



EL SEGUNDO DE REACCION



**Los
Pegaso
J-4**



Comprar un Mercedes no es cuestión de gastar más, sino de comprar mejor.



Cualquiera de los turismos de la gama Mercedes es siempre una compra muy razonable. Porque es más rentable gastar más cuando lo que se compra representa la mejor relación calidad/precio. El auténtico valor de un coche está en su mecánica, sus prestaciones, su seguridad, su confort y hasta su capacidad para no devaluarse con el tiempo. Ningún otro coche reúne todo esto como un Mercedes. Y esto, que un Mercedes «es otra cosa», se comprueba fácilmente poniéndose al volante de cualquiera de sus modelos. Pídanos una prueba y juzgue usted mismo.

Mercedes Diesel 200 D, 240 D, 300 D, y 300 TD Turbodiesel.

La forma más económica de conducir un Mercedes. Alcanzando hasta 175 Km/h. con fortaleza, confort y seguridad. Más de 2 millones de turismos Diesel fabricados hasta hoy significan mucho.

Mercedes 200 y 230 E. Elasticidad de 6 Cilindros con el consumo de 4.

Dos modelos en los que Mercedes demuestra que las prestaciones pueden ir muy por delante del consumo.

Clase S: Mercedes hace en serie automóviles fuera de serie.

Con nuevos perfiles aerodinámicos. Motores de 6 u 8 cilindros de alto rendimiento energético. Una demostración de equilibrio entre cuanto un coche debe ofrecer.

Coupés Mercedes: Leyenda y futuro con dos puertas.

Motores V8 de 3,8 y 5,0 litros, en aleación ligera. Taqués hidráulicos. Encendido transistorizado... La técnica y el confort en su máxima expresión.

Otros modelos Mercedes.

La Serie T Familiar, los Deportivos SL y los G Todoterreno, también merecen su atención. Véalos.

Asistencia Mercedes.

La mejor compra deja de serlo si no esta convenientemente respaldada por un futuro sin problemas. La Red de Asistencia Mercedes-Benz se lo garantiza.

Seguro que en 1982, hay más oportunidades para que usted ingrese en la familia automovilística más satisfecha del mundo. Entre otras cosas porque hay Mercedes a partir de 1.845.000 pesetas F.F.



Mercedes-Benz

Su buena estrella en todos los caminos.

Daimler-Benz AG & Mercedes

VENGA A PROBAR SU MERCEDES A

Mercedes-Benz España, S.A. Pradillo, 19. Tel.: 458 10 22. MADRID-2

Comercial Mercedes-Benz, S.A. Mauricio Legendre, 15 y 17. Tel.: 215 57 40. MADRID-16

Mercedes-Benz España, S.A. D. Ramón de la Cruz, 105. Tel.: 401 60 00. MADRID-6



Neumáticos

Todo empezó con el pinchazo de un ciclista

UN día de 1889, un hombre, empujando su bicicleta, entraba en la pequeña fábrica dirigida por los hermanos Michelin, André y Edouard, en Clermont-Ferrand (Francia). Tenía un problema: un pinchazo en uno de sus neumáticos ingleses nuevos.

El principio del neumático no era nuevo. Había sido patentado por Robert Wilson Thomson en Inglaterra en 1845, y una primera prueba, colocada en una "Brougham", había corrido durante 1.200 millas.

El neumático permaneció siendo una curiosidad hasta la gran época del ciclismo, en que fue revivido por John Boyd Dunlop, de Belfast, que se adelantó al ver sus aplicaciones en las bicicletas y fundó un imperio en la fabricación de neumáticos.

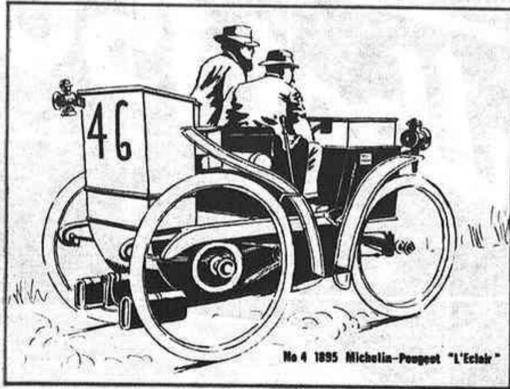
El ciclista del pinchazo había llegado a la dirección exacta. Los hermanos Michelin eran especialistas en goma en el principio de su vida industrial, aunque no eran fabricantes de neumáticos.

Les llevó todo un día a los trabajadores de Michelin el arreglar el pinchazo, en gran parte porque el neumático, sin cámara y sin cubierta, tenía que ser pegado a la llanta. Mientras observa el trabajo, Edouard Michelin vio las posibilidades de la idea, aunque se dio cuenta de que el futuro del neumático en el ciclismo sería muy limitado, a menos que pudiera cambiarse fácilmente y en unos pocos minutos.

LA OPORTUNIDAD

Los hermanos trabajaron sobre este problema durante dos años. En 1891, estaban preparados para probar sus neumáticos en la carrera ciclista París-Brest-París. Su máquina ganó por ocho horas, un éxito que causó la producción en masa del neumático Michelin para bicicletas y cochecitos de niño.

Allá por la mitad de los años 1890,



Francia iba a la cabeza del mundo en el desarrollo del automóvil, y esta vez fue André Michelin el que vio la oportunidad para su compañía. El neumático, pensó, podría suponer un gran avance en la evolución del automóvil.

Comenzaron a experimentar con neumáticos para los coches de la época, la mayoría de los cuales lograban una velocidad tope de 25-30 km/h. Hacia el 1895 anunciaron una serie de neumáticos con cámara interior, preparados para probarlos en la carrera de coches París-Bordeaux-París el siguiente verano.

Pero hubo un contratiempo. Ningún fabricante de coches deseaba arriesgar su oportunidad de vencer por usar un producto virtualmente no experimentado. Por tanto, los hermanos Michelin compraron un Peugeot, que modificaron y al que pusieron un juego de neumáticos. Después de rebautizarle con el nombre de "L'Eclair" llevaron el coche a la carrera.

No fue realmente un éxito. "L'Eclair" tuvo tantos contratiempos que tuvo que abandonar la carrera en Orleans en la etapa de vuelta.

Pero el mensaje había surtido efecto. El futuro se sustenta en el neumático. Por 1900, casi el 90 por 100 de la producción de coches tenía este tipo de neumáticos, y la velocidad de las carreras de coches se había elevado de 30 km/h. a 100 km/h. Sería equivocado atribuir este incremento de la velocidad solamente a los neumáticos, pero es justo decir que no se hubiese podido conseguir sin ellos.

Revisiones técnicas

EN principio cabría esperar que cualquier individuo, que arriesga más o menos su vida circulando en un vehículo de motor —capaz por otra parte de estrellarse fuertemente a una razonable velocidad— tendrá la previsión suficiente como para reducir ese riesgo al mínimo; para ello nada mejor, en primera instancia, que procurar que ningún elemento del vehículo en cuestión —sobre todo aquellos que inciden directamente en la seguridad (frenos, neumáticos, luces, etc.)— falle en el momento más impensado. Pero la gente somos muy nuestros y a la hora de la verdad, con que la maquineta tire ya es suficiente, siempre habrá un muro o así donde parar. La prueba está, sin ir más lejos, en las gloriosas bofetadas que se atiza el personal y en los menos gloriosos —mucho menos, realmente— accidentes colectivos —léase autobuses— que periódicamente ensombrecen las páginas de sucesos de los diarios.

Consciente de esta particularidad —que no es únicamente española, no seamos chovinistas—, la Administración dictó en su momento —nada menos que en 1966— una serie de normas para la puesta en marcha de un plan de construcción de centros para la inspección técnica de vehículos; ya que, si nos dejan solos, nos empeñamos en matarnos o en matar a los demás, la Administración —o sea, el Gobierno— decidió obligarnos a pasar unas revisiones periódicas en las que nos dirían si podíamos llevar el coche a casa o directamente al desguace.

Si el infierno está lleno de buenas intenciones, este país es el infierno; al menos a nivel de Gobierno. Porque el plan está ahí y desde entonces, con cierta frecuencia, las normas han ido ampliándose, enriqueciéndose, mejorando; pero sólo las normas, porque, la verdad, estaciones para inspección técnica de vehículos no hay o, mejor dicho, existen exactamente cuarenta, de las que sólo funcionan treinta y una. Para que ustedes se den cuenta de la cosa diremos que en el País Vasco no existe ninguna, y en Cataluña hay dos, una en Gerona y otra en Lérida, pero no hay en Barcelona.

En estos momentos tienen más de diez años de edad el 30 por 100 de los camiones, el 48 por 100 de los autobuses y el 24 por 100 de los turismos que circulan por nuestras carreteras; nuestro parque automovilístico es cada día más viejo, el pobre. Como parece que, con los medios puestos, las revisiones no pueden hacerse, la Administración va a recurrir a la iniciativa privada. Así, pues, habrá en un próximo futuro talleres particulares que realizarán las revisiones en el nombre del Ministerio de Industria, pero ¿quién inspeccionará a los inspectores?

90 C.V.
 5 velocidades.
 + 6,3 l. a los 100 km.

Nuevo Talbot 150 GT 2.



DEMOSTRADO EN LA PRACTICA.

En los nuevos Talbot 150 GT-2 la práctica confirma la teoría. En teoría un coche al que sobre potencia puede consumir menos. El Talbot 150 GT-2 lo demuestra en la práctica: con 90 CV. consume sólo 6,3 l. a los 100 Kms.

En teoría un coche con 5 velocidades es más ágil y veloz. La 5.^a velocidad del Talbot 150 GT-2 lo demuestra en la práctica, al permitirle sobrepasar los 160 Km./h. con toda seguridad.

En teoría existen soluciones tecnológicas para evitar gastos y pérdidas de tiempo en el mantenimiento de un coche. En la práctica, el encendido electrónico, la toma de diagnóstico y el sistema de mantenimiento reducido del Talbot 150 GT-2, demuestran su economía.

El nuevo Talbot 150 GT-2, además de las tradicionales ventajas de la gama 150, como la suspensión independiente, 5.^a puerta y asientos abatibles, **tiene una nueva decoración exterior, espejos retrovisores en ambos laterales, faros de niebla, llantas de aluminio y tapicería estampada lineal en negros y grises.**

NUEVO TALBOT 150 GT-2.



EL ESPIRITU AUTOMOVILISTA

TALBOT

Utilizamos sólo lubricantes  CEPSA

GAMA TALBOT 150. DESDE 655.500 PTAS. F.F.

«Los altos aranceles y gastos de importación encarecen en demasía el producto.»

EN esta ocasión traemos a nuestras páginas a don Germán López, presidente de la Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, Camiones, Autobuses y Motocicletas (ANIACAM), quien nos responde a una serie de preguntas que vienen a ampliar el informe que sobre vehículos de importación (concretamente turismos) publicamos en nuestro pasado número mensual del mes de marzo en la HOJA DEL MOTOR.

P.—¿Cómo viene desarrollándose el mercado actual de los automóviles de importación y cuáles son sus perspectivas para 1982?

R.—Como presidente de ANIACAM tengo que decir que el mercado de automóviles de importación en España se ha incrementado desde mayo de 1979, debido, fundamentalmente, a que el Gobierno liberalizó en esa fecha las importaciones de automóviles procedentes de Europa y América, aunque no así los procedentes de Japón, ya que nuestra balanza de pagos es favorable a este país y tanto los automóviles como las motos siguen en régimen bilateral, por lo que entiendo que al hablar de automóviles japoneses en la Península en las mismas condiciones que los procedentes de Europa y América está todavía muy lejos.

Desde mayo de 1979 hasta finales del 80, podemos decir que ha habido una demanda artificial de automóviles de importación, por lo que durante ese período no ha sido preciso la realización de grandes gestiones para la venta. Sin embargo, 1981 fue un año duro por la gran cantidad de marcas que estuvieron presentes en el mercado y por el grado de organización que cada una de éstas fue alcanzando desde el 79 hasta el 81 y en este año son muchas las marcas que siguen potenciando sus Redes Comerciales y las propias organizaciones y concesiones.

P.—Como presidente de ANIACAM, ¿cómo ve la solución de los problemas que en la actualidad afectan al sector de los importados?

R.—De cualquier forma, los problemas que tiene el sector no parece que vayan a tener una solución inmediata ni fácil, por lo que, podemos decir, que en 1982 se podrán matricular aproximadamente 45.000 automóviles de importación entre la Península y Baleares, suponiendo que el mercado total oscile en 500.000 automóviles.

Al hablar de estos problemas, me refiero a las dificultades que tiene el mercado de vehículos de importación y que son los aranceles. Los aranceles y gastos de importación representan, aproximadamente, el 70 por 100 del valor CIF, en el caso de los automóviles y el 60 por 100 en el caso de los vehículos industriales, lo que pone a

los vehículos de importación en un nivel de precio con el que resulta imposible competir con los vehículos de producción nacional, teniendo que limitarse a unos segmentos muy concretos dentro del mercado total.

