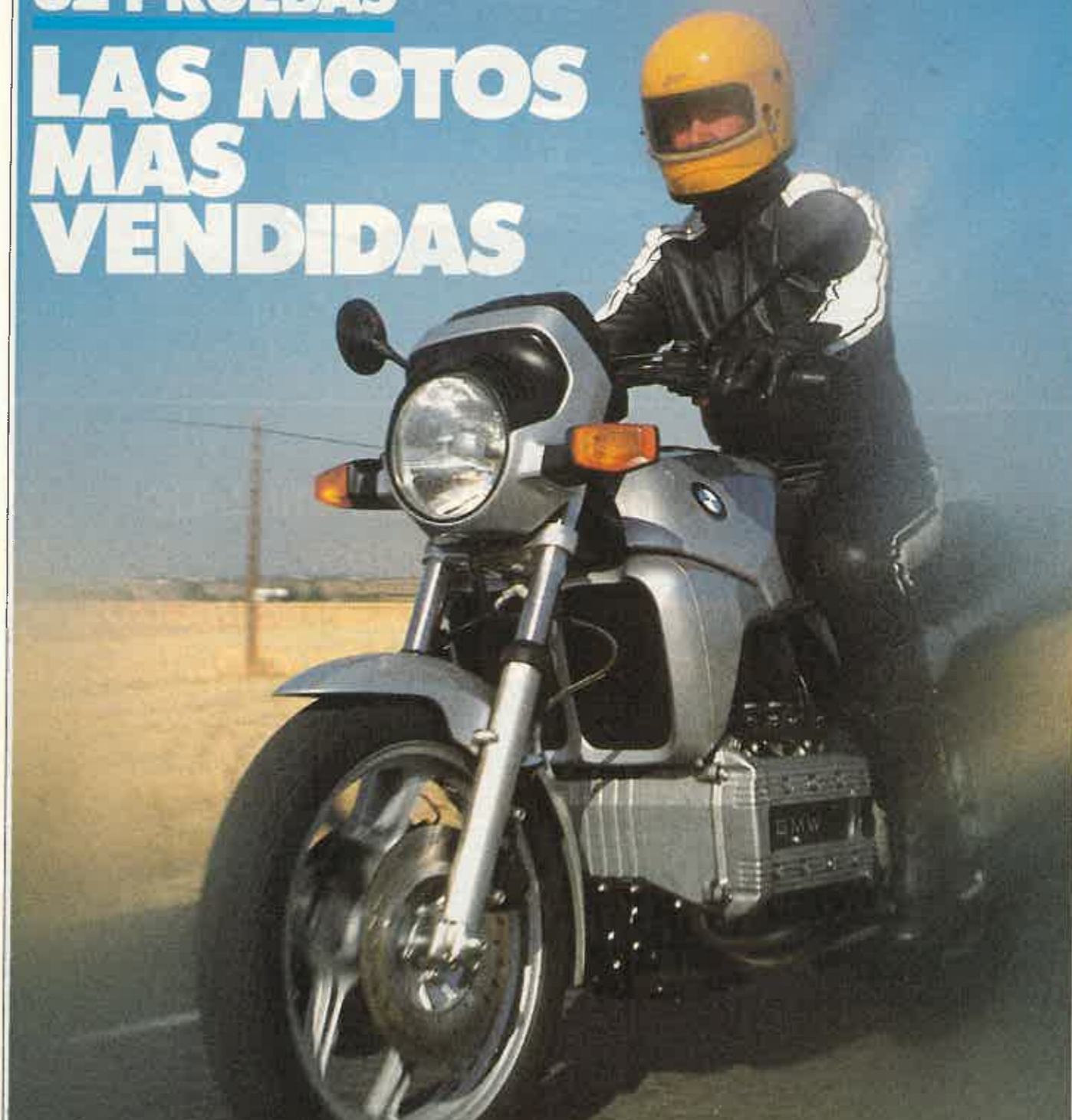
DEL MERCADO

Además el 85 será el año del lanzamiento del Scooter Lido Vario para que, sea cual sea tu edad o tus preferencias, hagas siempre una elección acertada con la gran gama Puch-Suzuki.



32 PRUEBAS

LAS MOTOS MAS VENDIDAS



De todas las motocicletas probadas a lo largo de los últimos catorce meses, hemos seleccionado las de mayor interés general en este resumen, que agrupa a treinta y dos modelos.

Son especialmente variados, tan diferentes entre sí como la poderosa Yamaha FJ 1100, capaz de alcanzar una velocidad máxima de 243 kilómetros por hora, o la veterana Vespa, un scooter que sigue fiel a los principios de su creador, el ingeniero Corradino d'Ascanio, después de más de treinta años. El mercado ofrece modelos tan variopintos, asimismo, como la Italjet Pack II, un

modelo plegable, que puede ser llevado en el maletero del coche y una vez aparcado éste deambular con ella por el intrincado tráfico ciudadano o, simplemente, hacer algún que otro recado. Motos con motor de coche —BFG 1300—, con la más sofisticada tecnología inspirada en la competición —Bimotas—, de vocación ciudadana —Yamaha SR 250—, camperas —Cagiva Ala Rossa—, destinadas a los grandes ruidos —Honda XL 600 R—, auténticas gran turismo —BMW K 100 RT— o simplemente modelos de 75 u 80 centímetros cúbicos para los más jóvenes, integran esta selección.

A DELANTA POR TECNOLOGIA



"...En algunas ocasiones he utilizado neumáticos de otras marcas. Todos me han dado buenos resultados, pero Pirelli me ha dado el triunfo..."



Antonio Zanini
Campeón de España
de Rallies 1984
con Ferrari 308 GTB



8 veces Campeón del Mundo de Rallies y 14 veces Campeón de Europa

Solicite el envío gratuito del Dossier P6, escribiendo a Pirelli, ref. MO, Apartado 7 de 08080 Barcelona



BMW K 100 RT

VIAJAR EN PRIMERA

La BMW K 100 RT está

destinada tanto al gran turismo relajado como a aquellos viajes de muchos kilómetros donde la fiabilidad mecánica y el confort de marcha juegan



BMW K 100 RT

MECANICA	
Número de cilindros	4 en línea horizontales
Cilindrada, c.c.	987
Alimentación	Inyección electrónica Le-Jetronic
Potencia máx./régimen, CV/rpm. ...	90/8.000
Par máx./régimen, mkg./rpm.	8,7/6.000
Embrague	Monodisco en seco
Número de marchas	5
Frenos delanteros/traseros	2 discos/1 dis. con limitador
BASTIDOR	
Tipo	Estruct. entreamada multitub. abierta en la parte inferior
Suspensión delantera	Horquilla telescópica
Suspensión trasera	Monolever hidroneumática
PESOS	
Peso en seco, kg.	229
Capacidad depósito combustible, l. ...	22
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	7,1
Consumo en carretera, l/100 km.	7,7
Consumo en autopista, l/100 km.	10
Velocidad máxima, km/h.	211
Aceleración 400 salida parada, s.	12,4
PRECIO	
Pesetas	1.469.966

un papel relevante. La elasticidad de la mecánica y su resistencia al uso prolongado son las mejores cartas de presentación de este producto BMW que adolece, sin embargo, de ciertas vibraciones debidas al motor y de culebros a alta velocidad causados por las carteras laterales, cuya presencia altera la aerodinámica. La estabilidad y los frenos son otros dos puntos fuertes de la RT, lo que permite mantener medias sorprendentes en carreteras de curvas amplias y rápidas. Esta moto es la

mejor equipada de la serie K y su carenado dispone de dos compartimentos en el interior para guardar cosas de uso cotidiano sin perjudicar por ello al conductor, al que protege en todo momento. (Probada en el núm. 52.)

VIRTUDES	DEFECTOS
• Buena estabilidad.	• Vibraciones en general.
• Consumo bajo.	• Falta de aislamiento térmico.
• Mecánica robusta.	• Suspensión delantera demasiado blanda.
• Buena aerodinámica.	



HONDA XL 600 R

EL HALCON DEL DESIERTO

La Honda XL 600 es una moto polifacética y muy rápida, que además de estable en el asfalto, es rápida y manejable en el campo. En tráfico ciudadano la XL 600 R es tan ágil como silenciosa y su pequeño volumen le permite moverse con rapidez incluso en las zonas más congestionadas. En asfalto puede llegar hasta velocidades del orden de los 170 kilómetros por

hora, mientras que en pistas de tierra lisa y arenosa se convierte en un pequeño proyectil con una capacidad de aceleración sorprendente. El sistema *pro-link* utilizado en la suspensión posterior no necesita regulaciones continuas y se comporta muy bien en todo tipo de

VIRTUDES	DEFECTOS
• Prestaciones en todos los terrenos.	• Arranque dificultoso.
• Amortiguación óptima.	• Batería poco protegida.
• Consumo bajo.	• Precio elevado.

trazados. El precio del conjunto es elevado, pero queda justificado por la utilización de tecnología de vanguardia, que ha dado lugar a un vehículo duro y fiable de escasa

manutención y con un motor de gran solidez. La XL 600 es, en definitiva, una moto para quienes desean un producto exclusivo y brillante. (Probada en el núm. 13.)

HONDA XL 600 R

MECANICA	
Número de cilindros	Monocilíndrico vertical
Cilindrada, c.c.	583
Alimentación	2 carb. Keihin de 28 mm. a dep.
Potencia máx./régimen, CV/rpm. ...	43/6.000
Par máx./régimen, mkg./rpm.	4,97/4.500
Embrague	Discos múlt. en baño de aceite
Número de marchas	5
Frenos delanteros/traseros	1 dis. alig. de 254 mm./Tambor
BASTIDOR	
Tipo	Cuna sencilla con bifurcación a la altura del motor
Suspensión delantera	Horq. hidroneumática telescóp.
Suspensión trasera	Sist. pro-link 1 amort. central
PESOS	
Peso en seco, kg.	145
Capacidad depósito combustible, l. ...	15
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	6,9
Consumo en carretera, l/100 km.	5,9
Consumo en autopista, l/100 km.	7,1
Velocidad máxima, km/h.	165,7
Aceleración 400 salida parada, s.	13,7
PRECIO	
Pesetas	639.000



ITALJET RANGER

EL TRICICLO VACILON

El Ranger es un triciclo fabricado por Italjet que se diferencia de otros modelos similares por detalles tan importantes como: el arranque eléctrico, el diferencial sobre la transmisión o la marcha atrás. Equipado con un motor Vespa de 125 centímetros cúbicos, el Ranger es un vehículo ideal para hacer recorridos a través del campo, cruzar ríos con poco caudal o emprender correrías a lo largo de una playa, ya que las enormes ruedas evitan que se hunda en terrenos pantanosos. Al manejarlo por vez primera da la impresión de ser un vehículo indomable, pero después se convierte en un amigo muy entretenido; el motor tiene brío en cualquiera de las tres

VIRTUDES	DEFECTOS
• Solidez mecánica.	• Diferencial y batería poco protegidos.
• Funcionamiento silencioso.	• Precio elevado.
• Conducción divertida.	• Amortiguación poco absorbente.

FICHA TÉCNICA ITALJET RANGER

MECANICA	
Número de cilindros	Monocilíndrico vertical
Cilindrada, c.c.	121,16
Alimentación	1 carb. Dell'orto de 18 mm.
Potencia máx./régimen, CV/rpm. ...	6/5.000
Par máx./régimen, mkg./rpm.	0,8/3.800
Embrague	Discos múlt. baño aceite
Número de marchas	4 velocidades y marcha atrás
Frenos delanteros/traseros	Tambor mec./2 tambores mec.
BASTIDOR	
Tipo	Doble cuna tubular con brazos oscilantes
Suspensión delantera	Horquilla telesc. hidráulica
Suspensión trasera	2 amortiguadores McPherson
PESOS	
Peso en seco, kg.	138
Capacidad depósito combustible, l. ..	14
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	4,5
Consumo en carretera, l/100 km.	—
Consumo en pista de tierra, l/100 km.	5,2
Velocidad máxima, km/h.	70
Aceleración 400 salida parada, s.	11,9
PRECIO	
Pesetas	515.500

marchas y en primera es posible hacer el *caballito*. Debido a la refrigeración forzada del conjunto mecánico, se puede circular durante bastante tiempo y en cualquier circunstancia sin el menor problema. Es el único triciclo que se importa regularmente en nuestro país. (Probado en el núm. 25.)



BMW K-100

LA OFENSIVA GERMANA

Ante el acoso de la industria japonesa, los técnicos alemanes de BMW han respondido con las armas tradicionales de esta marca: seguridad, resistencia y comodidad. La serie K es el resultado de este esfuerzo y la versión 100 es un ejemplar a medio camino entre una rápida moto de turismo y una deportiva, papeles que cumplen otras versiones. Se nota que los fabricantes han cuidado al máximo todos los detalles, desde

que resulte sobria en el consumo hasta lograr una mecánica sumamente accesible, en la que destacan algunos adelantos técnicos, como la inyección, el encendido electrónico o los árboles de levas en cabeza. A todo ello se añaden los mejores accesorios del mercado. (Probada en el núm. 1.)

VIRTUDES	DEFECTOS
• Resistencia mecánica.	• Vibraciones a cierto régimen.
• Elasticidad del motor.	• Quinta marcha demasiado larga.
• Buena estabilidad.	• Embrague brusco.



SUZUKI GSX 750 ES

SALSA PICANTE

Ante la consideración general de que el tres cuartos de litro es el cubitaje ideal para una moto, los responsables de Suzuki han lanzado al mercado esta interesante GSX 750, derivada del anterior modelo GSX. El motor, aun sin ofrecer nada revolucionario, ha sido totalmente modificado, empleándose en su fabricación toda la experiencia de un constructor del nivel de Suzuki. Las prestaciones son elevadas y sobre todo

es una moto muy fiable en todos los trazados, agradable de conducir y con una buena accesibilidad mecánica. Por si fuera poco, esta Suzuki es la más barata 750 que se vende en nuestro país, lo que explica su gran éxito comercial. (Probada en el núm. 49.)

VIRTUDES	DEFECTOS
• Buena estabilidad en todos los trazados.	• Vibraciones a medio régimen.
• Excelente comportamiento de frenos y suspensiones.	• Consumo elevado.
	• Manillar alto.

FICHA TÉCNICA BMW K-100

MECANICA	
Número de cilindros	4 en línea horizontal
Cilindrada, c.c.	987
Alimentación	Inyección Le Jetronic
Potencia máx./régimen, CV/rpm. ...	90/8.000
Par máx./régimen, mkg./rpm.	8,6/6.000
Embrague	Monodisco en seco
Número de marchas	5
Frenos delanteros/traseros	2 discos aliger./1 disco aliger.
BASTIDOR	
Tipo	Multitub. de const. entrearmada, abierto en la parte inferior
Suspensión delantera	Horquilla telescópica hidráulica
Suspensión trasera	Sistema monolever regulable
PESOS	
Peso en seco, kg.	239
Capacidad depósito combustible, l. ..	22,7
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	10,8
Consumo en carretera, l/100 km.	7,9
Consumo en autopista, l/100 km.	9,7
Velocidad máxima, km/h.	204
Aceleración 400 salida parada, s.	12
PRECIO	
Pesetas	1.177.168



FICHA TÉCNICA SUZUKI GSX 750 ES

MECANICA	
Número de cilindros	4 en lín. frente a la marcha
Cilindrada, c.c.	747
Alimentación	4 carb. dobles Mikuni BS-32
Potencia máx./régimen, CV/rpm. ...	87/9.500
Par máx./régimen, mkg./rpm.	6,86/8.500
Embrague	Dis. múlt. en baño de aceite
Número de marchas	5
Frenos delanteros/traseros	Dob. dis. perf./1 del mismo tipo
BASTIDOR	
Tipo	Dob. cuna tub. de secc. cuad. en la parte de la cuna
Suspensión delantera	Horq. tel. hid. con sis. antihund.
Suspensión trasera	Sis. full-floater monoamortiguador
PESOS	
Peso en seco, kg.	224
Capacidad depósito combustible, l. ..	19
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	7,7
Consumo en carretera, l/100 km.	8,8
Consumo en autopista, l/100 km.	10
Velocidad máxima, km/h.	210
Aceleración 400 salida parada, s.	11,2
PRECIO	
Pesetas	945.000

EL PRIMERO

POR VARIAS RAZONES, ENTRE ELLAS...

BRADOL 10

B

2-T SYNTHETIC RACING OIL



porque CARLOS CARDUS es un hombre que cuida los más mínimos detalles para conseguir la victoria, por esto, en competición utiliza para su moto exclusivamente BRADOL-10/2-T SYNTHETIC RACING OIL. Haz como CARLOS CARDUS toma la delantera. Utiliza BRADOL-10 tu lubricante 2 tiempos.



CARLOS CARDUS

BRADOL-10 se fabrica con la garantía de
Brudisa
 Brugarolas Distribución, s.a.
 Poligono Cova Solera Rubi (Barcelona) | Tel. (93) 699 35 00 (10 líneas) Télex 51453 BRUG E



GUZZI V-65 CUSTOM

PARA NIÑOS BIEN

Con la incorporación de un carenado, bautizado *Idea-Uno*, Guzzi ha vuelto a demostrar su capacidad para crear motos al estilo americano con un espíritu europeo. La V-65 es una

máquina destinada a los jóvenes que buscan una moto de media cilindrada, con los mismos accesorios de la California 1000. El motor, un bicilíndrico en V, está estudiado para hacer muchos kilómetros y durar mucho tiempo, pero adolece de una manifiesta falta de potencia, por lo que las prestaciones son bastante modestas. Por el

contrario, la parte ciclística es de diseño avanzado. Lamentablemente su precio es demasiado elevado. (Probada en el núm. 6.)

- | VIRTUDES | DEFECTOS |
|------------------------------|--|
| ● Estabilidad excelente | ● Cambio ruidoso |
| ● Buena frenada | ● Motor desagradable en bajas revoluciones |
| ● Buen nivel de equipamiento | ● Prestaciones modestas |

FICHA TÉCNICA MOTO GUZZI V-65-CUSTOM

MECANICA	
Número de cilindros	2 en V frente a la marcha
Cilindrada, c.c.	643,4
Alimentación	2 carburadores Dell'orto
Potencia máx./régimen, CV/rpm. ...	52/7.500
Par máx./régimen, mkg./rpm.	5,2/5.200
Embrague	Monodisco en seco
Número de marchas	5
Frenos delanteros/traseros	3 disc. sistm. integral
BASTIDOR	
Tipo	Tubular de doble cuna desmont.
Suspensión delantera	Horquilla hidro. teles.
Suspensión trasera	Basculante con 2 amortiguadores
PESOS	
Peso en seco, kg.	188
Capacidad depósito combustible, l. ..	15
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	9,2
Consumo en carretera, l/100 km.	8,2
Consumo en autopista, l/100 km.	8
Velocidad máxima, km/h.	164
Aceleración 400 salida parada, s.	14,6
PRECIO	
Pesetas	147.874



SUZUKI GSX 550 ES

LA JOYA DEL MEDIO LITRO

El carácter de la GSX 550 ES es claramente deportivo, pero ello no impide su empleo en el tráfico urbano, donde el típico «para y arranca» no le causa ningún problema mecánico. Es una máquina manejable, dócil y muy estable que tiene un rendimiento óptimo para

su categoría. La Suzuki es una moto que sorprende de continuo por la facilidad con la que llega a los 180 kilómetros por hora. El motor de la GSX 550 es muy elástico y desde las dos mil hasta las diez mil revoluciones por minuto ofrece una progresión sorprendente, sin baches ni tirones; el piloto nota que los sesenta y cinco caballos de potencia están siempre presentes. Con la Suzuki 550 el mayor placer consiste en trazar todo tipo de curvas a cualquier

velocidad, pues se muestra muy precisa en todo momento y sigue la trayectoria marcada sin ningún tipo de extraños. (Probada en el núm. 54.)

- | VIRTUDES | DEFECTOS |
|--|-------------------------------------|
| ● Estética y acabado. | ● Consumo elevado en alta velocidad |
| ● Estabilidad óptima en cualquier trazado. | ● Freno posterior poco preciso |
| ● Elasticidad en la respuesta del motor | ● Sistema anti-hundimiento ineficaz |

FICHA TÉCNICA SUZUKI GSX-550-ES

MECANICA	
Número de cilindros	4 en línea frente a la marcha
Cilindrada, c.c.	572
Alimentación	2 carb. Mikuni BSW-30
Potencia máx./régimen, CV/rpm. ...	65/10.000
Par máx./régimen, mkg./rpm.	4,97/8.000
Embrague	Discos múlt. baño aceite
Número de marchas	6
Frenos delanteros/traseros	2 discos/1 disco
BASTIDOR	
Tipo	Doble cuna cerrada con tubos redondos/rect. en la cuna
Suspensión delantera	Horquilla teles. hidr. antihun.
Suspensión trasera	Sistema full-floater reg.
PESOS	
Peso en seco, kg.	195
Capacidad depósito combustible, l. ..	18
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	7,2
Consumo en carretera, l/100 km.	7
Consumo en autopista, l/100 km.	12,1
Velocidad máxima, km/h.	192
Aceleración 400 salida parada, s.	12,5
PRECIO	
Pesetas	785.000



YAMAHA FJ-1100

CARDIACOS ABSTENERSE

Este bolido de Yamaha se

presenta a los motoristas con tres datos sorprendentes: 125 caballos de potencia, 243 kilómetros por hora de velocidad máxima y 10,8 segundos para cubrir los 400 metros

con salida desde parado. Al manejar la FJ-1100 se tiene la sensación extraña: se pilota una máquina pura sangre, pero con montura de percherón; el asiento, muy ancho; el manillar, alto, y el depósito de combustible, abombado, no están en consonancia con el carácter netamente deportivo de la moto. El motor da síntomas de frío a partir de las cuatro mil revoluciones por minuto, sube hasta las seis mil con gran elasticidad y a partir de ese instante reacciona con brutalidad hasta las

nueve mil quinientas. En trazados mixtos y rápidos es donde se disfruta de la FJ-1100, su comportamiento es de lo más fiable, sin acusar culebros ni reacciones imprevistas. (Probada en el núm. 50.)

- | VIRTUDES | DEFECTOS |
|------------------------------------|--|
| ● Estabilidad excelente en general | ● Consumo de lubricante |
| ● Suspensiones progresivas | ● Postura incómoda para conducción deportiva |
| ● Motor poderoso y elástico | ● Insuficiente disipación térmica del motor |

FICHA TÉCNICA YAMAHA FJ-1100

MECANICA	
Número de cilindros	4 en línea frente a la marcha
Cilindrada, c.c.	1.097
Alimentación	4 carb. Mikuni BS-36 a dep.
Potencia máx./régimen, CV/rpm. ...	125/9.700
Par máx./régimen, mkg./rpm.	10,5/8.000
Embrague	Dis. múlt. en baño aceite
Número de marchas	5
Frenos delanteros/traseros	2 dis. autov./1 de 282 mm.
BASTIDOR	
Tipo	Doble cuna cerrada en tubos de acero rectangulares
Suspensión delantera	Horquilla teles. hidroneumática
Suspensión trasera	Sistema monocross rising-rate
PESOS	
Peso en seco, kg.	245
Capacidad depósito combustible, l. ..	24,5 litros
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	7,5
Consumo en carretera, l/100 km.	7,9
Consumo en autopista, l/100 km.	10,5
Velocidad máxima, km/h.	243
Aceleración 400 salida parada, s.	10,8
PRECIO	
Pesetas	1.452.000



Lo más poderoso de PIONEER

El nuevo KEH 9.300 cautiva con solo mirarlo. Porque es capaz de todo. Cambia de emisora con un simple toque. Da la vuelta al cassette sin quitar las manos del volante. Se sabe de memoria las emisoras preferidas. Brilla como una estrella en la oscuridad

de la noche. Y por si fuera poco es un PIONEER.

PIONEER KEH 9.300: radio-cassette estéreo, amplificador 20 wats/canal y ecualizador gráfico de cinco bandas. Todo en una pieza.



Música Viva.

Distribuidor exclusivo para España:
Vieta Audio Electrónica S.A. Bolivia, 239 Barcelona-20



KAWASAKI 550 KZ

UNA DE CAL Y OTRA DE ARENA

Esta moto, cuyo motor ha dado grandes satisfacciones en las carreras, está destinada al gran turismo y sus conductores pueden ser hombres o mujeres de distintas edades. Equipada con un motor similar al de sus hermanas mayores, la 750 y la 1100, se trata de un cuatro cilindros con doble árbol de levas en

cabeza que permite unas prestaciones brillantes y la posibilidad de lograr más potencia con pequeñas modificaciones. Al conducir la KZ 550 se tiene la sensación de estar sentado en una 250, dada su ligereza y

VIRTUDES	DEFECTOS
• Buena manejabilidad.	• Parte ciclística anticuada.
• Consumo bajo.	• Necesidad de un segundo disco de freno delantero.
• Potencia del motor.	• Pocos accesorios.

manejabilidad. Su motor permite callejar con agilidad, pero por autopista se logran 178 kilómetros por hora. La estabilidad en línea recta es

buena hasta los 150 kilómetros por hora, en que se nota una cierta falta de seguridad, y también al frenar. (Probada en el núm. 11.)

FICHA TÉCNICA KAWASAKI 550 KZ

MECANICA	
Número de cilindros	4 en línea frente a la marcha
Cilindrada, c.c.	553
Alimentación	4 carburadores Mikuni TK-22
Potencia máx./régimen, CV/rpm. ...	52/9.500
Par máx./régimen, mkg./rpm.	4,6/6.500
Embrague	Discos múlt. en baño de aceite
Número de marchas	6
Frenos delanteros/traseros	1 disco vent./tambor mec.
BASTIDOR	
Tipo	Doble cuna tubular
Suspensión delantera	Horquilla telescópica hidráulica
Suspensión trasera	Basculante con 2 amort. hids.
PESOS	
Peso en seco, kg.	189
Capacidad depósito combustible, l. ..	15
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	9,2
Consumo en carretera, l/100 km.	6,9
Consumo en autopista, l/100 km.	7,5
Velocidad máxims, km/h.	178
Aceleración 400 salida parada, s.	12,8
PRECIO	
Pesetas	658.806



YAMAHA XJ 900 UNA SEÑORA MOTO

Nacida para dar réplica a la Honda Bol D'Or, su estética no pertenece a una moto japonesa: está muy claro que en ella han intervenido diseñadores europeos. Cuando Yamaha

decidió equipar sus modelos con una transmisión por cardan, acudió al centro de estudios de Porsche. El resultado son estas transmisiones, consideradas como las más sólidas y elásticas de la producción mundial. Pero, pese a todo, esta moto y su motor de cuatro cilindros y árbol de cuatro cilindros y árbol de revolucionario. Resulta una moto muy equilibrada, cómoda y de elevadas prestaciones. Destinada al gran turismo, se pueden hacer con ella grandes viajes a medias muy elevadas, presentando al mismo tiempo características deportivas. (Probada en el núm. 9.)

VIRTUDES	DEFECTOS
• Motor de gran potencia en regimenes altos.	• Sistema anti-hundimiento poco eficaz.
• Buen acabado.	• Semicardanado perjudicial para la estabilidad.
• Transmisión por cardan bien conseguida.	• Primera marcha demasiado corta.

FICHA TÉCNICA YAMAHA XJ-900

MECANICA	
Número de cilindros	4 cilindros en línea
Cilindrada, c.c.	853
Alimentación	4 carb. Mikuni BS-35 a depr.
Potencia máx./régimen, CV/rpm. ...	97/9.000
Par máx./régimen, mkg./rpm.	8,2/7.500
Embrague	Discos múlt. en baño de aceite
Número de marchas	5
Frenos delanteros/traseros	2 discos autov./1 dis. autov.
BASTIDOR	
Tipo	Doble cuna tubular
Suspensión delantera	Horquilla telesc. sist. antihund.
Suspensión trasera	Basculante con 2 amortig.
PESOS	
Peso en seco, kg.	218
Capacidad depósito combustible, l. ..	22
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	9
Consumo en carretera, l/100 km.	7,9
Consumo en autopista, l/100 km.	9,2
Velocidad máxima, km/h.	208
Aceleración 400 salida parada, s.	11,9
PRECIO	
Pesetas	1.175.000



VIRTUDES	DEFECTOS
• Válida para viajes largos.	• Precio alto.
• Calidad de los materiales empleados.	• Cambio impreciso y dudoso.
• Buenos frenos.	• Motor con poco empuje a bajo régimen.

BMW R 65 LS VESTIDA DE CARRERAS

Es la moto ideal para los nostálgicos amantes de lo seguro; es una moto sin problemas que se puede lucir gracias a ese atrevido toque de estilo italiano que todo lo disimula, excepto el voluminoso motor bicilíndrico. El clásico motor BMW da una potencia discreta hasta las

de la mecánica; no falla nunca, pero para conseguir el engranaje correcto de las marchas es necesario dar un ligero golpe de gas mientras se mantiene el motor desembragado. La R 65 LS está bien adaptada a la circulación urbana, mientras que en carretera aparecen defectos, como suspensiones blandas,

FICHA TÉCNICA BMW R 65 LS

MECANICA	
Número de cilindros	2 cilindros horizontales opuestos
Cilindrada, c.c.	650
Alimentación	2 carb. Bing 32 mm. a depresión
Potencia máx./régimen, CV/rpm. ...	50/7.250
Par máx./régimen, mkg./rpm.	5,3/6.500
Embrague	Monodisco en seco
Número de marchas	5
Frenos delanteros/traseros	Doble disco aligerado/tambor
BASTIDOR	
Tipo	Doble cuna tubular
Suspensión delantera	Horquilla telescópica hidráulica
Suspensión trasera	Basculante con 2 amort. hidrúal.
PESOS	
Peso en seco, kg.	178
Capacidad depósito combustible, l. ..	22
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	5,3
Consumo en carretera, l/100 km.	6,8
Consumo en autopista, l/100 km.	7,2
Velocidad máxima, km/h.	169,1
Aceleración 400 salida parada, s.	15,6
PRECIO	
Pesetas	835.845



Prendas tipo barbour en algodón engrasado.



ALPHA design CON Thinsulate®

LA NUEVA FIBRA PARA MOTORISMO FABRICADA EN U.S.A. por 3M

Este año, ALPHA DESIGN presenta una auténtica revolución tecnológica, incorporando a sus fabricados la nueva boata termo-aislante Thinsulate. Thinsulate, fabricado con micro fibras 10 veces más finas que las empleadas hasta ahora, obtiene igual rendimiento térmico con la mitad de espesor, siendo absolutamente insensible al agua y humedad. Dado su alto coeficiente térmico, ALPHA DESIGN suministra sus cazadoras ALPHA POLAR con dos versiones de grosor de fibra Thinsulate, con idéntico acabado y calidad. Con este conjunto de cazadora y pantalón, se consigue un equipo para motorismo totalmente térmico, adecuado para viajar en moto, incluso en las más crudas temperaturas de nieve y hielo.

Cinturón reversible reflectante en las dos versiones de ALPHA POLAR.

Una exclusiva de:



Modelo ALPHA POLAR

Cia. Internacional de Promociones, s.a. Avda. Meridiana, 354, 7ª planta — Tel. (93) 312 00 61 (4 líneas) — 08027 Barcelona



3.000 revoluciones por minuto, y sólo se despierta a alto régimen. El cambio es otro elemento que padece los mismos síntomas de vejez del resto

vibraciones de baja frecuencia y esa extraña sensación de sube y baja producida por el cardan al acelerar y frenar. (Probada en el núm. 7.)



HONDA VF 750 F

UN TIRO DE HONDA

La VF 750 F supone un desafío para cualquier motorista, incluso para los de mayor experiencia, ya que se trata, sin duda, de la mejor 750 del mercado mundial. Su motor, un cuatro cilindros en V a 90 grados, tiene un rendimiento excepcional,

VIRTUDES	DEFECTOS
• Motor moderado y poderoso.	• Difícil accesibilidad mecánica.
• Aceleración soberbia.	• Incómoda posición del pasajero.
• Buena estabilidad.	• Sistema anti-hundimiento poco eficaz.

FICHA TÉCNICA HONDA VF 750

MECANICA	
Número de cilindros	4 en V en posición longitudinal
Cilindrada, c.c.	748
Alimentación	4 carb. Keihin de 32 mm. a dep.
Potencia máx./régimen, CV/rpm.	90/10.000
Par máx./régimen, mkg./rpm.	7,4/7.500
Embrague	Discos múlt. en baño de aceite
Número de marchas	5
Frenos delanteros/traseros	2 discos/1 disco
BASTIDOR	
Tipo	Doble cuna desmontable con estructura y tubo rectangular
Suspensión delantera	Horq. tel. hidroneumát. reg
Suspensión trasera	Basc. sist. monoamort. Pro-link
PESOS	
Peso en seco, kg.	225
Capacidad depósito combustible, l. ...	22
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	7,6
Consumo en carretera, l/100 km.	8,6
Consumo en autopista, l/100 km.	9,5
Velocidad máxima, km/h.	215
Aceleración 400 salida parada, s.	11,9
PRECIO	
Pesetas	1.060.000

pero peca por falta de accesibilidad. La enorme potencia de este motor hace prácticamente imposible ir despacio: no es la moto la que no se puede dominar, sino el piloto el que no puede dominarse. A 120 en autopista se viaja con tanta seguridad que parece posible bajarse en marcha. Esta eficacia queda refrendada por las cualidades de los frenos, del cuadro y de las suspensiones; el doble disco delantero es todopoderoso y el chasis acepta, sin rechistar, el pilotaje más deportivo. Las suspensiones hidroneumáticas efectúan su trabajo de forma impecable.

(Probada en el núm. 3.)



BFG 1.300

TRASPLANTE CON RECHAZO

La BFG es una motocicleta con motor de coche que permite a su usuario mantener medias elevadas en autopista sin que la mecánica parezca fatigarse

en ningún momento. Equipada con el motor del Citroën GSA, la BFG es una moto desconcertante que al principio parece un monstruo indomable, pero que después se muestra bastante ágil, aunque no tenga mucha capacidad para aventurarse por una carretera con muchas curvas cerradas. La moto francesa frena muy bien, gracias a sus tres discos de la marca Brembo, y su

motor, además de elástico, tiene reacciones muy nobles. La BFG vibra poco pero es ruidosa, y su consumo se dispara cuando se superan los 120 kilómetros por hora. El acabado es el aspecto donde más falla la moto. Su precio es elevado. (Probada en el núm. 32.)

FICHA TÉCNICA BFG 1.300

MECANICA	
Número de cilindros	4 contrapuestos
Cilindrada, c.c.	1.299
Alimentación	1 carburador de doble cuerpo
Potencia máx./régimen, CV/rpm.	70/5.500
Par máx./régimen, mkg./rpm.	10,4/3.750
Embrague	Monodisco en seco
Número de marchas	5
Frenos delanteros/traseros	2 discos/1 disco
BASTIDOR	
Tipo	Estruct. multitubular entrelazada abierta en la parte inferior
Suspensión delantera	Horquilla hidráulica
Suspensión trasera	Basculante con 2 amortiguadores
PESOS	
Peso en seco, kg.	297
Capacidad depósito combustible, l. ...	22
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	8,9
Consumo en carretera, l/100 km.	10,2
Consumo en autopista, l/100 km.	9,5
Velocidad máxima, km/h.	190
Aceleración 400 salida parada, s.	14,8
PRECIO	
Pesetas	900.000



GUZZI 850-T5

VETERANA REJUVENECIDA

La marca Guzzi sigue en su firme propósito de modernizar los modelos de gran cilindrada, y para ello usa como base el motor bicilíndrico en V, que hizo su aparición a finales de



1965. Esta moto ha sido totalmente modificada en su aspecto exterior, consiguiendo una línea moderna. Estabilidad y frenada son sus mejores virtudes. Motoristas inexpertos pueden trazar curvas rápidas o cerradas con la garantía de poder corregir errores que serían imperdonables en otras máquinas. Debido a la poca altura de sillín, la 850-T5 es muy recomendable para

personas de baja estatura, que pueden conducirla en el tráfico urbano con gran comodidad, alcanzando el suelo toda la planta del pie. Su talón de Aquiles son las prestaciones de su motor, que envejece por momentos. (Probada en el núm. 14.)

FICHA TÉCNICA MOTO GUZZI 850-T5

MECANICA	
Número de cilindros	2 cilindros en V frente marcha
Cilindrada, c.c.	844,05
Alimentación	2 carburadores Dell'orto 30 mm.
Potencia máx./régimen, CV/rpm.	67/7.000
Par máx./régimen, mkg./rpm.	7,5/5.800
Embrague	Doble disco en seco
Número de marchas	5
Frenos delanteros/traseros	2 disc. vent./1 disc. vent.
BASTIDOR	
Tipo	Doble cuna tubular con la parte inferior desmontable
Suspensión delantera	Horquilla telescópica hidro.
Suspensión trasera	Basculante con 2 amort. hidro.
PESOS	
Peso en seco, kg.	220
Capacidad depósito combustible, l. ...	23
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	8,2
Consumo en carretera, l/100 km.	7,2
Consumo en autopista, l/100 km.	7,9
Velocidad máxima, km/h.	188
Aceleración 400 salida parada, s.	13,1
PRECIO	
Pesetas	1.001.728

VIRTUDES	DEFECTOS
• Óptima estabilidad.	• Cambio ruidoso.
• Consumo bajo.	• Motor desagradable a bajas revoluciones.
• Accesibilidad y resistencia mecánica.	• Precio elevado.