Cuando España firme una adhesión definitiva con el Mercado Común, poco a poco los aranceles irán reduciéndose hasta su total desaparición, pero no creo en una reducción anterior a una firma definitiva con la CEE.

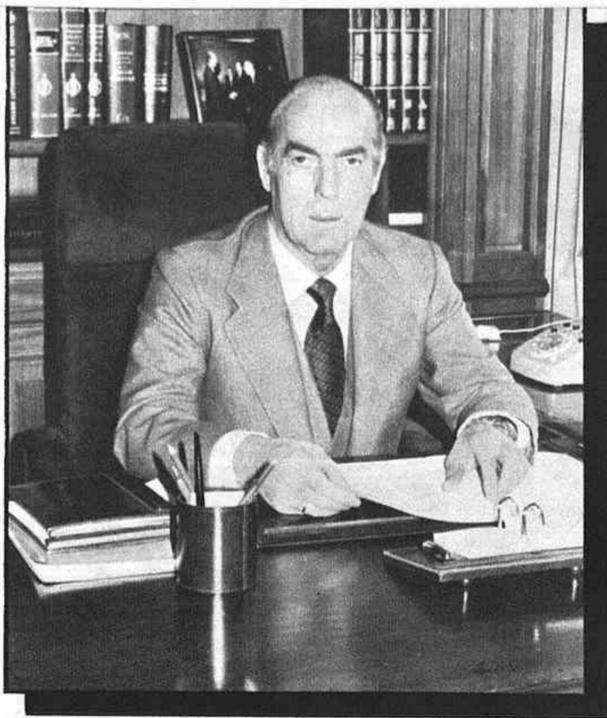
De cualquier forma, siempre hay personas con posibilidades económicas que desean poseer un automóvil distinto al que están acostumbrados, de producción nacional, por sus prestaciones, mayores avances tecnológicos, seguridad, confort, etc., y están dispuestas a pagar un precio más alto, pues además está el hecho de que la mayoría de estos automóviles tienen garantizada más larga duración, calculada entre los quince y los dieciocho años de promedio de vida de cada vehículo.

P.—¿No frena un tanto las ventas el pensar en el Servicio Postventa?

R.—Hoy día la fabricación de los automóviles con los avances tecnológicos podríamos decir es perfecta y, por regla general, las grandes averías no existen o son mínimas. Por otro lado, el Servicio Postventa, tanto en lo que se refiere a Talleres Oficiales como a Repuestos, está siendo cada día más cuidado y perfeccionado por los distintos marquisas en la parte que corresponde a vehículos de turismo, y en camiones cada vez se irá alcanzando mayor porcentaje de penetración debido, fundamentalmente, al Servicio Postventa que las marcas de importación tienen en el extranjero.

P.—Además de lo dicho, ¿existe alguna otra dificultad que frene la venta de este tipo de automóviles?

R.—Sí, ciertamente existe un tema im-



Don Germán López, presidente de la Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, Camiones, Autobuses y Motocicletas.

portante que afecta de manera notable a las importaciones, como son las homologaciones que detienen, en parte, las importaciones de turismos por la demora en la presentación de posibles nuevos modelos y variantes que todos los fabricantes tienen.

Estas homologaciones representan un costo importante para los importadores, ya que han de tener personal especializado y, en algunos casos, facilitar a los laboratorios de la Administración, unidades completas bien del vehículo o motor.

Como contrapartida, se obtiene la ventaja de que las importaciones paralelas o grises que ahora se están llevando a cabo, en el futuro se harán cada vez más difíciles al tener que llevar a cabo la persona o firma que se dedique a este comercio de homologación por modelo o, al menos, pasar por el importador para que certifique que este modelo está homologado.

P.—Ultimamente se ha hablado mucho de la diferencia de precio que existe entre un automóvil importado directamente por el usuario o a través del concesionario oficial, ¿qué nos puede decir al respecto?

R.—Me alegro que me haga esta pregunta y aquí tengo que repetir lo que ya he manifestado en infinidad de ocasiones: la

(Sigue en pág. siguiente.)



Modelo Ford Granada de la Serie 82, que incorpora un amplio abanico de mejoras.



Volvo de la serie 240 en versión Diesel.

Mercedes-Benz de la nueva categoría «S».

- **Gran incremento de puestos de trabajo en el sector de la importación. Además, en 1982 se siguen potenciando las Redes Comerciales.**

(Viene de pág. anterior.)

diferencia es mínima, siempre y cuando la importación se realice correctamente, es decir, declarando en Aduanas el valor pagado por el coche en el país extranjero. Este extremo cada vez está siendo más vigilado por nuestras autoridades para que no suponga fraude a la Administración y nuestra Asociación está encontrando gran ayuda por parte de los Ministerios de Comercio, Dirección General de Aduanas e Industria. Tanto es así, que en el futuro estas importaciones directas se reducirán cada vez más, ya que la diferencia a favor del usuario será mínima y no será ventajosa en el momento en que el fraude se evite, ya que el comprador será el que deba encargarse de importar el vehículo —trámites que por lo general desconoce—, homologaciones, etc.

P.—¿Qué pasaría si un día se pudiesen importar libremente en España los automó-

viles a través de los fabricantes nacionales?

R.—A este respecto, quiero señalarle que siendo multinacionales la mayoría de los fabricantes españoles, éstos se adaptarían en nuestro mercado cuando el arancel fuese cero, lo mismo que lo han hecho en el resto de los países europeos. Únicamente Seat no pertenece en estos momentos a ninguna multinacional, pero según he leído en la prensa, hay conversaciones para llegar a un acuerdo con alguna multinacional, en cuyo caso estaría en la misma situación que los otros fabricantes.

P.—¿Podría usted señalar algo sobre este tema que no hayamos tenido en cuenta?

R.—Sí, hoy que en la actualidad la creación de puestos de trabajo está muy en candelero, me cabe la satisfacción de señalar que son estas empresas de automóviles de importación las que más puestos

de trabajo han generado dentro del sector automovilístico en los últimos dos años, debido a la expansión que hemos tenido, mientras que en el mismo sector los fabricantes nacionales se han visto obligados a reducir su plantilla debido a la crisis de petróleo y a la económica, que no sólo afecta a España, sino a otros muchos países.

Por último, tengo que decir que si la Administración, tanto para los vehículos extranjeros como para los nacionales diese un tratamiento fiscal mejor, y no voy a repetir los impuestos que cargan la compra o el uso del automóvil, favorecería en gran manera el mercado de automóviles en nuestro país que, como todos, se ve afectado por esa crisis a las que anteriormente hago referencia y por los excesivos impuestos que vienen cayendo de forma alarmante desde hace cuatro años consecutivos.

LOS NUEVOS SEAT.

**En Bavaria,
la economía
es lo que manda.**

Panda bavaria

Amigo para todo. 320.000 pts. F.F.

El más barato del mercado.

Gama Panda: Panda Marbella, Panda Montaña, Panda Bavaria.



En el nuevo Seat Panda Bavaria, usted tiene un amigo. Un coche cómodo, rápido, espacioso, ágil, simpático, robusto y útil para todo. Por sólo 320.000 Ptas. F.F. Precio de amigo.

SEAT

Cuidamos de su coche. Cuidamos de usted.

Jon Nedelcu, vicepresidente de BMW Ibérica, S. A.

TRAS la finalización del contrato entre el grupo BMW y BMW Española que, como importador a través del grupo Heiderich-Ornilla, termina el próximo día 30 de junio, se establece en nuestro país BMW Ibérica, S. A., cuya constitución e inscripción en el Registro Mercantil se ha llevado a efecto recientemente.

La nueva sociedad BMW Ibérica, S. A., cuyo capital pertenece en su totalidad al grupo de empresas BMW, comenzará sus actividades el 1 de julio próximo, en la que figurará como máximo responsable de las actividades de la compañía M. Jon Nedelcu, que ostenta el cargo de vicepresidente y consejero delegado. La sede social está en el paseo de la Castellana, 149, Madrid-16.

Con la actual constitución de BMW Ibérica, España pasa a



M. Jon Nedelcu, vicepresidente y consejero delegado de BMW Ibérica, S. A.

ser el decimosegundo país del mundo donde BMW establece una compañía filial. Su objeto

social en nuestro mercado es la importación y distribución de automóviles, motocicletas y motores marinos de la marca, así como recambios de la misma. La venta al detall de todos estos productos continuará efectuándose a través de una red de concesionarios independientes entre los que están incluidos los del grupo Heiderich-Ornilla en varias capitales.

Para asegurar el buen servicio posventa existente, la nueva sociedad mantendrá la red que ha venido operando hasta ahora y pondrá especial énfasis en continuar mejorando el servicio a clientes. Como complemento a sus actividades dispondrá, a su vez, de un Departamento de Compras para intensificar la adquisición en España de componentes para sus vehículos fabricados en Alemania.

MAGDA SALARICH, NUEVA JEFA DE PRENSA DE CITROEN HISPANIA

EL Departamento de Prensa de Citroën Hispania también ha tenido repercusión dentro de la nueva política renovadora y dinámica que la empresa anunció en días pasados a la Prensa, en una conferencia que fue ofrecida por su director general de Comercio, don André Nicolas Couvert, quien aprovechó la coincidencia de la reunión para presentar oficialmente a doña Magda Salarich, que a partir de ahora se hace cargo del Departamento de Relaciones Públicas y Prensa de la sociedad.

La nueva jefa de Prensa, que a nivel profesional cuenta con una formación de ingeniero del ICAI, y que en su etapa anterior en la empresa ocupó la dirección de Formación e Información interior del personal especializado y Administración durante tres años, cuenta en su haber con una gran experiencia dentro de la sociedad. Bienvenida al «mundo de la información» y a su nuevo cargo.

Queremos también reconocer la eficaz colaboración y los mejores deseos que siempre nos han brindado nuestros amigos y compañeros la señorita Nélida Nogaedo y José María Blanco, en quienes, como estrechos colaboradores, sabemos cuenta con una inestimable ayuda.

NUEVO SUBDIRECTOR GENERAL DE CIRCULACION

RECIENTEMENTE ha tomado posesión como subdirector general de Circulación José Antonio Peñas Alejo, de la Escala Técnica de la Dirección General de Tráfico, que hasta ahora ostentaba el cargo de jefe provincial de Tráfico de Barcelona, habiendo desempeñado con anterioridad la Jefatura Provincial de Vizcaya.

El señor Peñas Alejo sustituye a don José Luis Pedregosa, que ha pasado a desempeñar el cargo de gerente de Obras e Instalaciones y Suministros de INSALUD.

Juan Echevarría Puig, presidente de Motor Ibérica

JUAN Echevarría Puig en la reciente renovación del Consejo de Administración de Motor Ibérica ha sido designado presidente director general de la compañía. También en dicho Consejo, tras la ampliación de capital que se llevó a efecto, Nissan Motor Co. tomó la mayoría del 56,6 por 100.

El señor Echevarría, persona vinculada desde hace muchos

años a Motor Ibérica, hasta su reciente nombramiento ocupaba el cargo de consejero vocal y con anterioridad a éste en la empresa fue director de Relaciones Industriales, secretario general y secretario del Consejo. El ha sido quien ha intervenido decisivamente en las conversaciones con Nissan desde el primer momento hasta la firma de los acuerdos finales.