HONDA[®] ES EL N.º 1 y MOTOR-CITY

SU CONCESIONARIO EN MADRID

AVDA. DE AMERICA, 18 - (TALLERES)
C/ LOPEZ DE HOYOS, 82 - (RECAMBIOS)

C/ BRAVO MURILLO, 61 - (VENTAS)
TFNOS. 253 32 76 - 253 30 94



YAMAHA XJ-600

LA NUEVA ERA

La Yamaha XJ-600 es un producto con características deportivas que tiene un precio muy competitivo. En la XJ-600 no hay suspensión por cardan, ni un sistema de alimentación refinadísimo como en la antigua XJ-650, pero a cambio se ha conseguido un conjunto de prestaciones muy elevadas, con una mecánica tan

sólida como sencilla. El motor es uno de los más potentes de su cilindrada, pero su comportamiento es típicamente deportivo, por lo que necesita rodar siempre por encima de las siete mil revoluciones por minuto para ofrecer toda su fuerza; la falta de potencia a bajo régimen se compensa en parte gracias a las seis marchas del cambio. A alta velocidad, la XJ-600 se comporta como si se deslizara por un raíl y en carretera con curvas es donde más se disfruta de ella: su comportamiento es noble en todo momento y permite trazar curvas abiertas o cerradas sin culebros en la parte posterior ni falta de precisión en la dirección. (Probada en el núm. 59)

VIRTUDES	DEFECTOS
• Potencia del motor.	• Postura incómoda del conductor.
• Resistencia mecánica.	• Consumo elevado.
• Estabilidad y frenado.	• Freno posterior con tendencia a bloquear.

FICHA TÉCNICA

YAMAHA XJ-600

MECANICA	
Número de cilindros	4 cil. en línea frente marcha
Cilindrada, c.c.	598
Alimentación	4 carb. Mikuni de 30 mm
Potencia máx./régimen, CV/rpm.	72/10.500
Par máx./régimen, mkg./rpm.	5,5/8.000
Embrague	Discos múlt. en baño de aceite
Número de marchas	6
Frenos delanteros/traseros	2 disc. vent./1 disc. vent.
BASTIDOR	
Tipo	Doble cuna tubular con basc. de sección rectangular
Suspensión delantera	Horquilla telescópica hidro.
Suspensión trasera	Basculante monoamortiguador
PESOS	
Peso en seco, kg.	188
Capacidad depósito combustible, l.	19
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	7,5
Consumo en carretera, l/100 km.	6,5
Consumo en autopista, l/100 km.	10,5
Velocidad máxima, km/h.	202
Aceleración 400 salida parada, s.	12,7
PRECIO	
Pesetas	798.000

LBO M ES EN MADRID

La Boutique de la Moto

Mejía Lequerica, 16
Teléfono 447 00 39
MADRID-4

Recambios, 448 09 42

YAMAHA
MOTO GUZZI **MONTESA**
Benelli

* ¡¡CONSULTE NUESTRAS
CONDICIONES DE VENTA, Y VENGA A VER LAS MEJORES
MARCAS EN ROPA Y ACCESORIOS Y MOTOS!!



HONDA HURRICANE MBX 75

PARA CAMPEONES DE 16 AÑOS

La Honda Hurricane está pensada para chavales con edades comprendidas entre los dieciséis y veinte años, es una moto que proporciona prestaciones similares a las de una 125 y

su aspecto deportivo se ha conseguido plenamente. El motor, refrigerado por agua, y el cambio, son seis velocidades, diferencian a la MBX 75 de cualquier otra competidora; la Hurricane cuenta, además, con muchos detalles técnicos y estéticos que son propios de motos de gran cilindrada. El motor de la Honda sube de vueltas con toda facilidad y da la potencia habitual en motores con más del doble de cilindrada, su

VIRTUDES DEFECTOS

- Motor elástico y potente
- Buena estabilidad
- Amortiguación trasera óptima
- Posición incómoda del conductor.
- Precio elevado.
- Llenado del radiador difícil.

funcionamiento es muy silencioso y, pese a ser un monocilíndrico, no genera muchas vibraciones. La estabilidad es buena y con un piloto que pese alrededor de 55 kilos se pueden trazar curvas rápidas sin culebros o reacciones extrañas. (Probada en el núm. 23.)

FICHA TÉCNICA

HONDA MBX-75

MECANICA	
Número de cilindros	Monocilíndrico vertical
Cilindrada, c.c.	74,9
Alimentación	1 carb. 18 mm. admisión lám.
Potencia máx./régimen, CV/rpm.	12/9.000
Par máx./régimen, mkg./rpm.	0,95/9.000
Embrague	Discos múlt. en baño aceite
Número de marchas	6
Frenos delanteros/traseros	1 disco/tambor
BASTIDOR	
Tipo	Doble cuna tubular con bifurc. altura del cilindro
Suspensión delantera	Horquilla telesc. hidráulica
Suspensión trasera	Basc. alum. monoam. pro/link
PESOS	
Peso en seco, kg.	94
Capacidad depósito combustible, l.	12
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	4,9
Consumo en carretera, l/100 km.	5
Consumo en autopista, l/100 km.	5,5
Velocidad máxima, km/h.	110
Aceleración 400 salida parada, s.	22,5
PRECIO	
Pesetas	244.070



YAMAHA SR-250

AGIL CIUDADANA

La fusión entre Sanglas y Yamaha ha permitido, entre otras cosas, la fabricación en nuestro país de esta motocicleta, al ensamblar el motor japonés en la estructura española.

El motor no figura entre los más punteros de su cilindrada; simplemente, ofrece un funcionamiento duradero y está acorde con la parte ciclística. La SR es agradable de conducir para cualquier persona y se muestra particularmente ágil en el tráfico urbano. Destinada a una clientela juvenil, debido a su línea estética, sobria y elegante,

puede ser también un vehículo ideal para quienes deseen moverse entre el tráfico de las grandes ciudades con enorme facilidad. (Probada en el núm. 40.)

VIRTUDES DEFECTOS

- Motor suave y elástico
- Buena manejabilidad
- Poco consumo de carburante
- Precio elevado
- Frenos anticuados
- Exceso de vibraciones

FICHA TÉCNICA

YAMAHA SR-250

MECANICA	
Número de cilindros	Monocilíndrico vertical
Cilindrada, c.c.	249
Alimentación	1 carb. Mikuni BS-34 a depr.
Potencia máx./régimen, CV/rpm.	20/7.700
Par máx./régimen, mkg./rpm.	1,9/7.000
Embrague	Discos múlt. en baño de aceite
Número de marchas	5
Frenos delanteros/traseros	Tambor/tambor
BASTIDOR	
Tipo	Cuna sencilla abierta en la parte inferior
Suspensión delantera	Horquilla telescópica
Suspensión trasera	Basculante con dos amortig.
PESOS	
Peso en seco, kg.	125
Capacidad depósito combustible, l.	10,4
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	4,1
Consumo en carretera, l/100 km.	3,9
Consumo en autopista, l/100 km.	4
Velocidad máxima, km/h.	117
Aceleración 400 salida parada, s.	18,8
PRECIO	
Pesetas	358.300



Conjunto tres piezas NOVEDAD cuero y lona engrasada

Modelo
"NURBURGRING"



CAZADORA

CHALECO

PANTALON

"NURBURGRING" es la gran novedad de "ALPHA DESIGN".

Es una combinación de piel muy resistente y lona engrasada, formando un conjunto de tres piezas que se unen por cremallera, pudiéndolo utilizar como una sola pieza o bien por separado.

Muy reforzada, con estrech elástico en los laterales, "NURBURGRING" es la prenda especial para los grandes ruteros.

Una exclusiva de



Cia.

Internacional de Promociones, s.a.
Avda. Mediana, 354, 7ª planta - Tel. (93) 312 00 61 (4 líneas) - 08027 Barcelona



FICHA TÉCNICA CAGIVA ALA ROSSA 350

MECANICA	
Número de cilindros	Monocilíndrico vertical
Cilindrada, c.c.	343,3
Alimentación	1 c. Dell'Orto PHF-2 DD. 32 mm.
Potencia máx./régimen, CV/rpm.	25/7.600
Par máx./régimen, mkg./rpm.	2,8/5.750
Embrague	Discos mult. en baño de aceite
Número de marchas	5
Frenos delanteros/traseros	1 d. 260 mm./De tamb. 1 leva
BASTIDOR	
Tipo	Doble cuna tubular
Suspensión delantera	Horquilla telescópica hidráulica
Suspensión trasera	Monoamort. sistema soft-damp
PESOS	
Peso en seco, kg.	147
Capacidad depósito combustible, l. ...	13
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	4,7
Consumo en carretera, l/100 km.	5
Consumo en autopista, l/100 km.	5,3
Velocidad máxima, km/h.	135
Aceleración 400 salida parada, s.	16,5
PRECIO	
Pesetas	535.754

CAGIVA ALA ROSSA 350

JAPONESA PARECE, ITALIANA ES

La Cagiva Ala Rossa es una moto conseguida en su conjunto. Se desenvuelve con brillantez tanto en la carretera como en el campo, pero es sobre el asfalto donde ofrece al conductor las prestaciones más brillantes. El motor de la Cagiva, un monocilíndrico de cuatro tiempos, es sólido, está bien equilibrado, no genera muchas vibraciones y es bastante silencioso; su carácter, tan generoso como puntero, le lleva a sobrepasar las siete mil

revoluciones por minuto, por lo que en trayectos rápidos se aprecia la necesidad de una sexta marcha. Las suspensiones son buenas para un uso en terrenos lisos, pero en terrenos arenosos aparece algún problema que debe achacarse, sobre todo, al excesivo peso del conjunto. El acabado es bueno según se aprecia en la pintura del motor, en la tornillería, etcétera.

(Probada en el núm. 36.)

VIRTUDES	DEFECTOS
• Buena estabilidad.	• Poco brío en regímenes bajos.
• Fiabilidad mecánica del motor.	• Indispensable un cubrecárter.
• Suspensiones progresivas.	• Poco ágil en el campo.



VESPA P 200 E

LA REINA DE LAS ABEJAS

Cuando hace casi cuarenta años nació la Vespa, nadie podía sospechar que el diseño de Piaggio y Ascanio iba a perdurar tanto tiempo prácticamente sin variaciones. Más de siete millones de *Avispas* han sido vendidas en este tiempo, constituyendo todo un récord absoluto. La versión 200 es la más potente que ha aparecido

VIRTUDES DEFECTOS

- | | |
|------------------------------|--------------------------------------|
| • Resistencia mecánica. | • Amortiguación precaria. |
| • Ausencia de mantenimiento. | • Vibraciones a todos los regímenes. |
| • Cambio bien escalonado. | • Acabado de aspecto barato. |

hasta la fecha, y es ideal para quien necesita desplazarse rápidamente en el tráfico ciudadano. Proporciona una potencia estimable y viene a confirmar la proverbial resistencia mecánica del modelo. Este incremento de potencia permite además afrontar la carretera a velocidades tolerables (entre 90 y 100 kilómetros por hora), lo que hace que la Vespa pueda considerarse como algo más que un vehículo exclusivamente urbano. Lamentablemente, algunos de los conceptos se han quedado anticuados, sobre todo ante el empuje de la industria motociclistica japonesa en el capítulo de las scooters.

(Probada en el núm. 19.)

FICHA TÉCNICA VESPA P 200-E

MECANICA	
Número de cilindros	Monocilíndrico
Cilindrada, c.c.	197,9 c.c.
Alimentación	Por válvula rotativa. 1 carb.
Potencia máx./régimen, CV/rpm.	10,8
Par máx./régimen, mkg./rpm.	4
Embrague	Dis. mult. en baño de aceite
Número de marchas	Tambor/tambor
Frenos delanteros/traseros	
BASTIDOR	
Tipo	Monocasco
Suspensión delantera	Amort. hidr. de doble efecto coaxial, con muelle helicoidal
Suspensión trasera	Monoamortiguador hidráulico
PESOS	
Peso en seco, kg.	116
Capacidad depósito combustible, l. ...	7,7
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	4,7
Consumo en carretera, l/100 km.	3,9
Consumo en autopista, l/100 km.	4,2
Velocidad máxima, km/h.	105
Aceleración 400 salida parada, s.	18,8
PRECIO	
Pesetas	216.879

VESPA «LA SOLUCION LOGICA» MOTOR - CITY

AVDA. AMERICA, 18 (TALLERES)
C/. LOPEZ DE HOYOS, 82 (RECAMBIOS)

EL GRAN CONCESIONARIO
DE MADRID, A SU SERVICIO

C/. BRAVO MURILLO, 61 (VENTAS). Tel. 253 30 94



MECATECNO

Carretera N-152 Barcelona-Puigcerdá Km. 24
Polígono Industrial "ELS XOPS" Nave 21
T. (93) 849 57 02 - LLISSA DE VALL (Barcelona)

**AMPLIA GAMA DE
MINIMOTOS
INFANTILES
FABRICADAS EN
ESPAÑA**



MODELO GRAC



MODELO CVC



MODELO HOBBY



KAWASAKI GPZ 550

PEQUEÑA QUE PEGA DURO

Equipada con un motor de 550 centímetros cúbicos, la GPZ 550 ofrece proporcionalmente las mismas prestaciones que sus hermanas mayores, de 750 y 1.100 centímetros cúbicos, completando la

gama GPZ, la más deportiva de la marca japonesa. Con unas elevadas prestaciones y un consumo razonable, no tiene, sin embargo, una línea futurista o espectacular; sin embargo, es capaz de soportar el paso del tiempo sin envejecer en su aspecto exterior. A pesar de pertenecer a la gama deportiva, esta Kawasaki tiene un nivel de acabado sorprendente. Pero su punto más brillante es el motor. Algunos constructores, como Bimota, han ensamblado en sus chasis este propulsor en modelos destinados al turismo y a la competición. (Probada en el núm. 29.)

VIRTUDES	DEFECTOS
• Potencia del motor	• Temperatura elevada del motor.
• Consumo bajo.	• Necesidad de un amortiguador de dirección
• Suspensión trasera excelente	• Ausencia del sistema anti-hundimiento.

FICHA TÉCNICA
KAWASAKI GPZ 550

MECANICA	
Número de cilindros	4 en línea frente a la marcha
Cilindrada, c.c.	553
Alimentación	4 carb. Mikuni TK-26 a dep.
Potencia máx./régimen, CV/rpm.	59/10.000
Par máx./régimen, mkg./rpm.	4,43/8.700
Embrague	Discos múltiples en baño caliente
Número de marchas	6
Frenos delanteros/traseros	2 d. vent. 260 mm./1 d. 260 mm.
BASTIDOR	
Tipo	Doble cuna tubular
Suspensión delantera	Horquilla hidroneum. telescópica
Suspensión trasera	Monoamort. con sist. uni-track
PESOS	
Peso en seco, kg.	193
Capacidad depósito combustible, l. ...	18,5
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	8,5
Consumo en carretera, l/100 km.	7,3
Consumo en autopista, l/100 km.	7,8
Velocidad máxima, km/h.	192
Aceleración 400 salida parada, s.	12,4
PRECIO	
Pesetas	757.027



SUZUKI KATANA
GSX 1100 S

PARA SAMURAI

La Suzuki Katana ha sido bautizada con el mismo nombre que la espada de los samurais y no es por casualidad. Equipada con el más potente motor de 4 cilindros de la marca, su línea supermoderna se debe al alemán Hans Muth, y ahora mismo ocupa un lugar destacado entre las motocicletas deportivas de mayor prestigio. La parte ciclística, a pesar de estar bien concebida, no se encuentra al nivel necesario para exprimir en su totalidad la potencia del motor. Por tanto, esta moto está destinada a los motoristas expertos,

capaces de aprovechar con maestría todo lo que esta moto es capaz de dar. Su único talón de Aquiles está en lo frenos, que carecen de la calidad necesaria para soportar un uso prolongado. (Probada en el núm. 27.)

VIRTUDES	DEFECTOS
• Potencia del motor.	• Poco manejable en virajes cerrados.
• Velocidad punta.	• Postura del conductor incómoda
• Estética acertada.	• Frenos poco eficaces.

FICHA TÉCNICA
SUZUKI KATANA GSX 1100 S

MECANICA	
Número de cilindros	4 en línea frente a la marcha
Cilindrada, c.c.	1.074
Alimentación	4 carb. Mikuni BS-34-SS a dep.
Potencia máx./régimen, CV/rpm.	111/9.000
Par máx./régimen, mkg./rpm.	9,8/8.000
Embrague	Discos múlt. en baño de aceite
Número de marchas	5
Frenos delanteros/traseros	2 discos vent./1 disco vent.
BASTIDOR	
Tipo	Doble cuna tubular
Suspensión delantera	Horq. telescópica hidr. con sistema antihundimiento
Suspensión trasera	Bas. de sección cuadrangular
PESOS	
Peso en seco, kg.	232
Capacidad depósito combustible, l. ...	22
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	13,5
Consumo en carretera, l/100 km.	11
Consumo en autopista, l/100 km.	13
Velocidad máxima, km/h.	231
Aceleración 400 salida parada, s.	11,2
PRECIO	
Pesetas	1.145.000

aprilia

Via Augusta, 118
Barcelona-08006
Tel 217 67 67

MOTO SHOW

Ganadores con aprilia tuareg

Rallye DJERBA 500-1° 250cc: A. Marioni
Rallye CERDEÑA-1° absolutos: A. Balestrieri

aprilia sponsors pool



BRADOL

IRIS





FICHA TECNICA BIMOTA SB-4

MECANICA	
Número de cilindros	4 en línea frente a la marcha
Cilindrada, c.c.	1.074,9
Alimentación	4 carb. a depresión de 36 mm.
Potencia máx./régimen, CV/rpm. ...	118/9.000
Par máx./régimen, mkg./rpm.	9,6/7.000
Embrague	Discos múlt. en baño aceite
Número de marchas	5
Frenos delanteros/traseros	2 disc. 300 mm./1 d. 280 mm.
BASTIDOR	
Tipo	Multitubular de estructura entreamada
Suspensión delantera	Horquilla telesc. hidr. regulable
Suspensión trasera	Sistema deflex monoam. reg.
PESOS	
Peso en seco, kg.	212
Capacidad depósito combustible, l. .	22
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	12
Consumo en carretera, l/100 km. ...	8,7
Consumo en autopista, l/100 km. ...	10,7
Velocidad máxima, km/h.	257
Acceleración 400 salida parada, s. ...	10,9
PRECIO	
Pesetas	2.778.182

BIMOTA SB 4 UNA FIERA

El secreto de Bimota reside en su tecnología, Bimota es capaz de construir motos útiles para andar por la calle y para participar en competiciones. La Suzuki SB 4, que equipa el poderoso motor Suzuki 1100 con 118 caballos de potencia, es una moto muy rápida, ya que hace más de 257 kilómetros por hora, con una capacidad de frenado excepcional, gracias a la eficacia de sus tres discos, y estable, muy estable, en virtud del buen emparejamiento de chasis y suspensiones. La SB 4 es una moto que ofrece lo mejor de sí misma en trazados sinuosos llenos de curvas rápidas: el reparto

VIRTUDES		DEFECTOS	
• Estabilidad en todos los trazados	• Estética sin igual	• Acabado excelente	• Latiguitos de freno en tubo de goma
			• Falta radiador de aceite
			• Precio elevado

de masas bien conseguido, junto con la rigidez de la estructura y el centro de gravedad muy bajo ofrecen al piloto la posibilidad de mantener medias muy elevadas y de entrar en las curvas a gran velocidad, cosa que sería imposible con otra moto. (Probada en el núm. 21.)