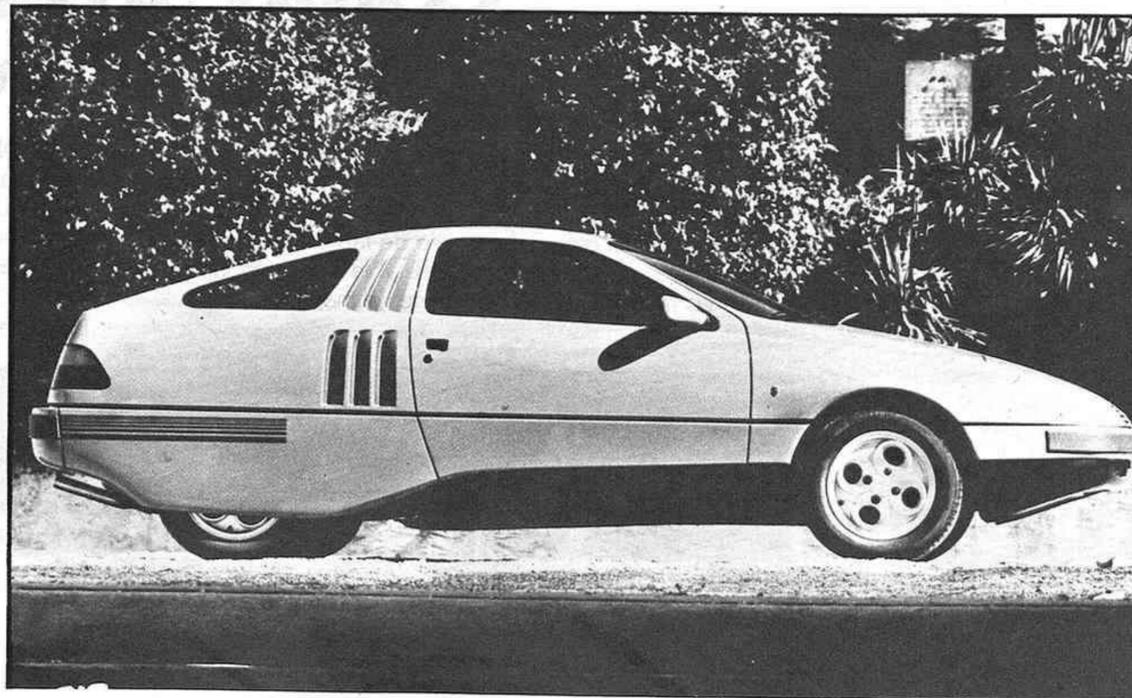
NUEVO DISEÑO FORD EN EL SALON DE TURIN

EN el recientemente inaugurado Salón de Turín, Ford ha presentado el nuevo prototipo denominado «Brezza», diseñado por Ghia.

El mayor logro técnico de este vehículo estriba en su bajo coeficiente aerodinámico de resistencia al aire, que solamente es de 0,30 CX.

Una vez más, Ford insiste en la solución del motor central con propulsión a las ruedas traseras. El grupo motriz está derivado de la gama «Escort», ya que se trata de un motor de 1,6 CVH, con cambio de cinco velocidades. En la fotografía puede apreciarse su estilizada línea, de gran agresividad, así como la buena aerodinámica de este deportivo dos plazas.

HOJA DEL MOTOR



Con motor de mayor potencia, buena estabilidad y sistema de frenos

De nuevo traemos a las páginas de nuestra Sección del Motor la prueba de un modelo que en la actualidad está en «candelero». Se trata del Ritmo Crono 100-TC, que, con su motor de 1.600 c. c., ha pasado a cabecera de la serie, y del que en su día, en la primera toma de contacto, informamos ya de sus características a nuestros lectores. Seat, en su afán de ofrecer cada día mejores productos, no sólo dotando a los modelos ya existentes con mayor y mejor equipamiento, esmerada terminación y detalles que contribuyen a un buen confort, sino que ha querido también satisfacer a los gustos del automovilista que desea mayor cilindrada y potencia de motor en un modelo de tipo ligero, cómodo para ciudad, ágil y seguro para carretera y con prestaciones un tanto deportivas, poco comunes en un polivalente como es el Ritmo.

Sin entrar en las clásicas especificaciones técnicas como una prueba lo merece, ya que para eso están las revistas especializadas, comenzaremos por alabar la buena estabilidad y las también muy buenas reacciones que este modelo tiene en su comportamiento, aun a velocidades un tanto fuera de lo común, que le son facilitadas por el aumento de la potencia de su motor, ahora de 1.600 c. c., que le dan una potencia de 95 CV DIN. Estas reacciones positivas, que tanto influyen en la seguridad activa, facilitan tanto al conductor como al resto de los pasajeros un buen confort que, ayudado por la buena terminación del habitáculo, sistema de aireación y calefacción, correcto puesto de conducción, buen equipamiento y un completo cuadro de mandos,



Su interior dispone de asientos anatómicos de nuevo diseño tapizados en negro y en la zona central de cuadros tartan. Los paneles de puertas y el resto del tapizado, en paño negro.

hacen de este modelo un cómodo vehículo para largos viajes, donde influye también su buena polyvalencia, el tiempo que por sus dimensiones cuenta con buena vocación ciudadana, a la que solamente podemos objetar en contra la dirección un poquito pesada. Por el contrario, el comportamiento de ésta en carretera es rápido y seguro.

Siguiendo con las alabanzas, cabe señalar que el sistema de frenos con que va equipado responde muy eficazmente y, por supuesto, es muy adecuado para la mayor potencia de su motor. En conducción un tanto deportiva, apurando la frenada en tramos sinuosos, abundantes de curvas, no acusa ninguna pérdida, frena con toda potencia que quiera imprimirsele y su comportamiento nos demostró ser siempre correcto, sin que en ningún momento perdiera eficacia por el calentamiento del sistema.

Para el usuario normal, el «Ritmo Crono» da prestaciones más que suficientes y conduciendo a velocidades adecuadas, tal y como lo indica el actual Código de Circulación, este modelo cuenta siempre con una buena reserva de potencia para sacarte de cualquier apuro y, por supuesto, para mantener una buena velocidad crucero si ésta la esti-



Exteriormente el Ritmo Crono se distingue de los CLX/82 por las siglas y los colores exclusivos, rojo corsa, metalizado plata y negro.

mamos entre los 100 y 130 kilómetros a la hora. Para aquellos que esperan prestaciones más deportivas, a nuestro juicio creemos que el «Crono» no tiene la potencia deseada, a pesar de su gran aumento en cilindrada, y ello es debido a que este mo-

tor necesita una mayor compresión de la que lleva actualmente.

En lo que respecta a la transmisión, la caja de cambios, de cinco velocidades, está muy bien conseguida y perfectamente escalonada. Su quinta velocidad, marchando a

las velocidades de crucero anteriormente mencionadas, supone un ahorro en carburante; la cosa cambia si se le piden mayores prestaciones, ya que el consumo se ve un tanto disparado y, a nuestro juicio también, creemos es debido a su baja relación de compresión.

Seguridad activa bien conseguida

Como conclusión, la prueba de este modelo nos ha dado resultados muy satisfactorios, pues, aun repitiéndonos, cabe resaltar su buen comportamiento y nobleza en la toma de curvas debido a la incorporación ahora de una barra estabilizadora en el tren delantero, buena suspensión y amortiguación adecuada, aunque los amortiguadores traseros sean un tanto duros, pero la verdad es que incluyen en mayor seguridad. Está calzado con llantas de mayor sección y neumáticos más anchos, de buen agarre. La dirección, rápida y precisa, es cómoda para una buena conducción por permitir la adaptabilidad de posición a la altura deseada. En definitiva, un modelo con el que se puede rodar rápido en condiciones muy seguras y que por su precio muy equilibrado no se dispara como suelen hacerlo otros vehículos al contar con motor de mayor potencia y una serie de modificaciones efectivas en su mecánica.

TODOGRADO

COMO SU PROPIO NOMBRE INDICA

De extremo a extremo. De los rigurosos fríos del norte de Europa, al calor sofocante del desierto africano, TODOGRADO es el Lubricante idóneo, ya que su especial proceso de fabricación le hace mantener completamente estable su viscosidad en las más extremas condiciones climatológicas.

TODOGRADO facilita el arranque, lubrica perfectamente desde el primer momento, evitando fuertes desgastes y averías en el motor, y consigue rápidamente una temperatura óptima de régimen, ahorrando combustible.

TODOGRADO, como su propio nombre indica, es el lubricante ideal para toda temperatura.



Estrellas con nombre propio.

LUBRICANTES CS

TALBOT SAMBA ¡MENUDO COCHE!



YOUNG & RUBICAM

El SAMBA es un coche pensado para Vd. y para lo que Vd. necesita.
Con un gran motor de aleación ligera y árbol de levas en cabeza
con 1.124 c.c. y 58 C.V. de potencia, capaz de superar con toda seguridad los
150 Km/h. **¡Menudas prestaciones!**

Ideal para circular por ciudad por su facilidad de maniobra.
El Talbot SAMBA aparca donde otros no pueden. Pequeño por fuera. Amplio
y confortable por dentro.

Sus asientos delanteros regulables con memoria, hacen muy fácil el acceso
a sus plazas traseras. **¡Menuda comodidad!**

Su maletero es ampliable hasta 610 dm³. Para que cargar con todo no sea
una carga. **¡Menuda capacidad!**

Un coche del que nunca hablará de lo que le gasta, sino de lo que le ahorra.
El SAMBA GL, con **cinco velocidades**, consume 5,3 l. a los 100 Km.
a 90 Km/h. (Normas europeas A-70) y el SAMBA LS utiliza gasolina normal.
La menos cara. **¡Menuda economía!**

Brillante, potente, económico, divertido y seguro.
TALBOT SAMBA. ¡MENUDO COCHE!

Utilizamos sólo lubricantes  CEPSA



EL ESPIRITU AUTOMOVILISTA.

TALBOT

Próximamente: versión Ritmo «Ronda»

SEAT, continuando la política de renovación de sus series, mejorando algunos modelos y en ocasiones remodelándolos hasta conseguir un aspecto totalmente diferente en sus líneas externas, prepara para el mes de junio la salida al mercado de la Nueva Versión «Ronda», modelo que viene derivado de la serie de los Ritmo, pero que al igual que el Fura, exteriormente sufrirá una serie de modificaciones.

El nuevo Ronda, de nombre muy español y universalmente conocido por la auténtica maravilla de su Tajo, para distinguirse de los actuales Ritmo, contará con un frente totalmente nuevo y también su parte posterior será objeto de modificaciones para darle una línea y aspecto distinto. Con estos detalles y algunos más en laterales, espejos, llantas y demás componentes exteriores creemos que el Ronda se ofrecerá al mercado con varias motorizaciones.

Los propulsores que ahora corresponden a las versiones Ritmo 65 y 75, sufrirán algunas modificaciones técnicas encaminadas a reducir consumos, sin que por ello se vea afectada la potencia real ni sus prestaciones. También está la posibilidad de ofrecer el motor 1.600, y por supuesto montarán la nueva caja de 5 velocidades. Su interior, actualmente muy logrado y con muy buena terminación en la serie CLX y Crono, no creemos aporte novedades de interés, aunque sí se les incluirá algún detalle que otro.

«ABS», sistema antibloqueo de ruedas

EL «ABS» que corresponde al conocido sistema antibloqueo de ruedas desarrollado por Bosch, y que se instala en serie en los modelos superiores de las marcas Daimler-Benz, BMW, y Audi-NSU es, sin lugar a dudas, el que en la actualidad ofrece todas las garantías para en caso de un frenazo brusco evitar el bloqueo de las ruedas, asegurando a su vez la capacidad direccional del vehículo, independientemente del estado y circunstancias de la calzada y de los neumáticos, evitando también en un frenazo en seco, el desgaste desigual del dibujo de rodamiento.

Este sistema de seguridad tan importante como lo es el «ABS», hasta su comercialización, le supuso a Bosch, catorce largos años de investigación para lograr un componente que influye grandemente en la seguridad activa, ya que según afirmaciones de los expertos en tráfico, aproximadamente el 10 por 100 de los accidentes tienen su origen en el bloqueo de los frenos que provocan el deslizamiento del coche.

La utilización de este «equipo», que también se monta como opción en distintos modelos de las gamas más bajas de los fabricantes anteriormente citados, es muy impor-

tante ya que recientemente ha sido suministrado por la firma alemana el aparato número 100.000, y a finales del presente año se estima habrá cerca de 250.000 vehículos en el mercado equipados con el «ABS».

Mayor equipamiento de la gama Fiesta-82

LA pasada semana dábamos información acerca de las mejoras introducidas por Ford España en su gama y la novedad de la incorporación de caja de 5 velocidades para los Ford Escort con motor 1.6 en las versiones GL y Ghía, así como en el XR3, este último vehículo de importación.

Estas mejoras alcanzan también al Fiesta-82, con lo que los compradores de un Fiesta base disponen ahora, sin incremento de precio de la siguiente relación de elementos que se añade al equipamiento de serie: asientos de superior categoría, tapizados en paño Sandford, panel de instrumentos de lujo, molduras laterales, espejo interior pintado, asidero de techo y limpia-lavaparrabrisas de accionamiento eléctrico e intermitente.

Los Ford Fiesta Lujo y Sport son portadores también de pequeñas mejoras: bandeja trasera con moqueta, molduras laterales, espejo interior de día/noche y, en el caso del «L», asientos del «GL» con tejido York.

El Visa II asciende puestos

AL cabo de tres meses de actividad 1982, Citroën Hispania sitúa al Visa II en el noveno lugar en el ranking de vehículos más vendidos en España.

Durante el mes de marzo se han vendido 2.949 Visa II, frente a 1.715 vendidos durante el mes de febrero. La penetración de dicho modelo es del 4,86 por 100, lo que representa el mejor puesto europeo, después de Francia, en el que la penetración es del 5,2 por 100.

Exposición de «Herranz» concesionario de BMW

RECIENTEMENTE, ha sido inaugurada en la calle O'Donnell, 8 de Madrid, la nueva exposición del Concesionario Oficial BMW Herranz. Por su amplitud, la



generosidad de superficie en metros cuadrados y el buen gusto en la decoración, Herranz Concesionarios pone a disposición del público amante de los buenos automóviles de categoría y prestigio mundial, toda una extensa gama de modelos BMW, ofrecidos por un personal especializado y bien cualificado para asesorar e informar de todos los pormenores y excelencias de estos vehículos, al igual que desde hace tiempo lo viene haciendo en su exposición de la calle Castelló, 25.



Seat mejora sus matriculaciones en un 32 por 100

SEGUN cifras provisionales, en el pasado mes de marzo se matricularon en España 52.100 automóviles de turismo, incluyendo importados, lo que denota una sensible recuperación del mercado. Este hecho se atribuye al impacto de las novedades presentadas en el pasado trimestre. Según una nota facilitada por el Departamento de Prensa de Seat, esta compañía ha vendido en el mes de marzo 13.430 coches; un 32,4 por 100 más que en igual mes del año anterior y un 38,8 por 100 más que en el pasado mes de febrero. El principal salto se debe a la versión «Fura», que casi ha cuadruplicado las ventas mensuales del «127». A su vez, el lanzamiento de las nuevas versiones del «Panda», «Bavaria» y «Marbella», ha triplicado las ventas de dicho modelo, ya que la cifra mensual de ventas ha pasado de 1.140 en el mes anterior al lanzamiento, a las 3.234 registradas en marzo.

También ha mejorado las ventas del Ritmo y del 131 Supermirafiori; el primero figura con la cifra de 3.337 coches vendidos en marzo, un 16 por 100 más que en el mes anterior y el segundo supera también las ventas del mes precedente en un 24 por 100. La producción de Seat ha aumentado en el primer trimestre en más de un 34 por 100.

UN informe policial consignaba tajantemente en diario:

«En la carretera federal de Freising-Massenhausen, el conductor de un Pkw, Ernst Hähnel, chocó a gran velocidad, en el kilómetro 511,740, por causas aún no aclaradas, contra el Lkw R-CP 536, que iba a 75 kilómetros/hora. En el choque, Hähnel resultó herido de tal gravedad que murió en el mismo lugar del accidente».

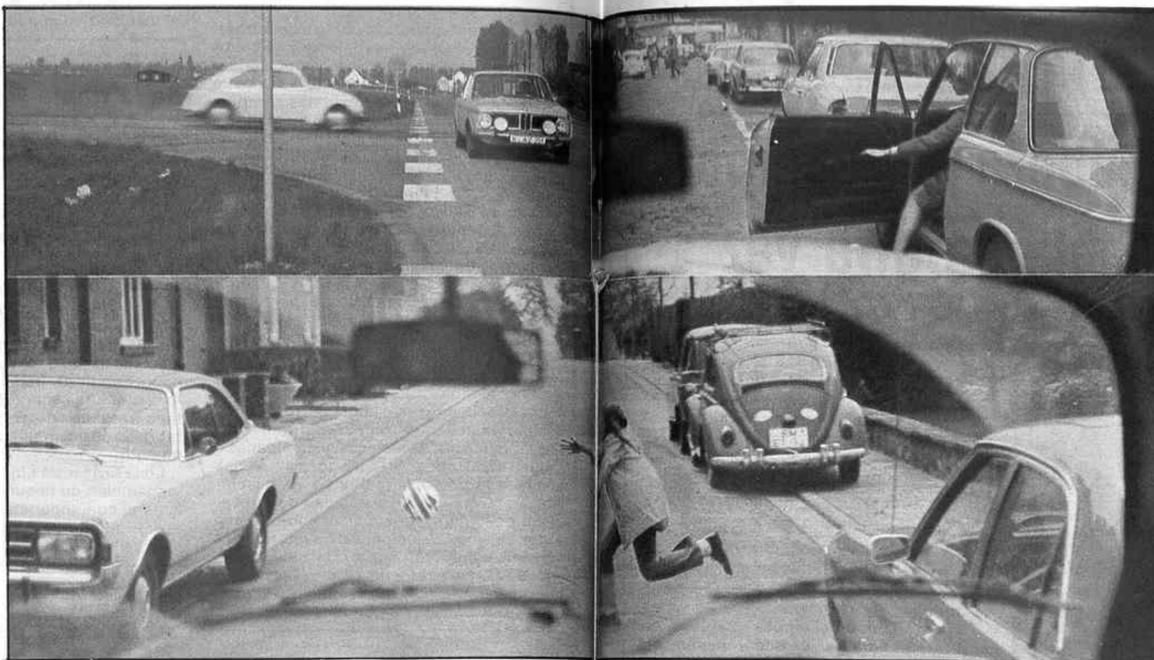
Otro caso semejante registró la Policía: «La conductora del Pkw, Liselotte Baumgart, adelantó a la altura del kilómetro 522,8 de la autopista federal de Munich a Nuremberg al camión cisterna austriaco de la empresa Muggerl, y luego volvió a su carril correspondiente. A una distancia de cerca de 200 metros se había formado un atasco del tráfico, por lo que había que disminuir la velocidad de repente. Debido al exceso de fatiga, el conductor del camión cisterna, Moser, chocó contra el Pkw de Liselotte Baumgart, la arrastró 42,7 metros más allá y le causó heridas mortales».

Estos son sólo dos de los 3.427 casos de daños personales que Hans-Joachim Vorholz sacó de la sección técnica de tráfico del ADAC, agrupados bajo los motivos de «cansancio, ausencia de reacción». Parece un número relativamente pequeño en compa-

ración con el total de casos con daños personales. Pero es una cantidad asombrosa. Vorholz opina: «En raros casos se puede reconocer como causa de un accidente una reacción falsa o demasiado lenta; sólo se pueden sacar conclusiones de las consecuencias evidentes. Las causas de accidentes como el exceso de velocidad o el alcoholismo producen también, naturalmente, como efecto final, la ausencia de reacción».

Esta cifra tremenda no debe pasarse por alto; el propio fenómeno —el tiempo de reacción del hombre— ha llevado a los psicólogos y fisiólogos a incontables investigaciones. Uno de los que se han dedicado intensivamente a ello ha sido el profesor Wolf Müller-Limmroth, director del Instituto de Fisiología del Trabajo de la Escuela Técnica Superior de Munich. A pesar de su experiencia y estudios durante muchos años, el experto en accidentes no considera el problema solucionado todavía: «Si uno piensa lo importante que es en el tráfico de hoy en día la reacción correcta y rápida, entonces nos queda todavía mucho por hacer. Los coches son cada vez más rápidos, las calles están cada vez más llenas y los hombres más sujetos a tensión. Con frecuencia ya no podemos dominar una situación peligrosa repentina. El "segundo de

EL SEGUNDO DE REACCION: «EXPLOSION» EN LA CABEZA



Situaciones típicas en el tráfico callejero, que son imprevisibles para el automovilista y tienen como resultado el llamado «segundo de reacción».

Cómo se puede mejorar la capacidad de reacción

LO QUE NO DEBE HACER EN NINGUN CASO: Cuando usted se sienta en el coche debe olvidar el hilo de sus pensamientos: los problemas profesionales o la alegría de la noche de fiesta que tiene ante sí. El cerebro se ocupa de estos casos demasiado en las cosas «falsas», por lo que un retraso del momento de reacción no es raro. Tranquilidad, lasitud, quizá incluso un poco de frialdad, son las condiciones síquicas con las que uno debe sentirse al volante.

No conduzca con tiempo limitado. La tensión de los centros cerebrales, los músculos y los órganos, el exceso de concentración en el destino propuesto conducen a un cansancio prematuro.

No tome básicamente ningún medicamento antes de ponerse a conducir, ya sea sedante o excitante. Y no beba café. Después de una pastilla o de un café, uno se siente más impulsivo, pero la impresión subjetiva existe: en este caso, usted ha movilizad reservas de capacidad en el cuerpo, que luego le van a hacer falta en una situación de tensión nerviosa.

LO QUE DEBE HACER EN CUALQUIER CASO: No vaya con el estómago vacío ni demasiado lleno a la carretera. El hambre le hace a uno irritable. La salud da cansancio. La alimentación adecuada para viajar es la carne de pollo, pescado, arroz, huevos, y en poca cantidad. Prefiera usar platos calientes, pero más a menudo.

Cuide que el interior del coche no esté a demasiada temperatura. En tales casos tiene lugar en la piel un desprendimiento sanguíneo unilateral; los músculos se tensan especialmente durante un viaje largo, quedan demasiado rígidos. Abra la ventana lateral, púese la nariz y el mentón en el viento fresco, entonces el cuerpo queda a una temperatura agradable.

Ocúpese de que los músculos se hallen en posición de medio descanso. Se consigue cuando los codos, rodillas y caderas están en posición de marcha. Evite la posición de marcha que produce una aguda sensación de distensión y que tiene un destacado efecto de cansancio. Si usted cambia alguna

vez la posición en el asiento —en una pausa en el viaje— beneficia usted más su capacidad de reacción. Piense siempre en esto: un músculo distendido reacciona más rápido.

Procúrese estímulos para el olfato y la vista. Esto impide un «adormecimiento» de la central de vigilancia del cerebro. Abra tranquilamente ambas ventanas laterales, frótese la frente con un paño refrescante; recibirá estímulos visuales cuando busque variación en su «campo visual». Cansa y aburre conducir mirando constantemente a la carretera. Se estrecha el campo visual y se tiene la impresión de estar mirando a través de un tubo de cartón. Ya no se tienen en cuenta los riesgos que acechan a los bordes de las carreteras. Los constantes movimientos de los ojos —mirar hacia atrás, hacia delante, espejo retrovisor, espejo lateral— impiden a lo largo del camino la unidad de visión.

Todas éstas no son recetas de paciente, pero si se siguen, uno puede estar seguro ante una repentina situación de peligro en la carretera, de que su cuerpo responderá con la máxima capacidad de reacción.

reacción" nos resulta precioso».

Pero, ¿qué significa eso de «el segundo de reacción»? El léxico lo define clara y explícitamente: «Es el tiempo que transcurre desde la percepción de un peligro surgido repentinamente hasta el comienzo de la maniobra para evitar el peligro».

Hans-Joachim Stuck, piloto de Fórmula 1, lo explica intuitivamente: «Es como si a uno le diera de repente una descarga eléctrica».

Confiesa que sintió esto en el Grand Prix en Brands Hatch, cuando se le pinchó una rueda y tuvo que andar sobre el bordillo: «Uno quiere reaccionar muy rápidamente, pero para entonces ya es demasiado tarde».

Cualquier automovilista se ha visto en situaciones semejantes. Un coche sale a toda velocidad de un aparcamiento, una pelota sale rodando por la calle y un niño va corriendo tras ella. El terror atenaza los nervios, los ojos perciben fijamente el peligro, las manos se agarran al volante, se frena, la respiración se corta y el cuerpo está bañado en sudor.

Esto ocurre en la fracción de un segundo, que nos parecen minutos. Y en la práctica, en ese momento, nuestro cuerpo tiene que desarrollar una complicada y conexonada dirección magistral. El profesor Müller-Limmroth afirma: «Los llamados segundos de reacción o más bien segundo de reacción, no es ni siquiera un segundo completo. Si todo nuestro organismo reaccionara ante el peligro tan lentamente, se acabaría fallando aún mucho más a menudo. El proceso que tiene lugar en nuestro cuerpo desde el reconocimiento del peligro u obstáculo hasta la realización de la maniobra, dura normalmente medio segundo».

Müller-Limmroth y su equipo se han dedicado a estudiar en el laboratorio el llamado segundo de reacción. Las conductas de marcha y las reacciones del organismo pueden ser limitadas, pero no las características que se dan en la carretera. Las personas que se someten a las pruebas saben de antemano que deben reaccionar a las señales acústicas o visuales. Pero el niño y la pelota aparecen ante el automovilista en forma totalmente inesperada...

«Todos los valores que hemos medido, aunque ofrecen un cuadro de conjunto correcto —dice Müller-Limmroth—, dan un plazo

de reacción que se puede calcular al menos en una tercera parte más cuando se da en el tráfico de carretera.»

Es prácticamente imposible para el profano calcular qué cantidad de procesos de trabajo desarrolla nuestro cuerpo en las centésimas de segundo del tiempo de reacción: la retina reconoce el obstáculo y transmite la impresión del centro óptico al cerebro. Simultáneamente, el centro de vigilancia se pone en grado máximo de alarma, el centro receptor reconoce el tipo de peligro, el centro manual pone en movimiento el aparato muscular y el centro vegetativo conecta automáticamente toda una serie de reacciones orgánicas en el cuerpo del conductor.

Müller-Limmroth declara: «Si uno observa con atención los resultados de nuestros estudios, se ve que nuestro cuerpo funciona en estos momentos con extrema lógica».