BIMOTA HB-2 LA MAS CARA DEL MUNDO

Dentro del mundo de la motocicleta el nombre de Bimota es sinónimo de perfección. La HB-2, uno de los mejores productos de la casa, es lo más parecido a una máquina de Gran Premio, pero con todos los detalles de una máquina de calle. La HB-2 monta el motor Honda de cuatro cilindros en línea ya visto en las Bol d'Or 900, un motor sumamente potente y agresivo. Esta máquina es precisa y estable, además de dócil, lo que permite todo tipo de rectificaciones cuando se está trazando cualquier curva. A altas velocidades,

la HB-2 se muestra muy segura y ofrece al piloto una gran sensación de estabilidad. La rigidez del chasis Bimota está muy por encima de lo que se considera normal y la aerodinámica del conjunto es de primera línea. El acabado de la HB-2 no admite ningún reproche, pero sí hay que criticar el precio y el mínimo tamaño del asiento, sólo pensado para el conductor. (Probada en el núm. 2.)

VIRTUDES		DEFECTOS	
• Frenada excelente	• Estabilidad en todos los trazados	• Cómoda para el conductor	• Neumáticos difíciles de conseguir
			• Asiento pensado sólo para el conductor

HONDA CBX 750 F A 210 KM/H.

La CBX es una moto segura en todos los trazados, que, además, tiene una mecánica fiable. Con ella se puede disfrutar de una conducción deportiva sin la contraprestación de continuas puestas a punto. Sus dotes de velocidad, aceleración y consumo se pueden comparar con las exhibidas hace unos años por las motos de 1.000 centímetros cúbicos, pero la CBX gana en ese enfrentamiento. Su motor acelera con verdadera rabia entre las siete mil y las nueve mil quinientas revoluciones por minuto,

pero hasta alcanzar esos regímenes se aprecian algunos baches de potencia. El freno delantero es muy enérgico, por lo que conviene accionarlo sólo con los dedos para no hacer demasiada presión; el freno posterior, por el contrario, tiene un tacto esponjoso y no es, tampoco, muy eficaz. (Probada en núm. 45.)

VIRTUDES		DEFECTOS	
• Motor potente y rabioso	• Estable y dócil	• Línea estética acertada	• Freno trasero insuficiente
			• Falta de potencia a medio régimen
			• Carenado sin utilidad

FICHA TECNICA HONDA CBX-750-F

MECANICA	
Número de cilindros	4 en línea frente a la marcha
Cilindrada, c.c.	747
Alimentación	4 carb. Keihin de 34 mm. a depr. 91/9.500
Potencia máx./régimen, CV/rpm. ...	7,1/8.500
Par máx./régimen, mkg./rpm.	7,1/8.500
Embrague	Discos múlt. en baño de aceite
Número de marchas	6
Frenos delanteros/traseros	2 discos/1 disco
BASTIDOR	
Tipo	Doble cuna tubular
Suspensión delantera	Horquilla hidron. regulable en 3 posiciones y antihundimiento
Suspensión trasera	Basc. monoam. con sist. pro-link
PESOS	
Peso en seco, kg.	218
Capacidad depósito combustible, l. .	22
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	7,6
Consumo en carretera, l/100 km. ...	8,5
Consumo en autopista, l/100 km. ...	9,2
Velocidad máxima, km/h.	211
Acceleración 400 salida parada, s. ...	12,1
PRECIO	
Pesetas	1.060.000

FICHA TECNICA BIMOTA HB-2

MECANICA	
Número de cilindros	4 en línea frente a la marcha
Cilindrada, c.c.	901,8
Alimentación	4 carb. Mikuni a depresión
Potencia máx./régimen, CV/rpm. ...	95/9.000
Par máx./régimen, mkg./rpm.	7,9/8.000
Embrague	Discos múlt. en baño de aceite
Número de marchas	5
Frenos delanteros/traseros	2 disc. Brembo 300 mm./1 disco
BASTIDOR	
Tipo	Multitubular con estructura entreamada
Suspensión delantera	Horquilla hidroneum. regulable
Suspensión trasera	Sistema deflex monoamortig.
PESOS	
Peso en seco, kg.	208,5
Capacidad depósito combustible, l. .	22
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	10,2
Consumo en carretera, l/100 km. ...	8,4
Consumo en autopista, l/100 km. ...	9,9
Velocidad máxima, km/h.	234
Acceleración 400 salida parada, s. ...	11,0
PRECIO	
Pesetas	2.866.333



MOTO ACCION

IMPORTADOR EXCLUSIVO
PARA ESPAÑA DE

BIMOTA TERMIGNONI

C/ López de Hoyos, 78
28002 MADRID
Tel. 262 98 13



ITALJET PEE-WEE COMO LA DE PAPA

La Pee Wee es una moto diseñada para niños comprendidos entre los siete y los diez años en la que el fabricante ha puesto mucho interés por conseguir un vehículo infantil, pero con todos los accesorios de una moto de gran cilindrada. Por su longitud, 1,22 metros, y su peso, 30 kilos, es posible transportarla en el coche y no plantea ningún problema de espacio. El manillar y los reposapiés están bien situados, por lo que el manejo de la Pee Wee es muy sencillo. El motor da 3,5 caballos de potencia y reúne todos los requisitos para soportar los malos tratos de un manejo infantil; los frenos, a pesar de su reducido tamaño son muy eficaces y no se necesita una presión

excesiva sobre los mandos para detener completamente la moto. El sistema de amortiguación es la única parte poco

eficiente: la horquilla delantera es casi rígida y los amortiguadores traseros son un elemento decorativo. (Probada en el núm. 20.)

FICHA TÉCNICA ITALJET PEE-WEE

MECANICA	
Número de cilindros	1 cilindro vertical
Cilindrada, c.c.	55,4
Alimentación	1 carb. Dell'orto de 14 mm.
Potencia máx./régimen, CV/rpm. ...	3,5
Par máx./régimen, mkg./rpm.	—
Embrague	Automático
Número de marchas	1 sola marcha automática
Frenos delanteros/traseros	Tambor/tambor
BASTIDOR	
Tipo	Viga sencilla con el motor colgado
Suspensión delantera	Horquilla telesc. hidráulica
Suspensión trasera	Basculante con dos amort. hidr.
PESOS	
Peso en seco, kg.	30
Capacidad depósito combustible, l. ...	2,2
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	1,2
Consumo en carretera, l/100 km.	—
Consumo en autopista, l/100 km.	—
Velocidad máxima, km/h.	—
Aceleración 400 salida parada, s.	—
PRECIO	
Pesetas	99.635

- | | |
|------------------------|------------------------------|
| VIRTUDES | DEFECTOS |
| • Motor sólido. | • Precio elevado. |
| • Estética conseguida. | • Amortiguación poco eficaz. |
| • Fácil manejo. | • Repuestos caros. |



SCOOT DERBI LA CIUDAD ES SU CIRCUITO

El velomotor Scoot Derbi se diferencia de los demás presentes en el mercado no sólo por su transmisión automática y su motor central, sino también por su equipo de suspensiones, un equipo compuesto por dos amortiguadores en la parte trasera y el sistema Hidroil, igualmente doble,

en la parte delantera. Todo ello contribuye a dar una seguridad de conducción más propia de una moto que de un scooter. El Scoot Derbi es un vehículo pensado básicamente para desplazamientos rápidos en ciudad, que tiene un manejo muy ligero incluso cuando se lleva detrás un pasajero. La resistencia mecánica es buena incluso durante un uso prolongado con temperatura ambiente alta y el comportamiento es fiable en curvas de todo

tipo, donde la estabilidad que proporciona el Scoot es muy superior a la de un scooter convencional de motor lateral. (Probada en el núm. 47.)

FICHA TÉCNICA DERBI SCOOT

MECANICA	
Número de cilindros	Monocilíndrico
Cilindrada, c.c.	74,6
Alimentación	Por lám. 1 carb. Zenith 17 mm.
Potencia máx./régimen, CV/rpm. ...	5,5/7.000
Par máx./régimen, mkg./rpm.	0,774/6.000
Embrague	Tran. autom. con variad. de vel.
Número de marchas	Cambio automático
Frenos delanteros/traseros	Tam. 130 mm./tam. 130 mm.
BASTIDOR	
Tipo	Monocasco
Suspensión delantera	Horquilla hidráulica
Suspensión trasera	Basc. con dos amort. hidráulicos
PESOS	
Peso en seco, kg.	76
Capacidad depósito combustible, l. ...	6,5
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	2,7
Consumo en carretera, l/100 km.	2,7
Consumo en autopista, l/100 km.	3,1
Velocidad máxima, km/h.	76
Aceleración 400 salida parada, s.	23,7
PRECIO	
Pesetas	186.340

- | | |
|-----------------------------------|--------------------------------------|
| VIRTUDES | DEFECTOS |
| • Resistencia mecánica del motor. | • Vibraciones a todos los regímenes. |
| • Buena estabilidad. | • Precio elevado. |
| • Buen equipamiento. | • Frenos bruscos. |



Elementos de competición con mucha garra

- Los elementos de competición METRA-KIT no sólo se distinguen por su dureza, alta fiabilidad y potencia, sino también por su GARRA... Por su diseño técnico y calidad de materiales son piezas vivas, con fuerza propia, destinadas a aumentar el placer de conducir un vehículo de dos ruedas.
- Nuestro abanico de productos abarca los siguientes:
 - Equipos motor
 - Cilindros
 - Tubarros
 - Culatas
 - Bielas
 - Pistones y aros
- Si aún no nos conoce no dude en escribirnos, gustosamente les ampliaremos la información que deseen sobre nuestros artículos y también, cómo no, sobre nuestra garra.

MECANIZACIONES Y TRANSFORMACIONES

Apartado 58
Caldes de Montbui
Tel. (93) 865 13 56

GILERA 75 GR-1 REPLICA

BUENA PARA APRENDER

La GR-1 Réplica está construida a partir del

modelo empleado en las competiciones de cross durante los dos últimos años. La GR-1 es una moto sólida, pero sencilla que, además, cuesta menos que sus rivales. Se trata, sin duda, del vehículo ideal

para el futuro motorista que quiere hacer sus primeros pinitos en un circuito de cross; su motor tiene buenas prestaciones, pero exige mantener un régimen de rotación siempre por encima de las siete mil revoluciones por minuto, ya que por debajo de ese valor casi no se dispone de potencia. La Gilera permite una conducción rápida y nerviosa en todos los trazados: tanto en curvas cerradas como en derrapajes la GR-1 es dócil y manejable gracias a su buen reparto de masas. Los frenos cumplen su función y sólo el posterior tiende a bloquearse cuando se calienta. (Probada en el núm. 28.)

FICHA TÉCNICA GILERA GR-1 REPLICA

MECANICA	
Número de cilindros	Monocilíndrico
Cilindrada, c.c.	74,60
Alimentación	1 carb. Argeo VHB 20-26 FS
Potencia máx./régimen, CV/rpm. ...	11,5/10.000
Par máx./régimen, mkg./rpm.	—
Embrague	Discos múlt. baño aceite
Número de marchas	6
Frenos delanteros/traseros	Tambor cónico/Tambor cónico
BASTIDOR	
Tipo	Doble cuna tubular
Suspensión delantera	Horquilla hidroneumática
Suspensión trasera	Basculante dos amort. hidro.
PESOS	
Peso en seco, kg.	79
Capacidad depósito combustible, l. ...	5,7
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	4,8
Consumo en carretera, l/100 km.	4,5
Consumo en pista de tierra, l/100 km.	4,8
Velocidad máxima, km/h.	78
Aceleración 400 salida parada, s.	27
PRECIO	
Pesetas	172.336

- | | |
|------------------------------------|--|
| VIRTUDES | DEFECTOS |
| • Motor con buenas prestaciones. | • Cambio duro de accionar. |
| • Manejable en todos los terrenos. | • Consumo elevado. |
| • Precio razonable. | • Falta de potencia a bajos regímenes. |





YAMAHA DT 80

CARROZAS, ABSTENERSE

La DT 80 es una moto

todo terreno destinada a los jóvenes entre los dieciséis y los veinte años de edad. Se distingue de otros productos similares por su docilidad en el



tráfico urbano y por las elevadas prestaciones que ofrece en el campo. La suspensión trasera del tipo monocross es uno de sus puntos a destacar, así como el motor que, dotado de un sistema YEIS de alimentación, proporciona una potencia sorprendente con un consumo bajo. La parte estética está muy lograda, la Yamaha ofrece un aspecto elegante y agresivo a la

vez, con accesorios propios de motocicletas de mayor cilindrada y precio. (Probada en el núm. 26.)

VIRTUDES

- Mecánica avanzada
- Estética conseguida
- Buen acabado

DEFECTOS

- Ausencia de cuentarrevoluciones
- Falta de potencia a bajos regímenes
- Amortiguador posterior poco protegido.

FICHA TÉCNICA

YAMAHA DT 80

MECANICA	
Número de cilindros	Monocilíndrico
Cilindrada, c.c.	72
Alimentación	1 carb. VM de 18 mm.
Potencia máx./régimen, CV/rpm. ...	6,9/8.000
Par máx./régimen, mkg./rpm.	0,89/6.750
Embrague	Discos múlt. en baño de aceite
Número de marchas	5
Frenos delanteros/traseros	Tambor cónico/tambor cónico
BASTIDOR	
Tipo	Cuna sencilla con bifurcación a la altura del cilindro
Suspensión delantera	Horquilla telescópica hidráulica
Suspensión trasera	Bascul. alum. sist. monocross
PESOS	
Peso en seco, kg.	84
Capacidad depósito combustible, l. ...	8
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	4,6
Consumo en carretera, l/100 km.	4,3
Consumo en autopista, l/100 km.	4,5
Velocidad máxima, km/h.	83
Aceleración 400 salida parada, s.	27,9
PRECIO	
Pesetas	199.000



PUCH TURBO MAGNUM

LA TENTACION NAVIDEÑA

La Turbo Magnum, de Puch, es una todoterreno en miniatura destinada a los muchachos de edad comprendida entre los ocho y los catorce años; dispone de una sola marcha con embrague centrífugo y, para que no sea peligrosa, tiene un estrangulador en el conducto de admisión que limita la velocidad máxima a 27 kilómetros por hora; sin este limitador, la Turbo Magnum mejora sensiblemente sus dotes de aceleración y alcanza con facilidad los 57 kilómetros por hora. La parte ciclista es tan sencilla como sólida

y sus suspensiones son de tipo convencional, pero actúan con bastante eficacia: la reunión de tales elementos hace que la Turbo Magnum sea muy manejable y divertida no sólo en el asfalto, sino también en el campo. Los chavales pueden disfrutar con ella en cualquier circunstancia, aunque por su estilo parezca una moto de todoterreno. (Probada en el núm. 55)

VIRTUDES

- Solidez mecánica.
- Economía de carburante
- Línea estética conseguida.

DEFECTOS

- Precio elevado.
- Suspensión posterior de poco recorrido.
- Asiento muy bajo.

FICHA TÉCNICA

PUCH TURBO MAGNUM

MECANICA	
Número de cilindros	Monocilíndrico
Cilindrada, c.c.	48,8
Alimentación	1 carburador Bing 1/17
Potencia máx./régimen, CV/rpm. ...	3,5/7.000
Par máx./régimen, mkg./rpm.	0,38/5.000
Embrague	Centrífugo, en baño de aceite
Número de marchas	1 sola marcha automática
Frenos delanteros/traseros	Tambor/tambor
BASTIDOR	
Tipo	Chasis monoviga tubular con el motor suspendido
Suspensión delantera	Horquilla telescópica
Suspensión trasera	2 amortiguadores hidráulicos
PESOS	
Peso en seco, kg.	38
Capacidad depósito combustible, l. ...	3,5
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	1,4
Consumo en carretera, l/100 km.	—
Consumo en autopista, l/100 km.	—
Velocidad máxima, km/h.	27
Aceleración 400 salida parada, s.	14
PRECIO	
Pesetas	92.500



FICHA TÉCNICA

VESPA PK 75 S JUNIOR

MECANICA	
Número de cilindros	Monocilíndrico
Cilindrada, c.c.	74,2
Alimentación	Vál. rot. 1 carb. Dell'orto SHB
Potencia máx./régimen, CV/rpm. ...	6/6.200
Par máx./régimen, mkg./rpm.	—
Embrague	Discos múlt. en baño de aceite
Número de marchas	4
Frenos delanteros/traseros	Tambor/tambor
BASTIDOR	
Tipo	Monocasco
Suspensión delantera	1 amortig. doble efecto coaxial
Suspensión trasera	Monoamortiguador hidráulico
PESOS	
Peso en seco, kg.	85
Capacidad depósito combustible, l. ...	5,8
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	2,7
Consumo en carretera, l/100 km.	2,3
Consumo en autopista, l/100 km.	2,5
Velocidad máxima, km/h.	76
Aceleración 400 salida parada, s.	25,6
PRECIO	
Pesetas	164.215

VESPA PK 75 S JUNIOR

PONERSE A TONO

Con la responsabilidad de ser el mayor fabricante y vendedor de scooters en nuestro país, Moto Vespa lanzó al mercado este modelo económico, destinado a los jóvenes de poco poder adquisitivo. Con una mecánica actualizada y una línea atractiva, la Vespa 75 cumple a la perfección con el cometido e incluso con más ambiciosas proposiciones. Su comportamiento es fiable y la velocidad máxima alcanzable (76 kilómetros

por hora) es superior a otros modelos de esta cilindrada. Llegado el caso, es incluso muy fácil subir la cilindrada hasta 125 sin necesidad de mecanizar el cárter. Se diferencia de otras versiones por la ausencia de accesorios, como el arranque eléctrico, los intermitentes o la rueda de repuesto. (Probada en el núm. 37.)