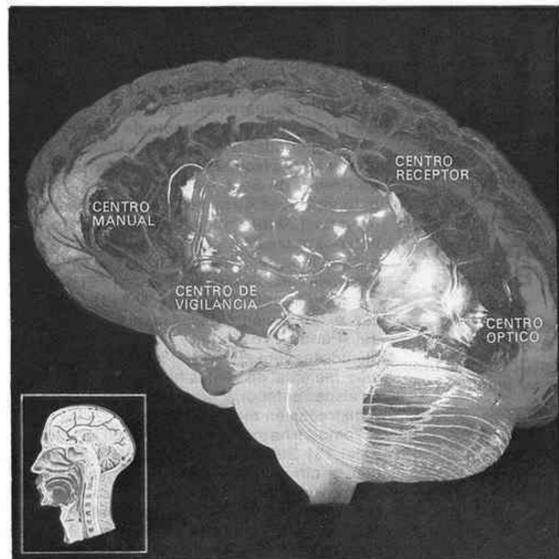
En el campo del reconocimiento puramente médico, el equipo de Müller llega también a consecuencias muy prácticas:

— Las personas sometidas a prueba reaccionaron ante las señales acústicas (como bocinas, timbres) mucho más que ante las ópticas (como, por ejemplo, señales de diferentes colores). La proporción fue de 4/100 de segundo más rápida.

— El tiempo de reacción depende del ritmo diario de la persona. De las seis a las siete de la mañana, se registraría una reacción normal; de siete a once, la mejor reacción de todo el día; de 13 a 15 horas, se alcanza un punto intenso; de 16 a 21 horas, la reacción sube de normal a mejor; desde las 21 horas va hacia atrás rápida e invariablemente. Estas horas valen para un conductor que se va a la cama hacia las once de la noche y se levanta hacia las seis. El profesor Müller-Limmroth proclama bien alto las consecuencias: en un viaje largo se debería tener en cuenta el ritmo del día. Así se conduce sin riesgo y con rapidez de reacción y no se cansa uno tan fácil y rápidamente.

Mientras todas las reacciones del cuerpo vuelven a la situación normal tras la interrupción repentina por la situación del trayecto en el plazo de unos treinta segundos, el proceso de llegada de

(Pasa a la página siguiente.)



El cerebro, misterioso comando central: desde aquí parten los impulsos manuales decisivos en situaciones de peligro repentino.

(Viene de la página anterior.)

las hormonas en las glándulas suprarrenales dura alrededor de una hora. Esto significa que el nivel de azúcar en la sangre se eleva. La grasa se adhiere a las paredes interiores de las venas. La consecuencia es que las situaciones de tensión son peligrosas

para los diabéticos y para las personas con calcinación incipiente de un modo especial. Dice Müller-Limmroth: «... Hemos cuidado de que en el examen para el carné de conducir los diabéticos sean examinados con especial rigor».

El fisiólogo de Munich opina que sólo una explicación exacta

puede hacer sabedores a todos los que participan del tráfico de lo que se están jugando y de cómo la reacción correcta decide a menudo sobre la vida o la muerte. «El que sabe exactamente cómo reacciona su cuerpo, está siempre mejor dotado para enfrentarse a cualquier situación».

La mayoría de los lugares pú-

blicos están atestados de advertencias de todo tipo. Así, existe un folleto del Ministerio de Nordrhein-Westfalia, para Economía y Tráfico, en que se puede leer lo que hay que hacer en momentos de peligro. El folleto aconseja: «En determinados lugares hay que conducir reflexivamente».

Todo lo que pasa en la cabeza y el cuerpo antes de que se restablezca otra vez

1. La retina capta el peligro repentino (una pelota cruza la calle y un niño va tras ella). La transmisión de la impresión dura 4/100 de segundo.

2. El centro de vigilancia reacciona ante el proceso repentino, aun antes de que lo capten otros centros cerebrales. Indica: «¡Atención, peligro de muerte!» Las restantes impresiones síquicas y físicas quedan a un lado y se concentra la atención en el peligro. El conductor dirá más tarde: «De repente me encontré allí»...

3. Entretanto el centro óptico ha registrado la situación a través de la retina del ojo. Este trecho—unos veinte centímetros de nervios—ha sido recorrido en 2/100 de segundo.

4. El centro receptor percibe un impulso del centro óptico, en el plazo de otras 5/100 de segundo. Registra «pelota-niño» y transmite la información...

5. ...hasta el centro manual. El proceso no ha durado más de 1/100 de segundo. A través de los conductos nerviosos que corren por la parte posterior, conecta ahora la reacción de todo el aparato motriz. En tales casos, nunca se mueven los músculos aislados, sino manojos de ellos. Pasadas 7/100 de segundo, toda la musculatura ha entrado ya en situación.

6. El pie abandona el acelerador y se mueve hacia el freno, las manos se agarran al volante, la pierna izquierda se queda agarrotada contra el cuerpo del coche. Todos los músculos están tensos hasta el punto de notarse exteriormente. En el mo-

mento de la fase de reacción puede llegarse incluso al llamado «bloqueo». Los músculos se convulsionan de tal manera con la señal del centro manual, que son incapaces del más mínimo movimiento. El conductor se enfrenta al peligro sin reacción alguna. Entretanto pasa medio segundo.

7. El centro vegetativo, que reacciona de modo absoluta-

mente automático ante la situación, ha llevado a cabo entretanto la siguiente serie de fenómenos:

8. El pulso se acelera. En medio segundo puede llegar a 140 ó 160.

9. La presión sanguínea sube instantáneamente, para que el corazón pueda bombear hacia los músculos importantes

para la reacción, y lo más rápidamente posible, la sangre.

10. El canal estómago-intestinos interrumpe su actividad, su función se ha convertido en este momento en innecesaria. (De ahí viene la expresión: «Algo me cosquilleaba en el estómago».)

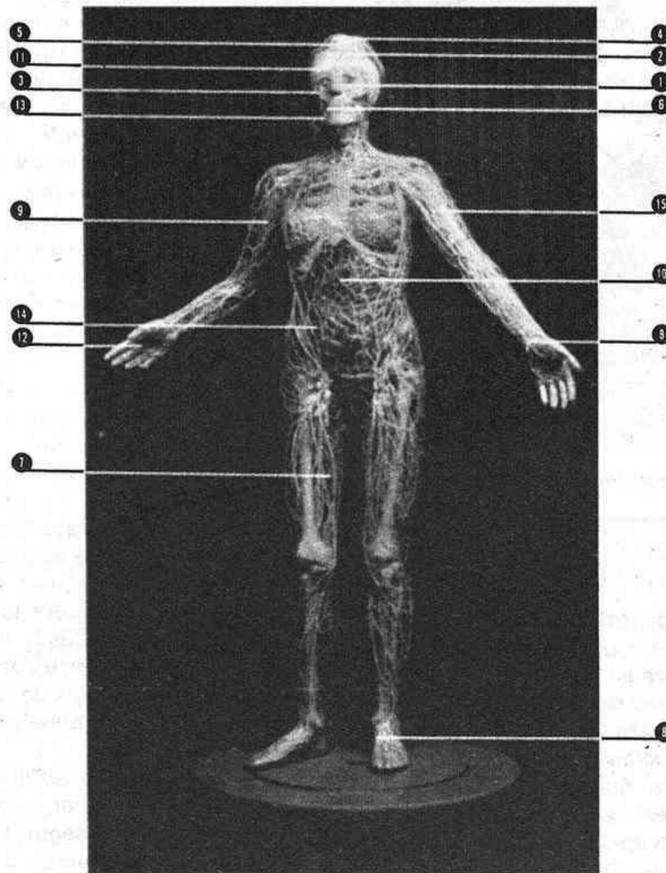
11. Las pupilas se dilatan, señal de la máxima atención.

12. El sudor brota en las palmas de las manos y en las suelas o plantas de los pies. Es una reacción que conservamos desde la época primitiva del hombre. El sudor incrementa—por ejemplo, en los monos—la capacidad de adherencia a las ramas.

13. Palidez en el rostro. La sangre se necesita urgentemente en otros lugares del cuerpo para desarrollar con dinamismo los movimientos del cuerpo, imprescindibles en cada músculo.

14. Las glándulas suprarrenales producen más adrenalina, el nivel de azúcar en la sangre sube. Las situaciones de este tipo en la carretera son, por esta razón, especialmente peligrosas para los diabéticos, al menos por su acumulación. Mientras las restantes reacciones físicas se terminan en el plazo de unos treinta segundos, la producción de adrenalina en cantidad creciente dura alrededor de una hora.

15. El contenido de grasa en la sangre se agota. La grasa se adhiere a las paredes interiores de las venas, lo que significa un paso adelante hacia la calcinación. Por tanto, los peligros son también causa de calcinación.



Dueño del asfalto.

Por precisión. Por confort. Por economía.



Por precisión

- De diseño, minuciosamente desarrollado por ordenador.
- De fabricación, mediante nuevos sistemas de robotización.
- De comportamiento, garantizado por la tecnología más avanzada.

Por confort

Todo el equipamiento de las categorías superiores. Y una primicia mundial: asientos delanteros monoguías multirregulables. Para hacer más sitio atrás, delante más reposo.

Por economía

De mantenimiento, pero también de carburante. Porque, a partir de ahora, habrá que intentar bajar de

5,4 litros. Que se consiguen gracias a su encendido electrónico y apurando tanto en relación peso-potencia como en eficacia aerodinámica.

Le esperamos con un Renault 9. Listo para que lo pruebe sin compromiso. Y dispuesto a demostrarle por qué es ya, en 1982, coche del año en Europa.

Renault 9



COCHE DEL AÑO 1982 EN EUROPA.

GTL y TSE: Motor 1.397 cm³. Encendido electrónico. Asientos monoguías multirregulables. Suspensión independiente a las cuatro ruedas. Servofreno. Bajo coeficiente de penetración en el aire: 0,38.

GTL: 60 CV. a 5.250 r.p.m. Velocidad máxima: 150 Km/h. Consumo por 100 Km. (gasolina de 90 octanos): 5,4 litros a 90 Km/h. y 7,2 litros a 120 Km/h. (Con caja de 5 velocidades opcional).

TSE: 72 CV. a 5.750 r.p.m. Velocidad máxima: 161 Km/h. Consumo por 100 Km. (gasolina de 96 octanos): 5,4 litros a 90 Km/h. y 7,2 litros a 120 Km/h. Carburador de doble cuerpo. Cierre electromagnético de puertas. Elevallunas

delanteros eléctricos. Cuentarrevoluciones. Caja de cambios de cinco velocidades. Preequipo de radio. Espejo exterior y faros, regulables desde el interior. Aire acondicionado opcional.

Financiación. Hasta 3 años con Renault Financiaciones. / Leasing. Hasta 3 años con Renault Leasing.

Prueba 40.000 Kms. «LBT»

Demostración de propiedades del «líquido sintético»

LA pasada semana se presentó a la prensa un nuevo producto lubricante para motores que sustituye al clásico aceite derivado directamente del petróleo.