VIRTUDES

- Resistencia mecánica.
- Ausencia de mantenimiento.
- Buena velocidad punta.

DEFECTOS

- Suspensiones anticuadas.
- Faro poco potente.
- Acabado descuidado.



ITALJET PACK 2

LA CHICA DE LOS RECADOS

La línea exterior de este ciclomotor es su mejor distintivo, ya que por el momento es el único vehículo de dos ruedas que ocupa un lugar en el Museo de Arte Moderno de Nueva York. Gran parte de sus componentes son de plástico y la estructura de su chasis está recubierta con un armazón de goma para lograr así una impermeabilidad perfecta y una buena resistencia a los golpes. El motor Piaggio del Pack 2 es tan sencillo como funcional y se destaca, sobre todo, por su

robustez. El aspecto más interesante del Pack 2 es su transformabilidad, ya que una vez desmontado puede tener dimensiones mínimas y su traslado no presenta el menor problema gracias a

una agarradera colocada entre el asiento y el manillar. Los neumáticos de baja presión ofrecen una buena adherencia en terreno arenoso. (Probada en el núm. 41.)

FICHA TÉCNICA

ITALJET PACK 2

MECANICA	
Número de cilindros	Monocilíndrico horizontal
Cilindrada, c.c.	49,8
Alimentación	1 carb. Dell'orto de 16 mm.
Potencia máx./régimen, CV/rpm. ...	1,3/4.600
Par máx./régimen, mkg./rpm.	—
Embrague	Centrífugo en seco
Número de marchas	1 marcha con trans. automática
Frenos delanteros/traseros	Tamb. 90 mm./Tamb. 36 mm.
BASTIDOR	
Tipo	Estructura monocasco
Suspensión delantera	Horquilla telescópica
Suspensión trasera	Moneamortiguador central
PESOS	
Peso en seco, kg.	43,5
Capacidad depósito combustible, l. ...	2,1
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Consumo en ciudad, l/100 km.	2,7
Consumo en carretera, l/100 km.	—
Consumo en autopista, l/100 km.	—
Velocidad máxima, km/h.	32
Aceleración 400 salida parada, s.	14,1
PRECIO	
Pesetas	143.500

VIRTUDES

- Línea estética superlativa.
- Motor robusto.
- Frenos eficaces.

DEFECTOS

- Repuestos caros.
- Precio elevado.
- Dirección con poco ángulo de giro.



DE LA NIEVE AL DESIERTO

Son las motos especiales, que van desde la Yamaha Ténéré a la moto-nieve más rápida, pasando por la Harley «chopper», o la Yamaha RD-500. Son las más tentadoras y originales.



Bombardier Ultra-Sonic



Yamaha XT-600 Ténéré

dispositivos electrónicos más adelantados del momento, como la Yamaha Venture Royale.

Esta representa el acercamiento de la tecnología japonesa al concepto norteamericano de lo que debe ser una moto, y el resultado no puede ser más satisfactorio. La Venture Royale, equipada con el poderoso motor de cuatro cilindros en V, refrigerados por agua, el sistema electrónico con tres programas para la regulación neumática de las suspensiones y el sinfín de accesorios que la equipan, se convierte en una auténtica carroza de oro muy válida dentro de su estilo.

En el otro extremo, pero

fabricada en serie, se ha probado la Yamaha RD-500-LC, de dos tiempos y cuatro cilindros con dos cigüeñales. Pequeña, ligera, ágil, transmite en todo momento al piloto su afinidad con la YZR-500 Kenny Roberts; y hasta el reciente Salón de Colonia la RD-500 conservaba el liderazgo en la categoría del medio litro.

Durante este año BMW presentó la serie K, destinada a romper con la tradición boxer mantenida con éxito por este fabricante durante más de cincuenta años. La K-100-RS ocupa actualmente un lugar destacado entre los modelos de turismo con carácter deportivo, y su aceptación

El sueño de cada motorista no es ganar el título mundial en la categoría de quinientos centímetros cúbicos y codearse con Eddie Lawson, sino disfrutar diariamente de una moto diferente a la que tienen los demás. Esto es factible en cualquiera de los estilos que forman el mundo de las dos ruedas, siempre y cuando el poder adquisitivo esté a la misma altura del capricho.

Todas las motos especiales que representan la máxima expresión dentro de su rama suelen ser muy costosas, bien por estar construidas artesanalmente, como en el caso de las Bimota, o por tener en su equipamiento los



Yamaha Venture Royale



Harley Davidson «Chopper»

en el mercado es la mejor prueba.

Tan positiva como la RS se mostró la Honda VF-1000-R, cuya tarjeta de presentación son ciento veintidós caballos de potencia y doscientos cincuenta y tres kilómetros por hora como velocidad máxima alcanzable. Su aspecto tan agresivo se completa con el propulsor derivado de los Interceptor, que ganaron el título mundial de resistencia. Su comportamiento en todos los trazados está a la altura de las circunstancias, siendo la VF-1000-R un producto exclusivo para los aficionados a la conducción deportiva.

En el abanico de las

cincuenta pruebas realizadas a lo largo de este año hubo oportunidad de ensayar una Bombardier Ultra-Sonic, moto para la nieve que está unida al mundo del motorismo sólo por el propulsor que la equipa. Este es un Rotax bicilíndrico de dos tiempos con setenta y dos caballos de potencia, capaces de impulsar la Bombardier y su piloto a más de ciento sesenta kilómetros por hora. Con ella se pueden hacer en la nieve todo tipo de acrobacias, como si se tratara de un todo-terreno. Lástima que no se pueda importar en nuestro país.

En un estilo totalmente diferente, pensada para desafiar las hostilidades del



BMW K-100-RS



Honda VF-1000-R

desierto africano, tenemos la poderosa Yamaha Ténéré, que debe su nombre a un desierto situado en el sur del Sahara, que todos los años es atravesado por los participantes del París-Dakar.

Las características más relevantes que ofrece son la excelente resistencia mecánica y unas dotes de tracción sobre la arena fuera de lo común. Tanto en tierra como sobre asfalto, su comportamiento es fiable y brillante.

En medio de este mare magnum de prestaciones velocísticas, aparece la versión chopper de una Harley Davidson, único ejemplar existente en España, que tiene como fin

la extravagancia y la exhibición. Como ya se ha dicho, el valor de una chopper como ésta se basa en su exclusividad y en la decoración hecha con el mayor número de accesorios, todos ellos manipulados manualmente y por encargo. No faltan las insignias de oro, símbolo de la marca, colocadas en los laterales del motor y en el tapón de la gasolina.

Una vez en marcha, el motor emite el genuino sonido americano, y para sentirse el protagonista de «Easy Rider», nada más fácil que darse una vuelta con ella.

Gigi Corbetta

CAMILO JOSÉ CELA

QUIERO UN ROLLS CON CHOFERESA NEGRA

El erudito escritor Camilo José Cela lleva cuatro años sin conducir porque mantiene teorías muy particulares sobre el modo de comportarse en la carretera. Sin embargo, ha sido y es un entusiasta de los automóviles y confiesa que entre las cosas que en su vida no ha hecho, y le gustaría haber hecho, es correr en un Fórmula 1.

HACE treinta años se instaló en Palma de Mallorca porque «quería seguir viviendo en un sitio que mantuviera la escala humana». Desde allí, Camilo José Cela escribe novelas, artículos y entrevistas alternando su vida literaria con viajes, seminarios y conferencias. Ha practicado el boxeo, es cinturón negro de karate, además de gustarle la buena vida. La velocidad es una de sus aficiones preferidas y siente gran curiosidad por saber la opinión de los demás sobre el tema. Sin embargo, en los últimos años los coches parecen haber perdido interés para el escritor gallego, autor de *Mazurca para dos muertos*.

«Probablemente, mi desinterés es producto de que me quitaran el carnet de conducir hace tres o cuatro años. Tengo teorías propias sobre cómo se debe conducir que, evidentemente, no coinciden con la reglamentación de Tráfico. Por ejemplo, en un cruce, en vez de mirar, me doy prisa para pasar lo antes posible porque cuanto menos tiempo pierdas, menos posibilidad tienes de colisión.»

A pesar del desinterés que dice sentir desde hace un tiempo, le gusta hablar de velocidad, carreteras y viajes. Ha tenido media docena de coches, pero del que mejores recuerdos conserva es de un Jaguar.

«La velocidad me ha gustado siempre, pero no sólo en las carreteras, sino en todos los aspectos de la vida. La lentitud es un peligro social a todos los niveles, y en la carretera es todavía peor. La mayoría de los accidentes se producen por la lentitud de los dominigueros, que no sé para qué quieren un coche si no saben usarlo. No comprendo a la gente que tiene un coche en buenas condiciones y lo conduce muy len-

«La velocidad me ha gustado siempre, pero no sólo en las carreteras, sino en todos los aspectos de la vida. La lentitud es un peligro social a todos los niveles.»

tamente, como si fuera una carroza.»

Actualmente tiene un Citroën que conduce un chófer, dado que él no puede conducir, pero si volviera a tener carnet, le gustaría un coche deportivo.

«El automóvil que me gusta muchísimo es el Morgan, pero tiene el inconveniente que no me entra la barriga. Una vez quise probar uno, pero el asiento es fijo y no pude hacer nada con mi barriga. Si el Morgan no tuviera esta incompatibilidad conmigo, sería capaz de volver a pedir el carnet. Pero, por otra parte, es demasiado juvenil para mí. Por supuesto que andaría bastante fuerte, que para eso están los deportivos.»

«Recuerdo que cuando tenía el Jaguar, yendo por la carretera de Albatete, de pronto miré el cuentakilómetros y vi que iba a doscientos. Inmediatamente levanté el pie, pero me sentí satisfecho porque había cumplido. Una persona normal debe conducir, por lo menos una vez en la vida, a doscientos kilómetros por hora.»

Su casa de Palma de Mallorca es una mezcla de oficina, refugio y sitio de reunión donde, a pesar del trajín y el trabajo, se nota que el ritmo y el momento de tranquilidad lo impone Camilo José Cela. Sus dos secretarías se ocupan de citas, editoriales, entrevistas y viajes, mientras su mujer coordina las

actividades personales del escritor. Es viajero infatigable y no se ha negado a casi ninguna experiencia que le ofreció la vida. Sin embargo, el autor de *La familia de Pascual Duarte* y *La colmena* se lamenta de algunas cosas que le hubiera gustado hacer en la vida y que no ha tenido oportunidad.

«Entre las cosas que me hubiera gustado experimentar y que ya es muy tarde, están el tirarme en paracaídas, que me hubiera encantado; hacer pesca submarina y correr en Fórmula 1. Debe ser precioso. Pero ahora me faltan reflejos y me mataría en la primera curva. Estas son cosas que hay que hacerlas cuando se es joven, y mi juventud coincidió con el hambre, así que no correré ya nunca un rallye ni en Fórmula 1, y, verdaderamente, lo lamento profundamente.»

Aunque ha tenido deportivos y varias marcas europeas de coches, no olvida al primero que, como la mayoría de los españoles, fue un 600.

Era fabuloso, lo llamaba «Bala verde» y andaba igual por barbechos que por la calzada. Lo tuve varios años, pero después empecé a fijarme más en cómo corrían y que fueran cómodos. También tenían que ser elegantes y sobrios y no tener nada de plástico ni de escay, que detesto. Creo que por eso me gustaba tanto el Jaguar, porque lo reunía todo: velocidad, bonito diseño, confort, madera y cuero. Prefiero los diseños clásicos y los coches europeos a los americanos. Sobre todo los ingleses, pero también italianos y alemanes. El BMW es un coche sólido, pero, en realidad, ahora todos son buenos.»

Además de la lentitud y falta de sentido común de la gente, otra de las cosas que suele alterar el humor de Camilo José Cela es el tráfico de Madrid.



El escritor gallego junto a sus coches en el garaje de su casa. A la izquierda, Cela con Curzio Malaparte, en 1952.



«No se puede conducir, es imposible. Una vez, cuando todavía tenía carnet, el embotellamiento era tan impresionante que dejé el coche en el primer aparcamiento que encontré y me fui en taxi al sitio donde tenía que ir. Pero tampoco entiendo a la gente que sufre los problemas de tráfico como algo desesperante, o intenta pasarse de listo. Hace años iba por una carretera nevada y un Dauphine que iba detrás me pasó haciéndome un corte de mangas. Yo no respondí acelerando porque la velocidad a la que iba me gustaba, teniendo en cuenta que había nieve. Un trecho más adelante lo encontré volcado y lo tuve que llevar al hospital. Eso es cosa de tontos.»

La casa de Camilo José Cela en Palma de Mallorca es, al mismo tiempo, hogar familiar y oficina de trabajo. Siempre ha sido un viajero infatigable y el coche ha sido su transporte preferido.



La medida y la prudencia son dos rasgos definidos en Camilo José Cela, como también el sentido del humor.

«Normalmente hay que tener prudencia en la carretera, pero sobre todo cuando llevas cargamento prohibido. Todos los que tienen familia suelen llevar esta carga periódicamente. Hablo de la familia política, que es el cargamento más peligroso que te puedas encontrar. Es una tontería que vayas a velocidad con tu suegra y tu cuñada gorda. Primero, porque arman un gran alboroto apenas pisas el acelerador, y segundo, porque estás más propenso a sufrir cualquier percance.»

El humor lo transforma en ironía cuando opina sobre el tráfico en las ciudades.

«La gente no quiere entender que las



che derrapó y volcamos. El otro accidente fue con el Jaguar, en Galicia, porque se quedó sin frenos. Tuve que saltar un stop y me metí en un descampado lleno de baches, pensando que frenaría. Pero había varios camiones parados y pensé que pararía contra un camión. Sin embargo, en último momento, como en las películas, el Jaguar frenó a tiempo. Afortunadamente, todos los accidentes han sido de los más vulgares.»

Entre las cosas que le molestan en la vida cotidiana figura la masificación de la sociedad.

«Hemos sufrido una mala influencia de los americanos. En lo que se refiere a los coches, el espíritu consumista es

«Una persona normal debe conducir, por lo menos una vez en su vida, a doscientos por hora.»

notable. Antes la gente se compraba un coche para toda la vida. Ahora, antes de comprarlo, ya piensan que lo van a cambiar a los dos años. El cambio ha sido muy grande. Antes de la guerra las familias acomodadas españolas tenían un solo coche, que usaban los padres mientras los niños iban en tranvía. Esto era divertido, porque siempre nos montábamos detrás para viajar gratis. Ahora, los chicos se divierten de otra manera y cada familia tiene tres o cuatro coches sin que realmente lo necesiten. Este es el cebo de la sociedad de consumo que le permite a la gente que acceda al infarto de miocardio en cómodos plazos mensuales.» «No sólo le molesta el consumismo, sino la forma mecanizada que se vive en las ciudades.

«Elegí vivir en Mallorca porque a pesar de algunas tonterías que se han hecho, como por ejemplo el paseo marítimo, que era innecesario, es un sitio donde todavía se vive a escala humana. Aquí se respira tranquilidad, el tiempo todavía te pertenece y no nos han tapado el panorama. Por supuesto que no estoy en contra de los adelantados, sino de todo aquello que entorpece la vida cotidiana y le quita su dimensión humana. Un invento comodísimo es el avión, que utilizo para ir a cualquier sitio donde no me lleve el coche. Igualmente, prefiero el coche porque me resulta más cómodo y me evita la incomodidad de los aeropuertos, que son tremendamente vulgares. Siempre que puedo viajo en coche. El verano pasado, por ejemplo, fui a Finisterre con el Citroën. Pero también es cierto que en esta etapa de mi vida dedico mi tiempo libre a otras cosas. Ahora sólo me interesa la creación literaria.»

Inés Prat
Fotos: Angel Carhenilla



VREDESTEIN

EL REY DEL INVIERNO

PIDALOS EN ESTABLECIMIENTOS DEL RAMO

EUROPA OPINA



¡el más completo!