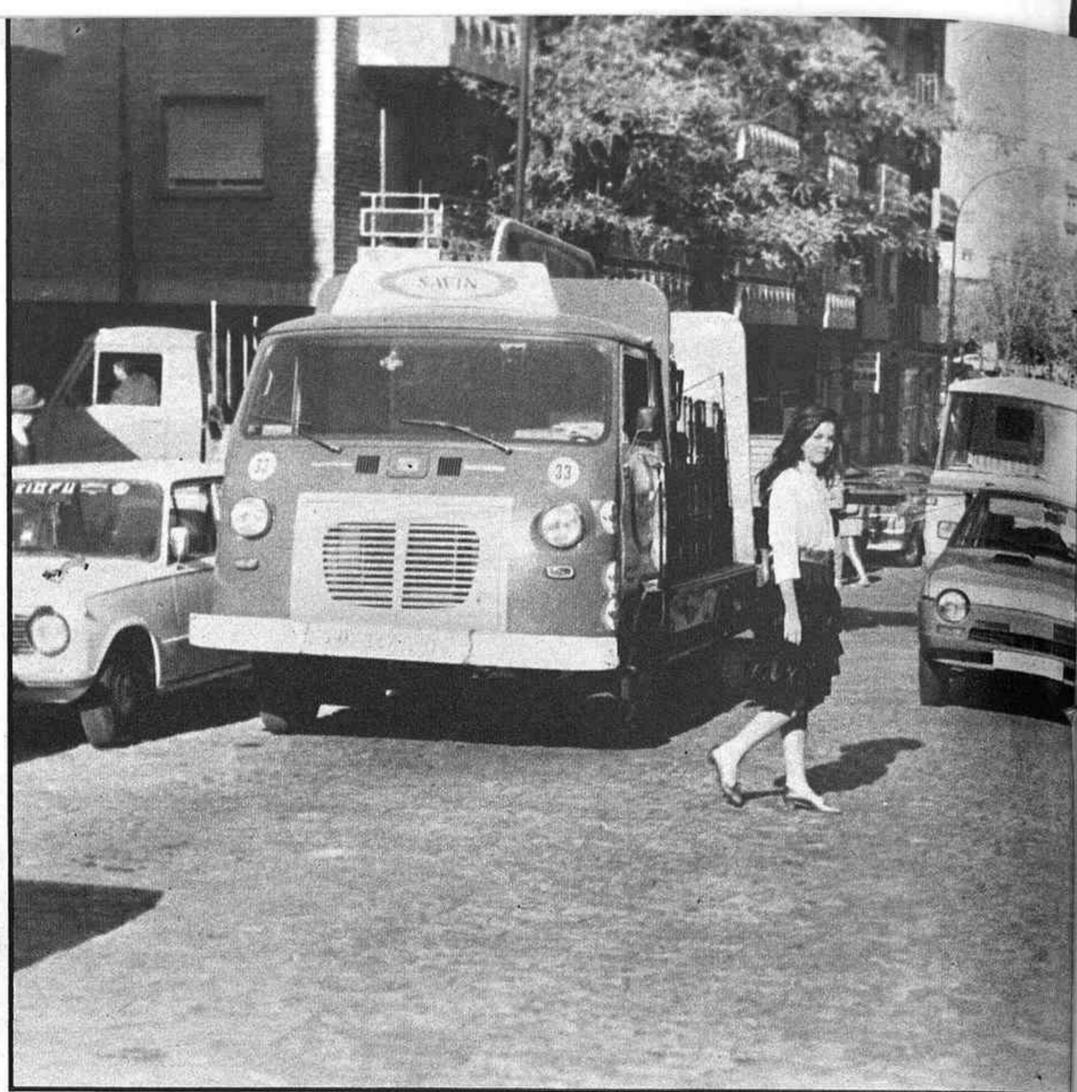
El «LBT», al igual que los lubricantes sintéticos, es un producto de consistencia oleosa, que se obtiene por síntesis química mediante combinación de otros productos químicos no derivados directamente del petróleo, sino que, como lubricante sintético, más que aceite lubricante puede denominarse «líquido lubricante» ya que es un resultado de la industria química y no de la industria petroquímica.

Este nuevo producto, fabricado por la firma norteamericana LBT Industrias Inc. de Texas y que para España y Portugal, Marruecos y Francia está representado por LBT Ibérica, que a su vez distribuye sus productos a través de la firma Castellana de Sintéticos, S. A. para todo el territorio nacional, según se nos ha informado, ha sido sometido a los controles de las normas SAE y API, siendo actualmente objeto de estudio por la INTA para demostrar sus propiedades como aceite sintético para motores tanto diesel como gasolina, con la catalogación de SAE 10W-40.

40 DIAS PARA RODAR 40.000 KMS.

Con el fin de llevar a efecto una prueba práctica, nació la idea de someter este nuevo producto a un test en el que durante cuarenta días se efectuará un recorrido de 40.000 Kms. que permitirá comprobar las ventajas que sobre el mismo indica el fabricante: mejor lubricación, menor consumo de aceite, mayor protección del motor a altas temperaturas, y mayor ahorro económico al efectuarse los cambios cada 40.000 Kms. o un año. El coche elegido ha sido un Ford Escort 1600 y será conducido por alumnos de la Escuela de Pilotos de Emilio de Villota, en la que también participarán periodistas del motor de los distintos medios de información de nuestra geografía.

Emilio de Villota, que fue el presentador de este nuevo producto, nos informó que la prueba arrancará de Madrid hacia el Circuito de Imola, en cuya carrera como es sabido, inicia Emilio su andadura en esta temporada en la Fórmula 1. El coche, que fue precintado a la vista de todo el público asistente ante Notario, será sometido a rigurosos controles para finalizados los 40.000 kms., dar el resultado final de esta prueba que, dado su interés, tendremos la satisfacción de ofrecer también a nuestros lectores.



Déjese ver: utilice los pasos peatonales

EL incremento de los accidentes peatonales en ciudad, en buena medida es consecuencia de la poca cívica actitud de muchos ciudadanos. Cruzar la calle por cualquier sitio resulta en ocasiones más cómodo, pero siempre peligroso y el hacerlo además por delante de un camión, o aparcado en segunda fila, como la joven de la foto, o cruzar por delante del autobús que acabamos de uti-

lizar, es despreciar olímpicamente la propia seguridad y algo a lo que los ciudadanos de a pie cada vez están más acostumbrados. No sólo los automovilistas tienen la culpa de los fatales accidentes que existen en la ciudad. Utilice debidamente el paso de peatones, respetando la luz verde. Si éste no existiese en el tramo en que usted va a cruzar, seguro tendrá un paso de cebra, utilícelo.

Principales causas de accidente: excesiva velocidad y adelantamientos indebidos

EN el pasado largo fin de semana de las vacaciones de Semana Santa, la cifra de muertos por accidente de circulación se vio sensiblemente reducida a pesar del intenso tráfico que registraron todas las carreteras de nuestra geografía. Esta reducción, creemos es debida en parte a la fuerte insistencia y la machaconería que los medios de información ejercemos sobre el automovilista a diario, mayormente en ocasiones cuando se espera una fuerte avalancha de tráfico en las carreteras. Las Campañas de Seguridad Vial, sin duda han ayudado grandemente a reducir este lamentable número de muertos por acci-

dente en carretera, ya que a través de ellas el automovilista va tomando cada día mayor conciencia de la prudencia en la conducción y en el respeto y cumplimiento del Código de la Circulación. No obstante, queremos señalar que las principales causas de accidentes en España continúan siendo: la excesiva velocidad, no mantener el intervalo de seguridad y los adelantamientos antirreglamentarios, al circular por carreteras y zonas urbanas. En éstas son además causas importantes de accidentes el no respetar la prioridad que tienen otros vehículos y las indicaciones del semáforo.



GRACIAS POR ESPERAR AL FORD TAUNUS.

Ahora, ¡no espere más!

Ha llegado el Taunus 82. Y llega con todo el nivel de diseño, equipamiento y confort que usted ya conoce. Con toda la calidad que usted exige y por la que ha preferido esperar. Vaya pronto a su Concesionario Ford. Su nuevo Taunus le confirmará que la espera merecía la pena.

Motor	1,6 litros	2 litros	2,3 litros
Tipo	4 cil. OHC	4 cil. OHC	V6
Cilindrada	1.593 c.c.	1.993 c.c.	2.295 c.c.
Potencia Máx. Din CV	73	101	114
Velocidad máxima	152 Km/h	169 Km/h.	176 Km/h.
Acel. 0-100 Km/h.	14,5 seg.	10,7 seg.	10,3 seg.
Consumo. Por 100 Km. a 90 Km/h.	7,1 litros	7,5 litros	8,4 litros

No se quede sin él.



FORD TAUNUS 

Nuevos servicios en la garantía opcional Ford

Hace algo más de un año, Ford lanzó un nuevo servicio al cliente denominado «Seguridad Mecánica», consistente en ampliar la garantía estándar de seis meses hasta un total de treinta meses o 100.000 kilómetros mediante una cantidad supletoria al adquirir el coche. Según informaciones, muchos han sido los clientes de la marca que se han acogido desde entonces a este servicio, que a partir de este mes de abril se ha reforzado considerablemente, ya que, además de la garantía de sustitución

o reparación de cualquier pieza o defecto de fabricación o montaje durante treinta meses, los usuarios de la seguridad mecánica Ford disfrutarán de:

- Derecho a utilizar un coche de alquiler sin recargo, si la duración de la reparación así lo requiere.
- En averías durante viajes, y si fuera preciso pernoctar, el alojamiento en el hotel será gratuito.

— Los gastos de grúa también correrán por cuenta de la marca.

Las tarifas de esta garantía opcional van desde 10.500 pesetas en el caso de los «Fiesta» a 19.500 pesetas para los «Granada», y las piezas incluidas cubren prácticamente todo el esquema básico de un automóvil, ya que son las mismas que en la garantía normal de la marca están incluidas, pero en este caso durante cuatro veces más de tiempo.

Nueva gama Gilera-82

Moto Vespa, consciente de las preferencias de un gran público juvenil, amante de las dos ruedas, no ha dudado en dotar en esta ocasión a la gama Gilera 1982 con soluciones técnicas de vanguardia y un conjunto de calidad y prestaciones de primer plano.

Con el fin de satisfacer las necesidades de los nuevos sectores de usuarios, en la gama Gilera/82 lan-

za un renovado ciclomotor con cambio de marchas, el atractivo GR2 de 49 c. c. Este modelo cuenta con encendido electrónico, cambio de cuatro velocidades con selector de mando a pedal y con chasis de doble cuna de tubo de acero soldado y trefilado en frío. Su consumo es de 1,6 litros a los 100 kilómetros. La autonomía, de 300 kilómetros, y la pendiente superable,

del 30 por 100. Las ruedas son del tipo de radio tangentes y llantas de aluminio. Está exenta del carné de conducir, matriculación e impuesto de lujo. Otro modelo de la nueva gama es el Gilera GR1 de 74 c. c. «todo terreno» que se ha proyectado basándose en la experiencia de las motocicletas de carreras, siendo a su vez una fiel reproducción de la Réplica 125. Su potencia es

de 11,5 CV. Cuenta con encendido electrónico, cambio de seis velocidades y con embrague de discos múltiples de acero y corcho en baño de aceite con muelles en tensión constante. El peso en orden de marcha es de 79 kg.

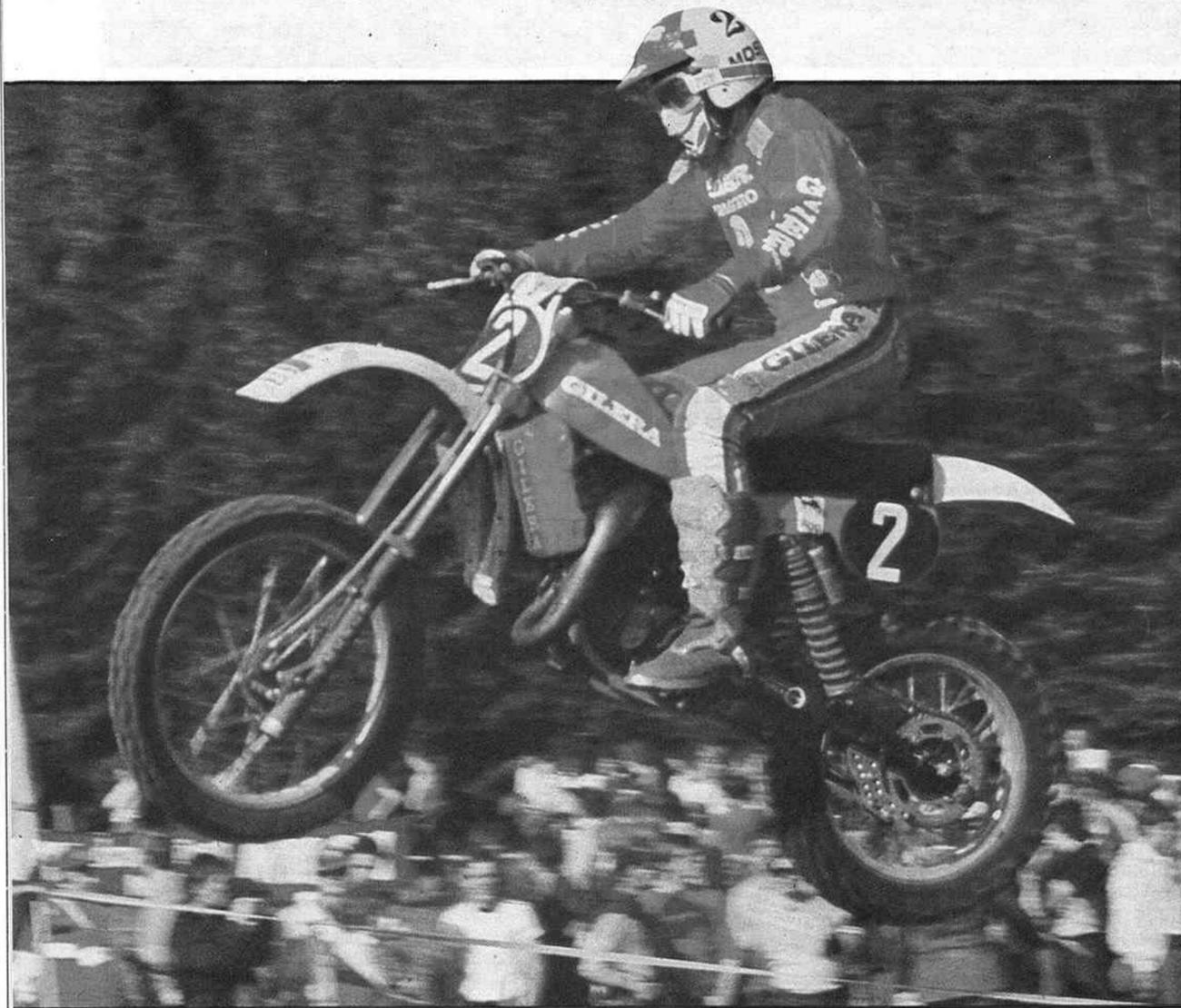
En categoría superior el modelo Gilera 125 TG1 de carretera ha sido concebida especialmente para el tráfico ciudadano, práctica, cómoda, manejable, con un brillante motor de 2 tiempos que le da una potencia máxima de 14 CV con prestaciones de 110 km/h. La caja de cambios es de 5 velocidades y el embrague es de discos múltiples en baños de aceite. El consumo de este modelo está estimado en 2,9 litros a los 100 km. Su buen equipamiento va provisto de cuentakilómetros y cuentarrevoluciones incorporados en el manillar, juego de herramientas y cerradura antirrobo. El bastidor y diseño de todo el conjunto sigue conceptos modernos de los mejores estilistas italianos.