Distribuidor exclusivo para España

IBETSA

Pl. Urquinaona, 6, 10:a
Tel. 318 28 76
BARCELONA-08010



**EL MAS COMPLETO PARA NIEVE
HIELO Y AGUA**

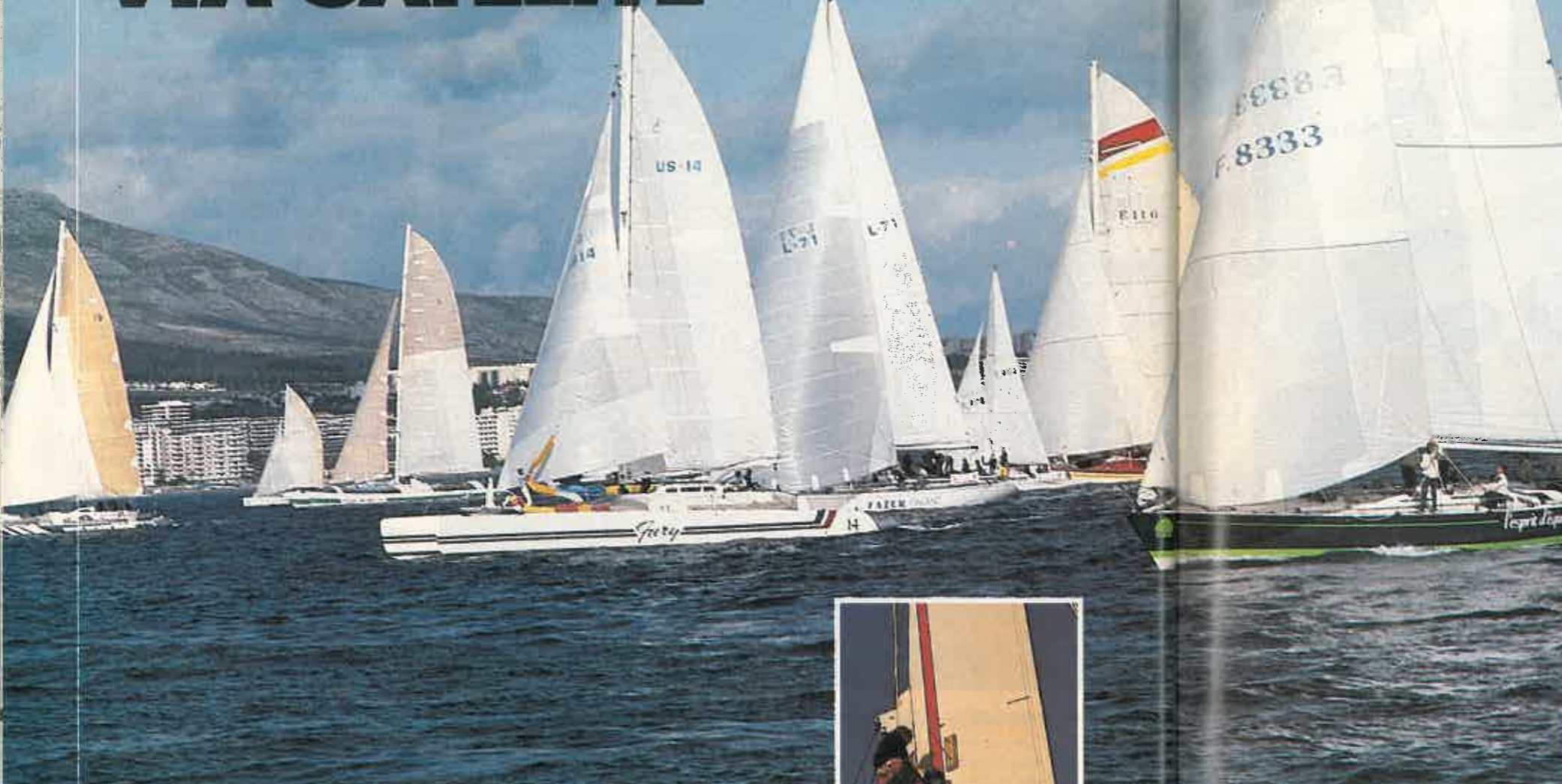
Neumáticos de importación

ciudades no están hechas para los coches, ya que se inventaron mucho antes que ellos. Pero tampoco las ciudades nuevas están preparadas, porque quienes las diseñan tienen tan poca imaginación como sus antiguos predecesores. La Administración Pública intenta ordenar el tráfico, pero no sé muy bien si tienen derecho a tomar decisiones sobre la gente. Por ejemplo, la ordenanza de llevar casco para los que conducen una moto es una medida de seguridad relativa porque si el accidente es grave, o te incrustas el casco, o acabas con el cuerpo destrozado. Me gustan mucho las motos, pero ya no estoy en edad. A esta altura de mi vida me corresponde un Bentley o un Rolls Royce con una choferesa negra como aquella que invitó a bailar a Tierno Galván. No hay nada tan maravilloso como una mujer y no estoy de acuerdo con lo que nos quiere imponer la cultura yanqui: siempre es preferible la

mujer más fea que puedas imaginar a una muñeca hinchable. Las mujeres me fascinan. Y una de las cosas que tampoco hice, pero que me hubiera encantado hacer, es chulear mujeres», opina mientras su mujer le mira sonriente. En cambio, una afición que desarrolló siempre que pudo fue viajar. «He recorrido buena parte del mundo. Ahora utilizo mucho el avión, pero en mi juventud iba en coche a casi todas partes. Nunca hice viajes largos y tampoco tuve accidentes graves, aunque sí tuve tres poco importantes. El primero fue en los Andes, en la carretera que va desde Santiago de Chile a Viña del Mar. Iba con Curzio Malaparte —autor de *La piel*— y volcamos. Rápidamente salimos del coche, pero yo fui el último porque Curzio, para poder salir más rápido, se apoyó en mí. El segundo fue en Palma, hace unos años, a raíz de que una oveja se tiró desde una cierta altura y tuve que maniobrar, por lo que el co-

RUTA DEL DESCUBRIMIENTO

CARABELAS VIA SATELITE



Arriba, el enorme mástil-ala del «Royale». A la derecha, los dos participantes españoles con más posibilidades, el pequeño calamarín «La Santa María» y el más reciente «Le Roy».

PARA conmemorar el quinientos aniversario del descubrimiento de América por naves castellanas, mandadas por el almirante Cristóbal Colón, ha partido del puerto de Benalmádena la Regata Transoceánica Ruta del Descubrimiento. Veintinueve veleros de media docena de países con dos tipos muy diferentes de yates forman la flota: Los enormes y veloces multicascos, claramente favoritos a la victoria absoluta, que serán sin duda los primeros en cortar la línea de llegada en Santo Domingo, capital de la República Dominicana, en la isla La Española del Caribe. Los monocascos, barcos más tradicionales y seguros, aunque bastante más lentos, tienen su clasificación aparte; en esta clase están inscritos la mayoría de los barcos españoles.

Esta regata ha tenido graves problemas de financiación, dado el elevado presupuesto que los organizadores consideraban imprescindible. El intento de financiarlo a través de un programa de televisión fracasó y fue necesaria la intervención de Luis Yañez, presidente de la Comisión del Quinto Centenario, que consideró el tema de interés (la regata tiene carácter de acto oficial) y consiguió que varias empresas públicas o paraestatales aportaran los fondos necesarios para cubrir parte del presupuesto; otra parte la cubrió directamente la Sociedad Estatal y la propia Comisión.

Dado el formato de la regata, a imagen y semejanza de las que se organizan preferentemente en Francia, con fines más o menos comerciales, la participación es mayoritariamente francesa. En España no hay barcos que puedan competir con los multicascos franceses, fuertemente apoyados por casas comerciales de su país, con lo que la flota española queda en clara desventaja. Colón pretendió encontrar un camino más directo para alcanzar por Occidente los ricos puertos de Oriente. Los cálculos del almirante y los geógrafos de la época en lo referente al tamaño del planeta resultaron equivocados, de tal modo que lo que encontró Colón y la flota castellana fue todo un continente desconocido en Occidente y el sitio donde el viento da la vuelta, lo que permitió regresar a costas españolas.

Casi cinco siglos después, la travesía del Atlántico a vela ya no es ningún misterio, y se ha realizado a bordo de los barcos más disparatados, y en to-

das las condiciones posibles. A pesar del componente de aventura que siempre tienen las regatas, ya no es lo mismo, ni mucho menos, que las navegaciones de los descubridores y adelantados de las Américas. La electrónica y la tecnología dan la diferencia.

Los barcos participantes en esta regata están equipados de los más modernos adelantos, tanto en comunicaciones como en sistemas de navegación. Todos están controlados mediante una radiobaliza que está en contacto con un sistema de satélites artificiales, de tal modo que en tierra se puede saber en cada momento su posición y si se en-



cuentran en dificultades. Además de esta baliza, los sistemas de navegación por satélite, que facilitan a las tripulaciones su posición en cada momento, los radares y los computadores de navegación, y sistemas de recepción de partes meteorológicas, hacen la navegación más segura y precisa.

Los favoritos, en principio, son «Royale», «Credit Agricole», «Charente Maritime» y «Formule Tag», entre los multicascos, y el español «Fortuna Lights», «Marie Brizard» (con tripulación femenina a excepción del patrón) y «L'Esprit d'Equipe» entre los monocascos. Estos barcos y algún otro monocasco participan en la regata como parte de su preparación con vistas a la próxima regata vuelta al mundo.

España necesita ideas

Todo sobre la OTAN



Ha nacido Ideas para la Democracia. La revista editada por Grupo 16 que trata los temas que más preocupan a los españoles. Escrita por especialistas en cada materia. Las primeras IDEAS son un análisis profundo sobre "La política de defensa española y la OTAN". España necesita IDEAS. La revista-documento de nuestra democracia.

Pídala en su librería o envíenos el cupón relleno con sus datos y se la mandaremos de inmediato.

Deseo me envíen un ejemplar de Ideas para la Democracia por el precio de 650 Ptas.

Nombre

Dirección Tel.

Localidad C.P.

Adjunto talón a nombre de INREVISIA por un importe de 650 Ptas. Giro postal dirigido a Hermanos García Noblejas, 41. 28037 MADRID.

DE LANZAROTE AL CENTRO DE LA TIERRA

El encanto de las islas Canarias no estriba sólo en su benigno clima que las hace vivir en un verano eterno, también el paisaje y la idiosincrasia peculiar de estas tierras cautivan al visitante, sea cual sea su lugar de procedencia.



SECRETARÍA DE ESTADO PARA EL TURISMO

Las trece islas que componen el archipiélago canario poseen unas características comunes, pero cada una de ellas tiene algo especial que la diferencia de sus vecinas; sin lugar a dudas, la más extraña y llamativa de todas es Lanzarote, cuyo suelo cubierto de lava y erizado de cráteres le confieren un aspecto de paisaje lunar. Por lo general, la visita a Lanzarote no suele durar más de dos días. En ese corto espacio de tiempo se pueden recorrer con tranquilidad los 973 kilómetros cuadrados de la isla, y conocer los lugares más pintorescos e interesantes. La llegada a Arrecife —la capital— puede hacerse por aire desde Las Palmas o directamente por mar desde la

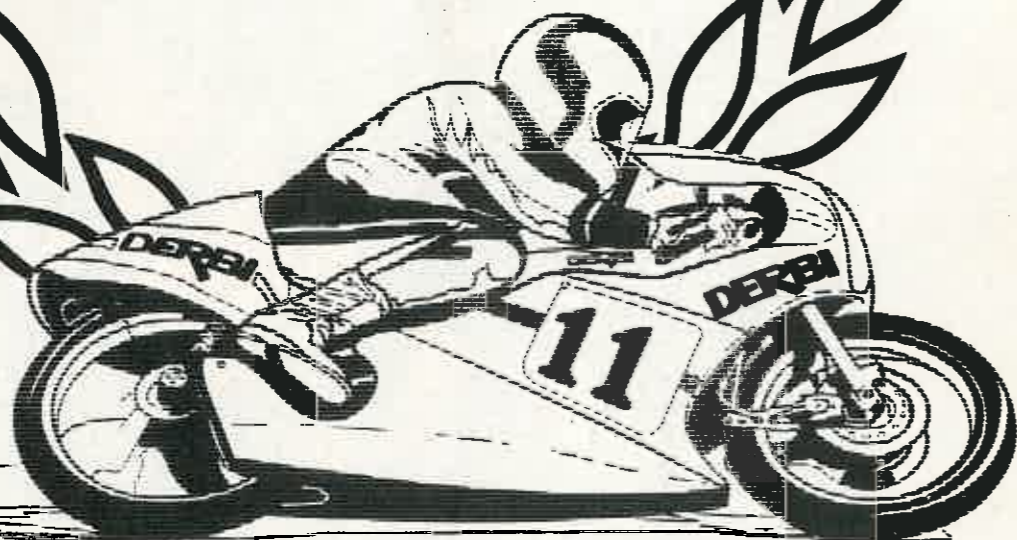


Península, pues algunas rutas de la compañía Trasmediterránea hacen escala en Arrecife ciertos días del mes. Para asegurar las comunicaciones entre las distintas islas, existen varios servicios diarios de barcos. Los conos volcánicos, emergiendo de los mares de lava que cubren casi totalmente la superficie de Lanzarote, le confieren un aspecto extraño que contrasta con sus playas arenosas, y la blancura de las casas de sus pueblos y aldeas. El árido terreno, la ausencia de manantiales y la escasez de lluvias no han impedido a los lanzaroteños convertir este mar de lava en una rica zona de cultivo mediante un sistema muy particular y laborioso: antes de realizar la siembra, las cenizas extraídas de los

CAMPEONA DEL MUNDO
1969 y 1970, 50 c.c./1971 y 1972, 125 c.c. VELOCIDAD

DERBI RABASA NUEVAMENTE EN EL PODIUM MUNDIAL

- 1.º En el Gran Premio de **HOLANDA**.
Circuito de **ASSEN**.
- 2.º En el Gran Premio de **BELGICA**.
Circuito de **FRANCORCHAMPS**.
- 2.º En el Gran Premio de **SAN MARINO**.
Circuito de **MUGELLO**.
- 3.º En el Gran Premio de **YUGOSLAVIA**.
Circuito de **RIJEKA**.



DERBI —con Jorge Martínez «Aspar» y en el primer año de su vuelta a los circuitos internacionales— ha subido cuatro veces más al pódium de los Campeones.

Triunfos que no se improvisan, fruto del esfuerzo deportivo y tecnológico que DERBI aplica, día a día, en la fabricación de todos sus vehículos.

Ven a probar los nuevos Ciclomotores Variant Start y Yumbo Extra F.D. que incorporan la más avanzada tecnología de los Campeonatos del Mundo de Velocidad.



YUMBO EXTRA FD *Variant START*



La riqueza agrícola de los valles El lanzaroteño ha vencido a los volcanes

antiguos cráteres, llamadas picón, se extienden sobre el suelo y en ellas se depositan los granos o las simientes, pues el picón tiene un gran poder para absorber la humedad y con una o dos tormentas al año y el rocío de la noche basta para surtir a las plantas de agua. Para cultivar la vid y la higuera el proceso se torna más laborioso, pues es necesario realizar profundos hoyos en la masa de lava hasta lograr hundir las raíces en suelo cultivable. En la superficie es necesario rodear las plantas con un muro semicircular de piedra que las abriga del viento seco.

Como reconocimiento a la tenaz labor que realiza el campesino lanzaroteño, en el centro de la isla se ha elevado un monumento a la fecundidad. Los campos cultivables de Lanzarote, las escasas cabras y ovejas y los dromedarios que se utilizan como animales de carga aumentan el exotismo y encanto de esta extraña tierra.

Arrecife, construida en la costa, es sólo un gran pueblo que no tiene ningún interés, salvo el castillo de San Gabriel, que fue edificado en el siglo XVI con fines defensivos en un islote cercano, y está unido a la ciudad por un puente levadizo. Sin embargo, la capital lanzaroteña, centro vivo de la isla, es un buen punto de partida para iniciar las distintas excursiones.

Numerosos lugares curiosos e interesantes ofrece la isla, obras de la naturaleza que nada tienen que envidiar a las creaciones de los hombres. Las

Comer y dormir

RESTAURANTES.—La Chimenea: Las Cucharas-Costa Tegui. Tel. 81 47 00. Los Molinos: Costa Tegui. Tel. 81 20 12. Playa Blanca: Playa Blanca, Yaiza. Tipico Canario: Punta Mujeres. Arrieta.

HOTELES.—Las Salinas Sheraton (★★★★): Costa Tegui. Tel. 81 30 40. Los Fariones (★★★★): Puerto del Carmen-Tias. Tel. 82 51 78. San Antonio (★★★★): Playa de los Pocillos. Tias. Tel. 62 50 50.

Block del Paparrutas

Las cebollas

CUANDO uno era joven solía hacer agitación social, uséase bailar, en las «caves» de Saint-Germain-des-Pres, sur Seine, al son de un endiablado ritmo de Becket, el negro Becket y no el blanco e irlandés dramaturgo, y de su dixie. Se llamaba la pieza «Les oignons», es decir, «las cebollas».

Ahora, traspasado ya el famoso «mezzo del camino della vita», uno prefiere las cebollas de veras y si son las pequeñas y dulces cebollas criadas entre el volcánico picón de Lanzarote, mejor que mejor.

Estas cebollas lanzaroteñas son ideales para comer crudas, en ensalada y si así eran las de Egipto, uno comprende la nostalgia de la enorme caravana judía, cuando Moisés la llevaba de excursión por el Sinaí.

La cebolla cruda es salud. Limpia la sangre, elimina toxinas y está cuajadita de vitaminas C y otras. Tomada por la noche, antes de ir a la cama, es magnífica contra el insomnio. Hay muchas

clases de cebolla y la de Lanzarote destaca entre todas por su suavidad. Incluso las personas más reacias al gusto de esta hortaliza la toman sin que les provoque la menor repugnancia. Así que lo más normal es iniciar una cena o un almuerzo en Lanzarote con una buena ensalada de cebolla y tomate locales y hay que decir que el tomate de la isla también es exquisito, de campo y no de invernadero.

Lo cierto es que no se cultivan muchas cosas en el duro terreno y en la seca climatología lanzaroteña, pero precisamente a causa de estas condiciones de supervivencia, todo lo que allí se planta y cultiva, adquiere sensacional calidad. El mismo vino, sin ir más le-

jos, la malvasía. Un blanco de mesa, seco y rico, de pegadizo paladar y duradero sabor. Veréis, en La Geria, las cepas hundidas en las hoyas de picón, que es grama o gravilla de lava. Son como cráteres negros y los pámpanos adquieren allí dentro un brillo de esmeralda. El cuidado y la vendimia de estos viñedos de Lanzarote son trabajos de titanes.

La malvasía va muy bien con lo esencial de la cocina lanzaroteña, sencilla y noble. Huid en la isla, como del diablo, de los restaurantes de los grandes hoteles y acudid a los bares y tabernas de los pescadores para degustar, sencillamente a la parrilla o fritos, los sabrosos pescados de la bajura. La vieja y el cherne, por supuesto,

pero también la sama y el bosinegro y la famosa langosta local y las humildes sardinas o el atún, más rojo allí que en otras partes y otros pescados y pescaditos locales de cuyo exótico nombre no me acuerdo.

En la isla La Graciosa, para ir a la cual se toma un vaporcillo en

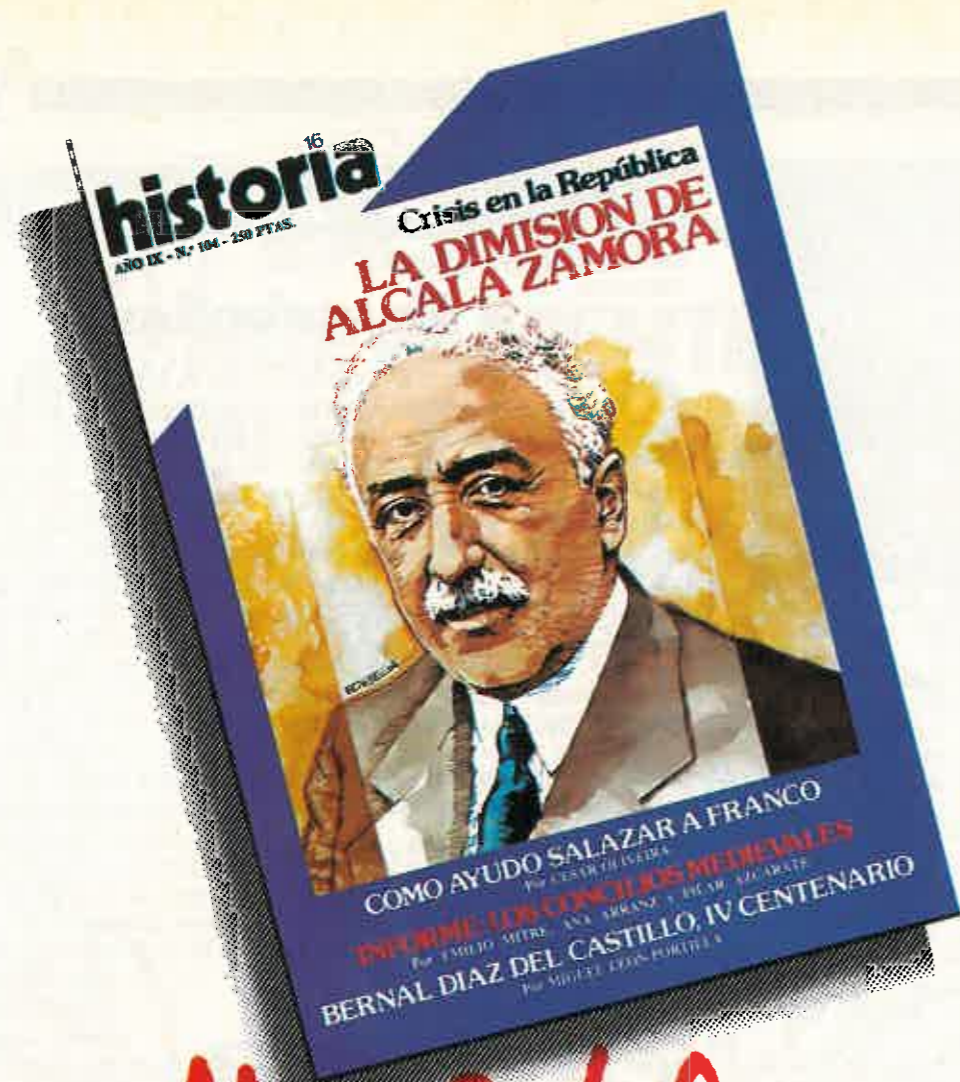
Orzola, sirven en las tabernas morena frita y corruscante, que es una auténtica delicia y unas anchoíllas o como chouvas, que dejan secar al sol y luego flambean un poco con aguardiente, sabrosísimo aperitivo con el que la malvasía casa amorosamente.

Todos estos maravillosos pescados son grandemente sabrosos a causa de la profunda salinidad del mar canario y de la fuerza con la que bate las costas en donde se pescan.

Van siempre precedidos o acompañados por una ensalada con la célebre cebolla y buena lechuga. No pidáis nada más en Lanzarote, como no sea el cabrito asado, si es de la isla y un ilustre queso de cabra local.



Xavier Domingo



Mu Católica en la República.

Carta inédita de Alcalá Zamora.

**CRISIS EN LA REPUBLICA
DIMISION DE ALCALA ZAMORA.**

- Cómo ayudó Salazar a Franco.
- Informe: los concilios medievales.
- Bernal Díaz del Castillo, IV Centenario.

historia ¹⁶



Los dromedarios, abundantes en la isla y utilizados como animales de carga, dan una nota aún más exótica al paisaje de Lanzarote



El viejo castillo de San Gabriel, que data del siglo XVI, es la puerta que abre al viajero la ciudad de Arrecife y el resto de la isla

Autoagenda

OFICINA DE TURISMO.—Parque Nacional. Tel. 81 18 60.

IBERIA.—Avenida General Franco, 5. Tel. 81 83 50. Vuelos directos desde Madrid los viernes, a las 11,25 y los sábados, a las 15,15. Arrecife-Madrid: domingo, a las 13,10.

TRASMEDITERRANEA.—Cádiz-Arrecife: sábados, a las 19,30. Arrecife-Cádiz: miércoles, a las 23 horas.

CONCESIONARIOS.—**LAND ROVER:** Talleres Rafael Brito. Triana, 13. Tel. 81 16 84 y 81 11 61. **MERCEDES:** Jesús Fernández Fuentes, Ctra. de los Mármoles, 114. Tel. 81 05 02/1. **RENAULT:** Juan Toledo Quintana, - s/n.

ALQUILER DE COCHES en el aeropuerto de Arrecife.—Tel. 928/81 14 50 y las siguientes extensiones: **AVIS:** 211. **ATESA:** 200. **SITA:** 222. **OCCA:** 229.

Montañas de Fuego, un macizo que surgió de las entrañas de la tierra en 1730, al que se puede subir para contemplar los impresionantes cráteres y donde, aunque el volcán se ha extinguido, el fuego sigue latente. Es curioso presenciar en el islote de San Hilario cómo el agua se transforma rápidamente en vapor, o cómo arde una ramita seca con sólo introducirla en una hendidura. También se debe ir a ver «La Tacita de Chocolate», un pequeño cráter que debe su nombre al color de la lava de sus paredes y a su minúsculo tamaño; Los Hervideros, donde el mar apri-

sionado entre las galerías formadas por la colada de lava ofrece un espectáculo fascinante, El Golfo, una laguna de agua salada y densa sobre un antiguo cráter.

Las Salinas de Janubio, la Punta del Papagayo, los Jameos del Agua, la Cueva de los Verdes, El Mirador del Río, el Valle de las Diez Mil Palmeras, y Teneguise, la antigua capital, completan junto con playa Famara y playa de los Pocillos las curiosidades y bellezas de la isla canaria.

Jesús Montesinos

<p>RESTAURANTE ESPECTACULO</p>  <p>MADRID</p>	<p>PRESENTA EL HUMOR DE FELIX EL MAÑO Y EL BALLET ESPAÑOL DE SILVIA IVARS Y GALAS ESPECIALES</p>	<p>RESTAURANTE</p> <p>Pombo</p> <p>Comedor</p> <p>Abierto mediodía y noche</p>
<p>RESERVAS Tlfs. 273 78 04 - 05 Entrada por Menéndez Pelayo frente c/Ibiza</p>		

Caprichos

Monoplaza con motor para niños, construido por Gabriel Robledo. Trabajo artesanal, se hace por encargo y su precio oscila por las 200.000 pesetas.



Planímetro digital Planix para medir áreas de forma rápida y exacta, como mapas, planos, fotografías, radiografías, etcétera. En American Express, por 98.700 pesetas.



Realiza: Pilar Parra
Fotos: A. J. Nieto
Alex Puyol

Maletas para equipajes de mano con doble fondo confeccionadas a mano, para ropa y documentos. En cuero negro (A) cuesta 69.000 pesetas, en simil cuero negro (B), 40.000 pesetas, en American Express.



Los artículos de American Express pueden ser adquiridos en exclusiva a los titulares de la tarjeta a través del catálogo Boutique Express Navidad 84.



Divertido y juvenil reloj digital en forma de locomotora. Para ver la hora hay que levantar previamente la tapa. Cuesta 2.990 pesetas en Gasol, Lope de Rueda, 23 (Madrid).

Juego de cartas con «amarracos» plateados ideales para el mus. Su precio es de 1.800 pesetas en todos los concesionarios Mercedes.

Cronómetro de cuarzo, válido para toda clase de deportes. Es reloj, calendario americano con sistema de doce horas y la pantalla es de cristal líquido de seis dígitos. Cuesta 9.400 pesetas en American Express.



Portadocumentos en cuero negro para llevar a su alcance ficha técnica, carnet de conducir, etc. Cuesta 15.900 pesetas en American Express.

Juego de escritorio «au pair» muy decorativo. La carpeta cuesta 725 pesetas, el plumier, 500; la escribanía, 650; el cuaderno de anillas, 600, en Madrid Express, Conde de Xiquena, 8 (Madrid).

Blotron: diminuto aparato, última novedad en EE UU, permite detectar el nivel de alcohol ingerido en su organismo. Es ligero y portátil y funciona con pilas de 1,5 voltios. Cuesta 14.900 pesetas en American Express.





Réplica auténtica de uno de los automóviles más especiales y majestuosos de todos los tiempos, el Mercedes Benz 500. American Express se lo ofrece desmontado en 2.378 piezas a escala 1:8. Su precio es de 124.000 pesetas.



Para aprender a trabajar la madera y el plástico a través del kit de construcción Playmat. Cuesta 12.400 pesetas. Kit de construcción Unimat-1 para diseñar atractivos modelos en madera, plástico y metales blandos. Su precio es de 24.800 pesetas en ORPI, Juan de la Cierva, 23 (Zaragoza).



Ford Sierra XR 4i con control remoto por mando a distancia. Cuesta 5.000 pesetas en todos los concesionarios Ford.



Deporte



Stefan Bellof, bien secundado por Derek Bell, se ha proclamado campeón del mundo de Resistencia, sucediendo a Jacky Ickx, que no pudo ayudar a Jochen Mass a conseguir el título. Ickx y Mass fueron segundos.

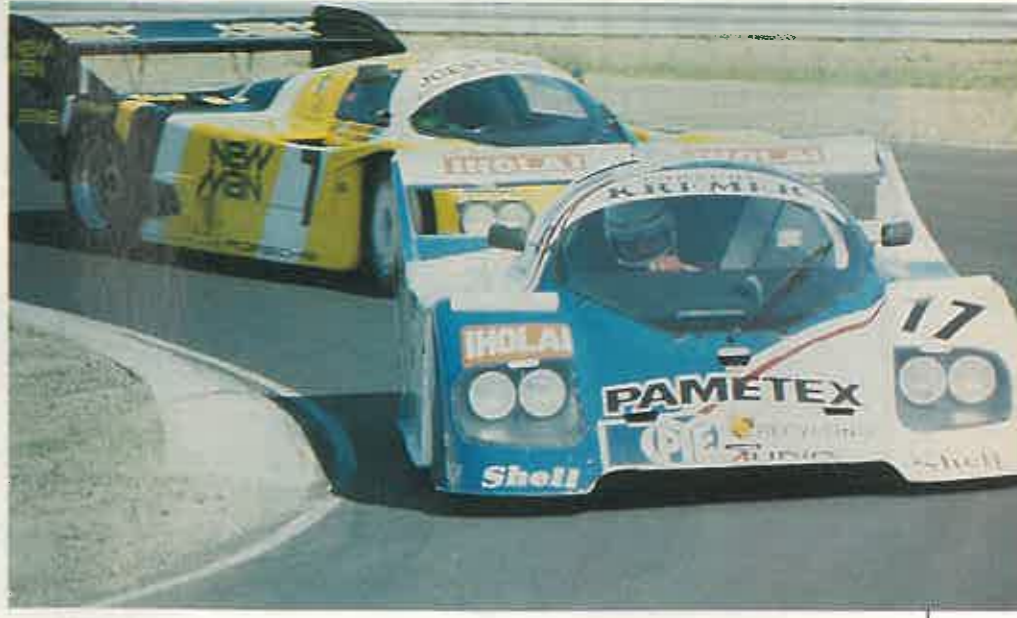


1000 KM. DE SANDOWN PARK BELLOF CONFIRMO, PAREJA EMPEZO

EL alemán Stefan Bellof logró finalmente adjudicarse el Campeonato del Mundo de Pilotos de Resistencia tras su victoria en la última prueba de este trofeo, celebrado en el circuito australiano de Sandown. Antes de la carrera, Bellof superaba por tres puntos a su compatriota y compañero en el equipo Rothmans Porsche, Jochen Mass, por lo cual aquel que ganara en la última prueba se llevaría este nuevo cetro mundial.

El único interés de la carrera se centraba precisamente en esto, ya que el título por marcas estaba, muy de antemano, adjudicado a Porsche. La marca alemana, con sus poderosos 956-T, ha ganado todas las carreras del año a excepción de los 1.000 kilómetros de Kyalami, en Sudáfrica. En la última prueba del año, este dominio ha vuelto a repetirse y los Porsche han copado los nueve primeros puestos en carrera.

Desde los primeros entrenamientos privados del miércoles se vio claramente cuál iba a ser la tónica de la carrera. Rothmans se había presentado en Sandown Park con cuatro vehículos oficiales, con la intención de que cada uno de sus dos pilotos que aspiraban al título tuvieran material de primera calidad y que fuera finalmente la calidad del pilotaje o la suerte la que decidie-



Jesús Pareja debutó en Resistencia. De entrada se mostró más rápido que cualquiera de sus compañeros de equipo, entre los que se encontraba Kroesemeijer, el vencedor de la Interserie.

ra. Así, la pareja Bell-Bellof conseguía, ya en las tandas de tiempos oficiales, rodar medio segundo más rápida que sus compañeros Ickx-Mass. Tercera era la rapidísima pareja formada por Palmer y Lammers, con el 956 preparado por GTI Engineering.

Sin embargo, los tiempos de entrena-

mientos no son especialmente significativos en una carrera de larga duración. Así lo demostró Mass, que al darse la salida se colocó con ventaja para tomar la primera curva. No obstante, el alemán cometió un error en la tercera curva, ya que, al intentar rápidamente tomar alguna ventaja, realizó un trompo

EN LOS BOXES

PORSCHE se había tomado en esta carrera las cosas muy en serio. Para la ocasión se habían desplazado desde Stuttgart, y sólo para la atención de los cuatro coches, otros tantos ingenieros y veinticuatro mecánicos, aparte de otros técnicos.

— Representantes de la Federación Japonesa, presentes en Sandown, ven posible la celebración en su país de un Gran Premio de Fórmula 1. Por el momento, el mayor obstáculo es que Bernie Ecclestone pide a los propietarios de Fuji que, para celebrar la carrera, retiren toda su publicidad, para así él poner la suya...

— ABC, la televisión australiana, realizó un trabajo ejemplar con varios equipos móviles en box y tomas de entrenamientos, e incluso de carrera, desde dentro. Para ello, el Porsche de Dumfries-Brabham llevaba instalada una cámara interior.

— Terminada la temporada, Jochen Mass se retirará de vacaciones a su residencia de Sudáfrica. Por los boxes andaba enseñando fotos de un precioso velero de su propiedad que quiere vender por medio millón de marcos.

— La carrera coincidía con la celebración del Open de Tenis de Australia. Navratilova y Lend —tenistas de Porsche— y otros jugadores se pasaron por los boxes. Se quedaron sorprendidos del poco dinero que, en su opinión, ganan los pilotos de carreras. En ganancias, el campeón del mundo, Bellof, sería un tenista mediocre.

— El veterano Jack Brabham se mostraba sorprendido del ritmo que se mantenía en este tipo de competiciones. «Desde la Fórmula 1 —comentaba— siempre se piensa que lo de los prototipos es más tranquilo. Pero aquí se corre a ritmo de Gran Premio.» Su sorpresa le llevó incluso a preguntar a Bell si siempre se mantenía el ritmo así, o sólo en esta ocasión en que dos se jugaban un título. «Siempre se va así», fue la respuesta de Bell. «¿Tú qué te habías creído?»

— Tras la carrera, el alemán Manfred Winkelhock renovaba el contrato para correr el año que viene con Kremer con, aproximadamente, medio millón de pesetas por carrera. La temporada de Winkelhock se completará con el piloto del RAM de Fórmula 1.

Carlos de Miguel



Ickx y Mass lograron al final el segundo puesto. Jamás estuvieron a la altura de Bell-Bellof, pese a lo rápido de sus repostajes.



Jonathan Palmer y Jan Lammers se encontraron con el tercer puesto, tras el abandono de Boutsen-Hobbs.

reja hacía equipo con un play-boy local llamado Peter Janson y con el holandés Kees Kroesemeijer. Ambos demostraron ser claramente más lentos que el español, tanto en entrenamientos como en carrera. El sábado era Jesús quien marcaba el tiempo que clasificaba al equipo, pese a no disponer de

buenos neumáticos de vuelta rápida. Y el domingo era nuevamente él quien marcaba la vuelta rápida de carrera, a seis segundos del Porsche de Bellof. Tras la experiencia, el español está interesado en hacer carreras de esta especialidad en la temporada próxima. Deseo que coincide tanto con el del director deportivo de Kremer, Achim Strotch, con quien ya mantuvo conversaciones al respecto tras finalizar la carrera, como de dirigentes de Porsche-Alemania, para quienes no ha pasado inadvertida la buena actuación del piloto español en la primera vez que se subía a un coche de estas características. Su doceavo puesto al final podría haber sido más alto de haber contado con copilotos más rápidos, que era lo que todos esperaban, sobre todo de Kroesemeijer, piloto que lleva todo un año conduciendo este coche y que ha quedado este año con la misma máquina segundo en la Interserie Europea.

En la llegada

- 1, Bell-Bellof (Porsche 956); 2, Ickx-Mas (Porsche 956), a 3 vueltas; 3, Palmer-Lammers (Porsche 956), a 4 vueltas; 4, Fouché-Van der Merwe (Porsche 956), a 6 vueltas; 5, Winkelhock-French (Porsche 956), a 6 vueltas; 6, Miedecke-Bond (Porsche 956), a 8 vueltas; 7, Pescarolo-Ludwing (Porsche 956), a nueve vueltas; 8, Jones-Schuppan (Porsche 956), a 10 vueltas; 9, Spice-Crang (Tiga Ford), a 12 vueltas; 10, Schorstein-Winter-Belmondo (Porsche 956), a 17 vueltas; 11, Jellinski-Nodes-Gebhardt (Gebhardt Ford), a 25 vueltas; 12, Pareja-Kroesemeijer-Janson (Porsche CK-5), a 27 vueltas; así hasta 19 clasificados.



El tricampeón del mundo Jack Brabham, retirado, reaparecía en una competición seria.



Faustino Belmonte salió con un Porsche 956, de Jost. Se clasificó décimo.

que le relegó hasta la quinceava posición. En medio de este circuito, que no llega a los cuatro kilómetros de desarrollo, Mass comenzaba así a perder todas sus posibilidades.

La sorpresa la dio el Porsche de la escudería de John Fitzpatrick, pilotado por Thierry Boutsen y David Hobbs, que se hacían con la segunda plaza, y lucharon fuertemente contra Ickx y Mass cuando éstos, con un coche claramente superior, se les acercaron. Fue una pena que, a falta sólo de tres cuartos de hora para el final, se vieran obligados al abandono por problemas de motor, heredando su puesto el segundo coche de Rothmans, y el tercero,

Palmer y Lammers con otro Porsche. Más atrás, la lucha estuvo centrada entre los dos Porsche de Kremer. Manfred Winkelhock se tuvo finalmente que doblegar ante el sudafricano Sarel van der Merwe, que llevaba un coche más moderno. Winkelhock disponía de un viejo 956.

Entre los no-Porsche hay que hacer especial referencia al buen andar del Tiga-Ford de Gordon Spice, quien se permitió el lujo de, en la zona más sinuosa, y gracias a una mayor elasticidad de su motor, adelantar continuamente a los 956, que luego debían dar cuenta de él en las rectas. También hizo una carrera meritoria el Gebhardt, que pi-

lotaba el propio constructor, Gunther Gebhardt, y que iba equipado con otro motor Ford Cosworth. Con un vehículo igual, pero con mecánica BMW, estaba presente un equipo femenino donde militaba Cathy Muller, pero que tuvo que abandonar al romper el morro en un toque con otro coche.