Por último, la Gilera 125 C1 de cross corresponde a una moto de alta competición que desarrolla una potencia máxima de 31,3 CV con refrigeración líquida, cilindro con 6 transfer. La caja de cambio es de 6 velocidades y es famosa en el mundo de la competición por contar en su haber con el triunfo de muchas de las pruebas realizadas en estas temporadas, tanto en España como en otros países de Europa.

Resumiendo, cabe señalar que la gama Gilera 1982 a nuestro entender responde a conceptos estéticos y funcionales que han sido pensados para satisfacer a la demanda actual, todo ello llevado a cabo por la marca líder Moto Vespa que a su vez cuenta con una alta significación tecnológica.

Los precios de venta al público, sin matriculación ni impuesto de lujo, son los siguientes:

	Ptas.
Gilera GR2	89.417
Gilera GR1 de 74 c. c. ...	136.979
Gilera 125 TG1 de carretera	170.713
Gilera 125 C1 de cross ...	333.973



Los Pegaso J-4, nuevos ligeros de ENASA



UN acontecimiento en el sector de vehículos ligeros y de reparto, ha sido el lanzamiento al mercado por parte de ENASA de las series de los «ligeros» Pegaso J-4 que cubren el segmento de los 1.000 kilos. Esta decisión por parte de nuestro primer fabricante de camiones y vehículos pesados, ha sido debida a que la empresa ha considerado de interés el dar el nombre Pegaso a los pequeños Sava que durante muchos años vienen fabricándose en sus factorías de Valladolid, y que debido a la demanda que existe para este tipo de vehículos de carga máxima de 1.000 kilos, con el nombre de Pegaso J-4, sin duda tendrán una mayor penetración en el mercado del transporte ligero con todo el prestigio de un nombre tan acreditado en la automoción española.

En esta serie Pegaso J-4, ENASA ha renovado de forma sustancial estas furgonetas aplicándoles la capacidad de sus equipos tecnológicos, al tiempo que les ha sometido a las exigencias de calidad que se aplican a los camiones de tonelaje medio y pesado.

El motor con que vienen equipadas estas series es el Pegaso Diesel de 4 cilindros en línea que con la cilindrada de 1.800 c. c. da una potencia de 50 CV, y como novedad ahora con miras a una reducción de consumo y para una más adecuada y mejor utilización, incorporan caja de cambios de 5 velocidades que, en cualquiera de sus dos desarrollos (38/7 y 39/8), según las especificaciones técnicas, dan unas muy brillantes prestaciones alcanzando velocidades de 120 km/h. Opcionalmente equipan caja de 4 velocidades.

Montan un nuevo sistema de frenos dotado de disco los delanteros y de tambor los traseros. La asistencia se realiza por medio de un depresor y doble circuito de seguridad; uno, sobre ambos ejes, y otro, independiente sobre el tren de-

lantero. El ancho de vía, ahora más dimensionado, contribuye tanto al incremento de la estabilidad como a mantener la suavidad de la dirección en estos vehículos, ya de siempre muy manejables, con amplio radio

seño anatómico. El salpicadero, de nuevo diseño, va provisto de abundante iluminación y testigos luminosos, un volante de doble brazo de fácil agarre y un tablero de línea moderna en el que se incluye una práctica

sas y la visión hacia atrás se realiza por medio de dos retrovisores exteriores sobredimensionados.

Cabe señalar que el modelo Pegaso J-4 se fabrica tanto en versión plataforma como con caja metálica, furgón, capitoné, combi de 5 plazas y microbús de 9 plazas.

Los precios venta al público son los siguientes:

● Mayor confortabilidad, caja de cinco marchas y frenos de discos

de giro para maniobras, idóneos para todo tipo de carreteras y, especialmente, para la maniobrabilidad en ciudad.

MEJORADO CONFORT

Otra característica interesante que aportan los Pegaso J-4 es el acondicionamiento interior de su habitáculo que ahora cuenta con cómodos asientos regulables y reclinables de di-

guantera. El confort interior se completa con una eficaz calefacción y ventilación.

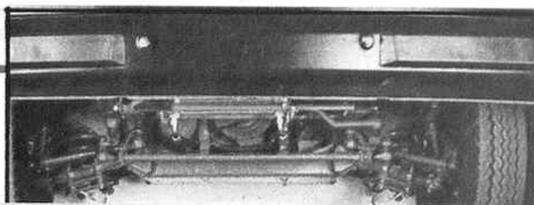
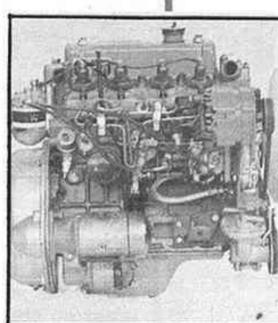
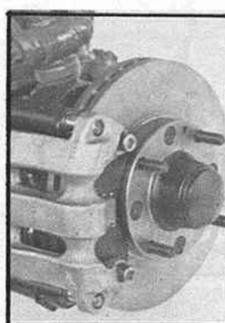
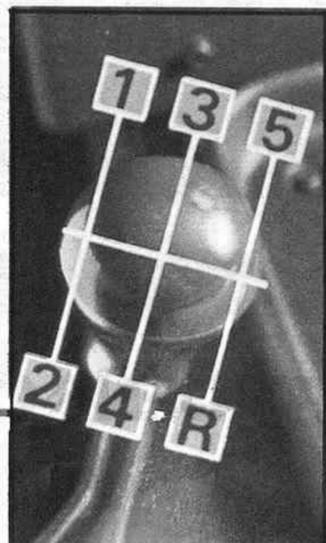
Por último, en su línea externa cuenta con amplios paragolpes reforzados con bandas de goma y las protecciones laterales evitan rozamientos en maniobras comprometidas. La parte frontal se distingue por el símbolo del caballo mitológico y la palabra «Pegaso». La visibilidad ha sido mejorada a través de sus grandes parabri-

J-4 800

	Pesetas
Furgón	935.000
Combi 5	1.047.000
Capitoné	1.047.000

J-4 1.100

	Pesetas
Plataforma 1	1.091.000
Furgón	1.092.000
Combi	1.104.000
Capitoné	1.197.000
Chasis cabina	1.043.000
Combi capitoné	1.217.000
Frontis	973.000
Microbus	1.158.000



*7 Jefes de Estado, 85 Ministros,
12.230 Directores Generales,
250 Estrellas de Cine, 12 Playboys,
4 Cantantes de Opera, 3 Pilotos
de Fórmula Uno y 1 Grupo de Rock
ya lo tienen.*

*Y ahora usted también
puede tener un Citroën CX importado
por sólo 1.128.000 Ptas. F.F.*

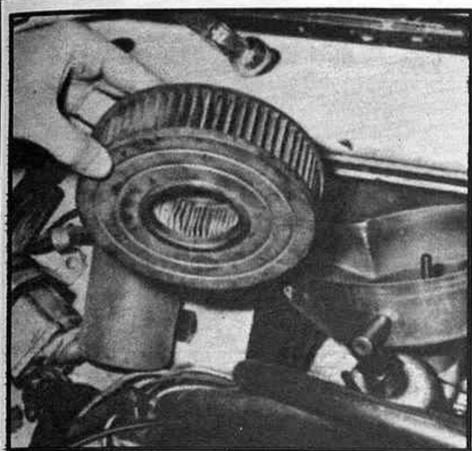


CITROËN  CX REFLEX

Puesta a punto para un menor consumo

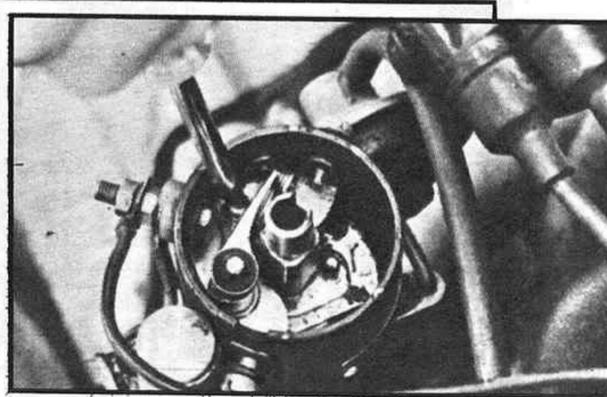
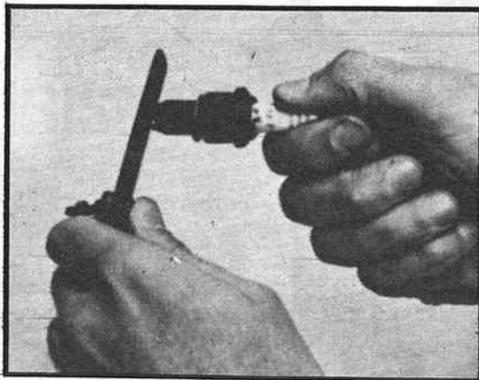
hagalo
usted
mismo

El consumo de un automóvil depende, como es sabido, de una serie de factores de muy distinta índole, desde el tipo y el tamaño del coche, la potencia de su motor, su rendimiento energético, etc., hasta el modo de conducir de su propietario. Naturalmente, siempre habrá coches «gastones» y, a la inversa, coches verdaderamente económicos; y, como es lógico, serán los modelos de gran tamaño y potencia los que estén más cerca del primer calificativo, mientras que más parcos en consumo serán los más ligeros. Ese es, desde luego, el factor más determinante del consumo: el tamaño y el peso. Sin embargo, dentro de cada una de las dos vertientes, o lo que viene a ser lo mismo, dentro de la categoría de los coches de cierto lujo y, por otro lado, dentro de la de los utilitarios, el usuario puede hacer mucho en favor de una reducción en el consumo. La diferencia normalmente está en dos cuestiones fundamentales: la conducción que se practique y el estado del coche, o mejor dicho, el estado del motor en cuanto a mantenimiento (puesta a punto, filtros, etc.). Respecto a la conducción, más o menos todo el mundo sabe qué es lo más conveniente para lograr un mínimo consumo. A modo de recordatorio, podemos resumirlo en practicar una conducción suave y exenta en lo posible de acelerones y frenazos; usar lo menos posible el starter, y rodar a velocidades sostenidas siempre de acuerdo con las posibilidades del coche, es decir, llevando el motor alegre, pero a la vez descansado y a un régimen no superior al correspondiente a los tres cuartos del de potencia máxima aproximadamente. Ahora bien, por utilitario que sea el coche y por adecuada que sea la conducción, poco se conseguirá economizar si falla algo tan importante como la puesta a punto general del motor, si los filtros están tupidos, el carburador desajustado, etc. Y el caso es que en este aspecto el mantenimiento necesario es de lo más breve y sencillo. Todo se reduce a unas pocas operaciones perfectamente al alcance de cualquier automovilista, que hemos condensado nosotros en las ocho que a continuación detallamos.