Hay que hacer una referencia al debut en esta especialidad de Jesús Pareja, que pudo disponer del volante de un coche de Kremer. Pareja condujo en esta ocasión un CK-5, vehículo que, si bien es más potente que el 956 —700 caballos frente a los 680 de los 956 oficiales—, resulta más lento por tener menos desarrollado el efecto suelo. Pa-

Ha llegado Yeti



Las cadenas perfiladas Yeti.

Un paso adelante sobre nieve y hielo.

DISTRIBUIDO POR

Turisport

PEREZ GALDOS, 40
TEL. (93) 237 83 24
BARCELONA 08012

LAS ENCONTRARA TAMBIEN EN:

MADRID - NEUMATICOS Y SERVICIOS, S. A.
BARCELONA - NEUMATICOS TURINI, S. A.
MATCH

BILBAO - OMNIA MOTOR, S. A.
CASTELLON - AUTOMOVILES J. APARICIO, S. A.
VIGO - AUTOMOVILES BENY FERNANDEZ, S. A.
VALENCIA - FUTURAUTO

TEL. (91) 250 42 32
TEL. (93) 209 67 33
TEL. (93) 209 17 63
TEL. (94) 441 03 48
TEL. (964) 22 34 68
TEL. (986) 47 22 00
TEL. (963) 69 40 07

LOS rallyes de tierra habían dejado prácticamente de celebrarse en nuestro país hasta que el pasado año el RACE tomó la iniciativa de organizar un campeonato de esta especialidad, a imitación de los que tanto éxito tienen en Europa. Con recorridos muy cortos, que permiten celebrarse en la mañana de un domingo, una espectacularidad garantizada y un número de participantes razonable, los espectadores se divierten como ya no suele ocurrir en las pruebas del Campeonato de España absoluto, salvo contadas excepciones.

En esta edición, Peugeot-Talbot se volcó en el Campeonato, inscribiendo un Samba para Zanini y, en la última prueba, un segundo coche para Borja Moratal. Citroën, extrañamente, no quiso intentar siquiera renovar su título y este año se ha mantenido al margen, decepcionando a sus seguidores y sobre todo a sus pilotos, que nunca han podido contar con material competitivo.

Un grupo de pilotos, en su mayoría catalanes, con vehículos bastante eficaces, han animado notablemente este campeonato, hasta el punto de hacer peligrar el cantado triunfo de Zanini. En primer lugar, José María Serviá, con un Seat Proto de conducción trasera, enormemente eficaz en este pavimento y muy bien conducido por el hermano pequeño de quien también ha plantado cara a Zanini en el campeonato de España. En segundo lugar, Isidro Oliveras, sobre un Talbot Lotus que el propio Zanini había utilizado hace un año con gran éxito. Los tres pilotos llegaron a la última prueba con posibilidades de alzarse con el triunfo final.

Como animadores de todo el campeonato, otros hombres: Guillermo Barreras, sobre un impresionante y eficaz R-5 Turbo; Fernando Capdevilla, con un BMW 323i; Oyarbide, Pich, Couret... y los robustísimos y eficaces Nissan, que encabezan una clasificación particular entre los vehículos 4 x 4 entre los que militan el Lada de Merollo y el Audi 80 del veterano Sunsundegui.

Para esta última prueba, Zanini, que había abandonado en las tres anteriores, adoptaba una táctica prudente, sabedor de que le bastaba terminar entre los cinco primeros para adjudicarse el campeonato. Sin dar la batalla en toda la regla a Barreras, obligó al piloto del Renault a esforzarse. Guillermo logró una ventaja de cuatro segundos en la prueba mixta del Jarama, pero en la siguiente, levanta el pie por problemas de

Guillermo Barreras ha logrado otro triunfo sobre Zanini. En esta ocasión, en la última carrera del año. Su Renault 5 Turbo ha sido enormemente eficaz.

BARRERAS GANO EL RACE CENTRO

ZANINI, DOS TITULOS EN UN AÑO



A lo largo de esta temporada, Antonio Zanini sólo se ha inclinado ante la avería mecánica o ante Guillermo Barreras, pero se ha adjudicado el campeonato.



temperatura, lo que permite que Antonio le supere por doce segundos. Estos ocho segundos a favor del piloto del Samba le van a permitir encabezar la prueba durante todo el primer bucle. Posteriormente Barreras, muy decidido a ganar esta última prueba, ataca a fondo y supera finalmente a Zanini por cinco segundos. Sin embargo, el campeonato se lo adjudica Zanini.

Tras ellos, la lucha es cerradísima en-

Juventeny superó a Merollo. Muy bonita la lucha entre los coches de cilindrada más modesta. Jaime Hernández, con su tercer puesto en esta clase, se adjudica el campeonato, pese a haber sido superado por Alonso y su R-5 Copa y naturalmente por Muñoz. Nos gustó Lussarreta, quien con un veteránísimo Mini hizo las delicias del público, logrando unos cronos magníficos. Como detalles anecdóticos, la



José María Serviá, sobre un Seat Proto de conducción trasera le ha puesto las cosas difíciles al piloto del Samba. Una temporada muy regular le ha valido el subcampeonato.

tre Serviá, Moratal, Muñoz, Oyarbide, Oliveras y Couret. Oliveras pierde casi un minuto por un accidente, lo que le aleja de los puestos de cabeza y Oyarbide se tiene que retirar con el motor de su Escort roto. Couret padece un auténtico martirio con el motor de su Escort, que cuando marcha bien le permite situarse entre los cinco primeros, pero que, sin que se sepan muy bien las causas, repentinamente se pone a fallar y le hunde en la clasificación. Todos estos problemas permiten a Serviá controlar la situación y llevar a cabo un rallye sin fallos, que finalmente le recompensan con el tercer puesto, por delante del debutante Moratal y del ya ex campeón Ricardo Muñoz, a quien al fin le funcionó el Visa aceptablemente bien, al igual que a Alfredo del Aguilá, que se clasifica a continuación.

Entre los 4 x 4, Sunsundegui se imponía sin remisión, mientras que

participación de Gerardo Van Dulken, un habitual de las carreras hace ocho o diez años, que sufrió un espectacular accidente, afortunadamente sin consecuencias, y la de José Macías, uno de los preparadores más conocidos del país (talleres Meycom), a bordo de un Opel Ascona 2000, que divirtió mucho a los numerosos espectadores presentes.

J. M. C.
Fotos: Alex Puyol

Clasificación:

1.º Barreras-Barreras (Renault 5 Turbo), 1 h. 19 m. 48 s.; 2.º Zanini-Autet (Talbot Samba), a 13 s.; 3.º Serviá-Corominas (Seat Proto), a 1 m. 17 s.; 4.º Moratal-Rodríguez (Talbot Samba), a 2,12; 5.º Muñoz-Hernández (Citroën Visa), a 2,36; 6.º Del Aguilá-Verdegay (Citroën Visa), a 2,44; 7.º Oliveras-Bofill (Talbot Lotus), a 3,17; 8.º Sunsundegui-Larrinaga (Audi 80 Quattro), a 4,09; 9.º Couret-Aracil (Ford Escort), a 4,38; 10.º Alonso-López (Renault 5 Copa), a 7,01. Hasta 27 clasificados.

Clasificación final del campeonato

1.º Zanini (Talbot), 148 puntos; 2.º Serviá (Seat), 131 puntos; 3.º Oliveras (Talbot), 125 puntos; 4.º Barreras (Renault), 82 puntos; 5.º Capdevilla (BMW), 77 puntos.



CAÑELLAS Y FERRAN, AL DAKAR CON RANGE ROVER

El ex campeón de España de rallyes Salvador Cañellas y Domenec Ferrán, un experto viajero de África y amante del todo terreno, participarán en el París-Dakar de este año con un Range Rover con el apoyo de British Motors de Barcelona, que les cede el vehículo y parte de la ayuda, contando además con apoyos económicos del campo fotográfico, que es en el que profesionalmente se desenvuelve Domenec Ferrán. Ellos mismos transportarán su recambio y correrán sin asistencia alguna, por lo que su objetivo es el de simplemente llegar. Cañellas, uno de los deportistas más polivalentes de nuestro país, lo resumía de este modo:

«La primera mitad del coche está dedicada a la conducción, y de los asientos hacia atrás es nuestra asistencia.» Este equipo, junto con los dos motoristas catalanes que participan, Carlos Mas, con KTM, y Oriol Tauler, con una Yamaha, y tal vez Juan Porcar y Eduardo de Aysa, que lo harán con un Mercedes, serán despedidos de Barcelona, ya que efectuarán su salida desde la plaza de San Jaime, con la presencia del alcalde de la ciudad. Recordemos que el otro equipo español es el de Del Val y Marcelo Connod, que lo hacen con un Pegaso.

ARRANCA EL CIRCUITO DE JEREZ

Por fin parece que va en serio y en los próximos meses Jerez de la Frontera contará al fin con el ansiado

circuito permanente, apto para competiciones automovilísticas y motociclistas. Las obras se han iniciado ya.

Con un presupuesto en dos fases de 528 millones de pesetas, el Consejo Superior de Deportes ha aportado 150 y la Junta de Andalucía otros 50 millones. El resto, incluida la propiedad de la finca Los Garcigagos, corresponde al Ayuntamiento jerezado.

La longitud de la pista es de 4.218 metros, con 4.191 metros de línea de trayectoria. Su trazado incluye diez curvas a derechas y seis a izquierdas, con una recta de salida de 600 metros y un desnivel máximo de 5,1 por 100 en subida y 3,5 por 100 en bajada. La capacidad total de espectadores es de 100.000. Según los cálculos efectuados sobre un fórmula 1, la velocidad máxima alcanzada es de 265 km/h. y la mínima de 64 km/h. El tiempo de giro es de 1'15", lo que significa un promedio de 134,6 km/h.; se trata, por tanto, de un circuito lento y notablemente sinuoso, muy apropiado para carreras motociclistas y promocionales, que es lo que necesitamos en nuestro país.

Las obras durarán año y medio, pero la pista será ya practicable en el próximo otoño, en que se espera poder celebrar la carrera de inauguración. Una vez finalizadas las obras, constará de torre de control de siete pisos y edi-

Deporte

ficio de boxes de tres cuerpos, con dos laterales de dos plantas y uno central de tres.

El nuevo circuito se está construyendo a ocho kilómetros de la capital del vino, en la carretera de Jerez a Arcos de la Frontera.

JJ-COBAS CARRERAS-CLIENTE PARA TODOS

TODO parece indicar que los pilotos españoles que piensan correr en el Campeonato del Mundo de 250 c.c.

van a hacerlo con idéntica moto: la JJ-Cobas.

En efecto, en estos momentos se está construyendo una serie de diez motos, son similares a la que pilotó Cardús la pasada temporada, aunque con las lógicas mejoras.

Los pilotos del Mundial interesados, además de Cardús, que es el piloto oficial, son Reyes, Boronat, Garriga y Sito Pons, éste en el caso de que no prospere su contrato con Suzuki para correr en 500 c.c.. Estas motos se venden al precio de 1.750.000 pesetas, con motor Rotax y algo de recambio, además del compromiso del fabricante de proporcionar asistencia tanto en el Mundial como en el Campeonato de España.



BFGoodrich

NEUMATICOS RADIALES DE ALTA VELOCIDAD

MODELO **COMP T/A**
ALTA TECNOLOGIA

EL NEUMATICO COMP T/A HA SIDO DESARROLLADO TENIENDO SOLO EN CUENTA EL RENDIMIENTO, Y SIN IMPONER LIMITACIONES A NUESTROS INGENIEROS EN SU DISEÑO. EL RESULTADO ES UN NEUMATICO UNICO, RADIAL DE ALTA TECNOLOGIA, PRODUCTO DE MAS DE UNA DECADA DE DESARROLLO EN CARRERAS Y TECNOLOGIA APLICADA. EL COMP T/A ES TAN AVANZADO, QUE SE MANTIENE INSUPERABLE EN LAS CARACTERISTICAS TOTALES DE FUNCIONAMIENTO.



Representación para España: AUTO TECH, S. A. Avda. Meridiana, 354, 6.ª planta Tel. (93) 311 25 57 (4 líneas) - Barcelona-27



- DISTRIBUIDORES:**
- ALICANTE: NEUMATICOS FARINA, S. L. Orihuela, 117. Tel. (966) 28 14 36.
 - BARCELONA: GENESA, Loreto, 4-6. Tel. (93) 250 05 15.
 - BILBAO: OMNIA MOTOR, Zazcotea, 9 bis. Tel. (94) 441 27 51.
 - CORDOBA: NEUMATICOS FONTA, S. A. Ctra. Madrid-Cádiz, km. 398. Tel. (957) 25 00 35.
 - CUENCA: PEDRO ALEGRIA, S. A. República Argentina, 1. Tel. (968) 22 22 21.
 - GRANOLLERS (Barcelona): NEUMATICOS TONICO, Fomento, 29. Tel. (93) 870 05 53.
 - GUMAR (Sta. Cruz Tenerife): DANIEL CAMPO E HIJO, Socorro, 1. Tel. (922) 51 18 54.
 - MADRID: LLANTAUTO, S. A. Peñafiel, 19. Tel. (91) 871 22 70.
 - OVIEDO COLLOTO (Asturias): PALMA DE MALLORCA.
 - TEIDE (Gran Canaria): AUTO SEGURIDAD, Ctra. de Santander, 4. Tel. (986) 79 26 37.
 - P. SABATER BALAGUER, P. Guillem Colom, 4. Tel. (971) 25 52 19.
 - COMERCIAL EL ROQUE, Defensores del Alzuzar, 14-16. Tel. (922) 69 35 31.
 - TOLEDO: M. ALONSO, S. A. Ctra. Madrid-Toledo, km. 83,300. Tel. (925) 35 78 41.
 - VALENCIA: ANSEL GIL, Sagunto, 172. Tel. (96) 368 03 78.
 - ZARAGOZA: DELTA-9, Avda. Navarra, 32. Tel. (978) 33 67 03.

A TODO GAS

● Sigue sin solucionarse el contencioso entre la FISA y el Automóvil Club de Mónaco a causa de la retirada del Rallye de Montecarlo y el Gran Premio de Mónaco del calendario de pruebas de 1985. Con respecto al rallye, todo depende del ministro del Interior de Francia, que podría obligar a la Federación francesa, que también dirige Balestre, el presidente de la FISA, a renunciar a los derechos económicos que pide, dado que la prueba pasa por territorio francés. Con respecto al Gran Premio, el presidente del Tribunal de París, en su sentencia sobre el caso, obliga a ambas partes a seguir negociando, considerando que no hay evidencia de los perjuicios ocasionados por el Automóvil Club de Mónaco ni está claro que los 58.500 francos que ofrece en compensación de los derechos de televisión, que tiene cedidos a la cadena norteamericana ABC, sean suficientes.

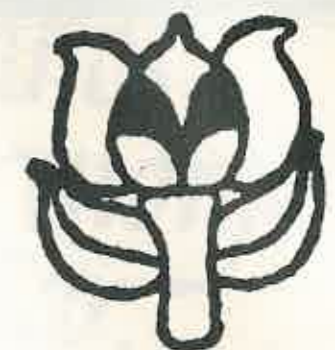
● En Mónaco se espera con interés el resultado de las elecciones a la Federación Francesa del Deporte del Automóvil. Jean-Marie Balestre se presenta a la reelección. Su único oponente es Guy Verrier, ex piloto de rallyes y hasta ahora director deportivo de Citroën.



● Inquietud en Lotus ante el agravamiento de la parálisis facial de Ayrton Senna Da Silva, causada por una infección vírica. Ha comenzado a afectarle el párpado derecho, impidiéndole que lo cierre. Comienza a temerse que no pueda estar repuesto a primeros de año.

● Citroën, en Francia, ha presentado su programa deportivo para 1985. Se limita a la participación de Therier y Chomat en el Rallye de Montecarlo, en el de Suecia, y del primero de ellos en el París-Dakar.

El resto del presupuesto se empleará en programas puramente franceses y en poner a punto el BX 4 TC de cuatro ruedas motrices, que debería participar en 1986 en el Campeonato del Mundo.



Restaurante L'alsace



ESPECIALIDADES

- CHOCROUTE GARNIE
- CODILLO DE CERDO
- FONDUE
- BOURGUIGNONE



Doménico Scarlatti, 5 (Detrás Hotel Mindanao)
Tels. 244 40 75
449 23 91
MADRID-28003

DIRECCION:
AMABLE PRIETO MONTERO
UNA CADENA DE CALIDAD

BALLESTA



Para los amigos del Club 16 vino Rioja "Sagasta 81" por solo 400 ptas.

"SAGASTA 1981", es un vino de crianza de las bodegas Olarra de Logroño. Un vino exclusivo, con etiquetas numeradas, para los amigos del Club 16. Beneficiése de esta magnífica oportunidad que el Club 16 le ofrece de adquirir este gran vino, a tan magnífico precio.



Oferta válida sólo para el territorio nacional.
ENVIE ESTE CUPON A CLUB 16, Hnos. García Noblejas, 41. Madrid 17.

Envíenme cajas de 6 botellas de Rioja Sagasta 1981, al precio de 2.400 ptas/caja.

Nombre _____ Dirección _____ Tel. _____

Localidad _____ D. Postal _____

Adjunto talón a nombre de INREVISA por un total de _____ ptas.
Giro Postal _____

Como suscriptor n.º _____ de _____ he aplicado un
descuento del 10% (total: 2.160 ptas/caja) al importe de mi pedido.
Suplemento para Canarias 100 ptas.

Las cajas serán transportadas por **aitena, s. a.**

También con 5 años el whisky escocés Ye Monks



5 años

12 años



Scotch Whisky Ye Monks Ain mejor.

Importador Exclusivo: CODILSA/Cia. Distribuidora de Licores, S.A.
Montesa, 16. Teléfonos 402 78 16 y 402 79 04. Madrid, 6.

Flexo Antiniebla Valeo KINBY

Por su especial diseño, el flexo antiniebla Kinby se integra en los parachoques de plástico o en los spoilers, formando parte de la línea de su automóvil y sin dar la sensación de "cuerpo extraño".
Con el flexo antiniebla Kinby, la seguridad es diseño.



Diseño + Seguridad.

Valeo

SEMANAL Motor 16 GRUPO

15 de diciembre de 1984 • Núm. 60 • 200 ptas.

Qué regalar

EXTRA 1985

LOS COCHES QUE VIENEN • LAS MEJORES OFERTAS
EL NUEVO CODIGO DE LA CIRCULACION, ATASCADO

PRUEBAS: LANCIA THEMA 2.0 TURBO • CITROËN GSA, FORD ESCORT 1.3, RENAULT 11 GTL, SEAT RONDA 1.2 Y TALBOT HORIZON LS, COMPARADOS
CAMILO JOSE CELA: «QUIERO UN ROLLS CON CHOFERESA NEGRA»