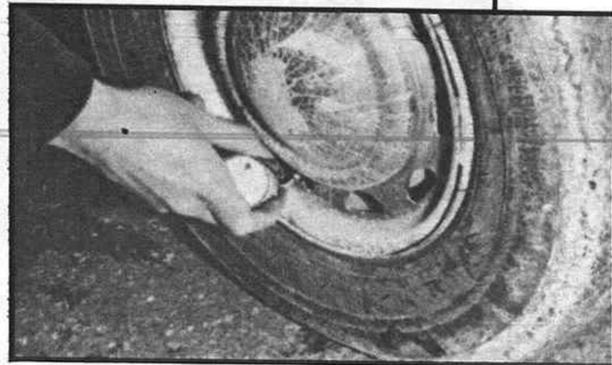
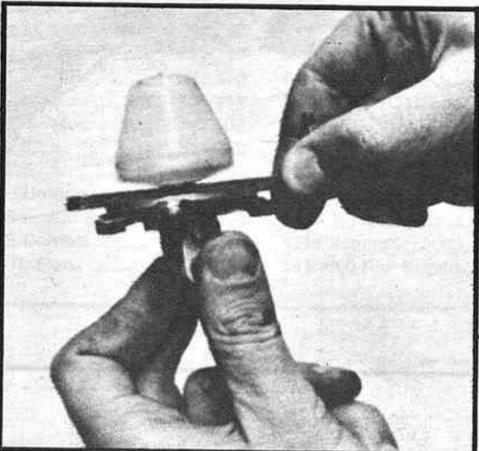
Es fundamental sustituir los elementos del filtro de aire en los plazos recomendados por el fabricante, pues de lo contrario, al obstruirse el papel filtrante, el aire es absorbido por el motor con mayor dificultad, enriqueciéndose la mezcla aire-gasolina, lo que equivale a tan considerable aumento en el consumo. La orientación de la toma de aire del filtro en las dos posiciones de verano o invierno tiene su razón de ser con relación al consumo.

Cada 15.000 kilómetros conviene sustituir las bujías y cada 7.000 o como máximo cada 10.000 limpiarlas y ajustar sus electrodos. Esta es la práctica recomendada por casi todos los fabricantes; sin embargo, es cierto que se pueden hacer durar incluso hasta el doble, pero también es verdad que a la larga no compensa, ya que, aunque no se note apenas, el rendimiento de la bujía decrece rápidamente a partir de esos kilómetros, y ello se traduce en una disminución de la eficacia de la combustión y, lógicamente, en un aumento en el consumo.

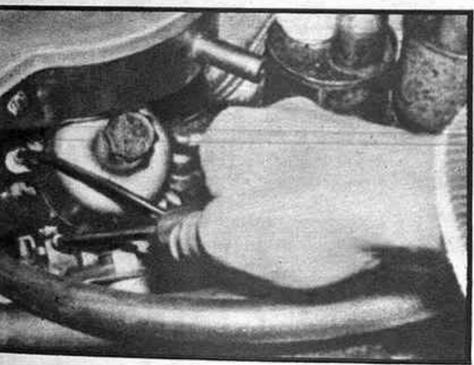


También cada 15.000 kilómetros o cada 20.000 es conveniente una puesta a punto del encendido o por lo menos un ajuste de los platinos. Lo ideal es, desde luego, desmontar los platinos, examinarlos y sustituirlos si es que la superficie de los contactos está ya muy deteriorada, y a continuación ajustar el avance del encendido. Quien no se vea con ánimo para toda esta operación, puede, sin embargo, dejar la cosa en simple reglaje de la holgura entre contactos, operación suficiente muchas veces y además sumamente sencilla.

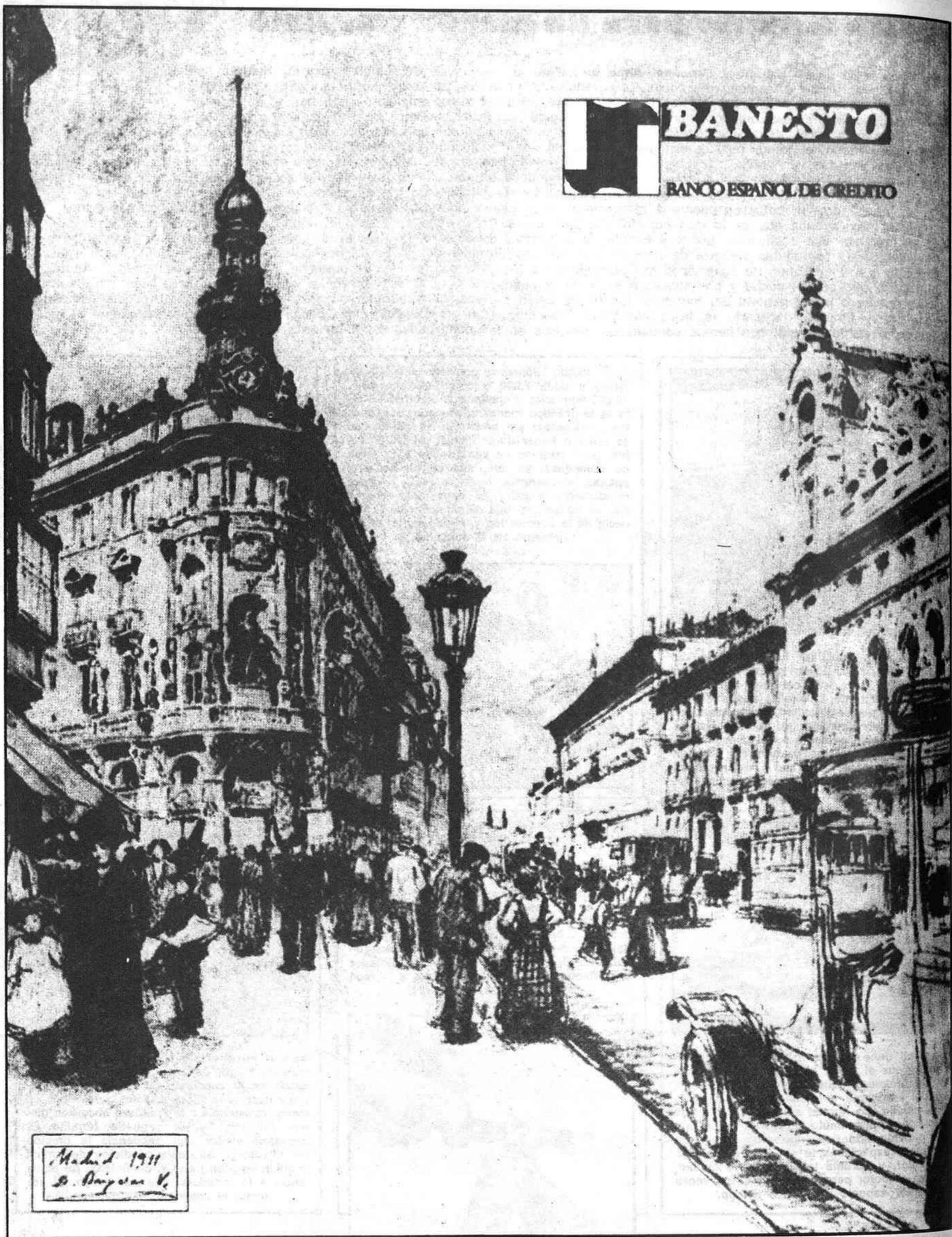
En coches con kilometrajes superiores a los 50.000 kilómetros, una de las averías que más normalmente es motivo de consumo excesivo es el desreglaje del flotador de la cuba del carburador. Lo que en realidad ocurre es que el asiento de la pequeña aguja que hace el cierre del paso de la gasolina, se va desgastando poco a poco, y esto origina que el flotador suba y con él lo haga el nivel de gasolina en la cuba. El reglaje se consigue doblando ligeramente la charlena del flotador y ajustando la distancia entre éste y la tapa según datos del fabricante.



Aunque en principio no lo parezca, los neumáticos juegan también un papel de importancia en el consumo. En primer lugar conviene usar neumáticos radiales, pues dada su menor resistencia a la rodadura absorben menos potencia; y en segundo término es necesario vigilar con frecuencia la presión de inflado, ya que esta condición determina también en gran parte el coeficiente de resistencia a la rodadura, que será mayor y, por tanto, el consumo más elevado.



El ralenti debe dejarse lo más bajo posible, siempre que el motor gire «redondo» y siempre, naturalmente, que no haya ninguna norma del fabricante que aconseje un régimen determinado. Lo normal son unas 700 u 800 revoluciones por minuto. Un ralenti demasiado alto o demasiado rico supone un exceso de consumo, especialmente en las retenciones del motor, y durante la marcha por ciudad, en que el motor permanece a ralenti a veces por espacio de mucho tiempo.



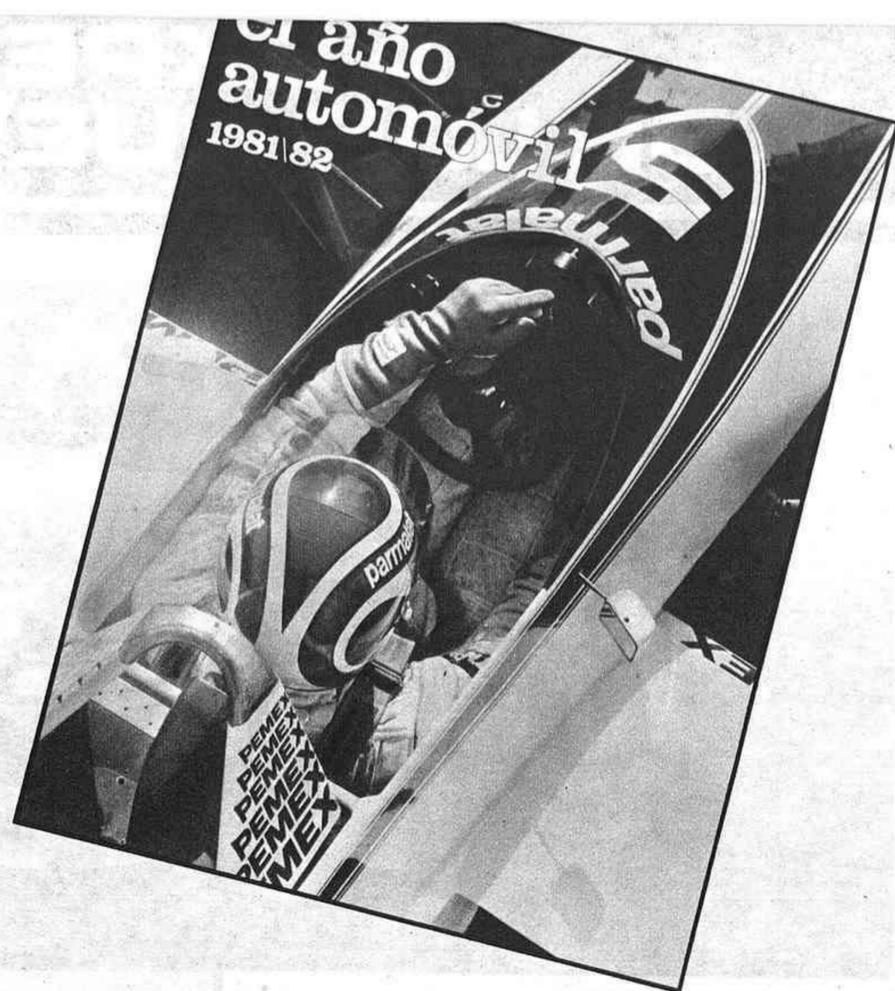
Madrid 1911
D. Baigueras V.

FOTOM. J.

Edición 1982 de «El año automóvil»

De interés para el aficionado al mundo del automóvil y al apasionante deporte de la competición automovilística es la aparición en las librerías de España e Hispanoamérica de la edición correspondiente a 1982 del libro «El Año Automóvil», que se viene realizando durante nueve años consecutivos por Luike Editor, con la base original del libro suizo «L'Annee Automobile». Expertos internacionales tratan las máximas novedades de la industria automovilística mundial, importantes acontecimientos deportivos del automovilismo, pruebas realizadas a los Coches del Año, profundos comentarios sobre el desarrollo de la Fórmula 1 con resultados y clasificaciones de cada G. P., Campeonatos del Mundo de Resistencia y Rallyes y muchos comentarios más sobre otras fórmulas, incluyendo una parte dedicada al Año Deportivo en España.

Todos estos interesantes artículos se recogen en un total de 288 páginas en papel couché, profusamente ilustrados con fotos a todo color, con una inmejorable impresión que ennoblece la edición cuya obra ideal para el aficionado al mundo automovilístico en sus dos vertientes, técnica y deportiva, adquiere un gran valor como colección de consulta sobre pruebas de coches y competiciones deportivas. La obra se vende al precio de 3.000 pesetas.



MODELOS DE TURISMOS NACIONALES

(Precios finales sin seguro)

Marca	Precio venta público
CITROËN	
2 CV 6 CT	427.000
Dyane 6 S	464.780
Mehari	495.500
Visa II Especial	537.580
Visa II Club	589.633
Visa II Súper E	624.891
Visa II Súper X	696.301
GSA Club	765.875
GSA Club Break	809.882
GSA Palas	799.603
GSA Especial 1.300	676.680
GSA X3	799.602
FORD	
Ford Fiesta Uno	499.822
Ford Fiesta N	544.002
Ford Fiesta L	610.540
Ford Fiesta S	664.035
Ford Fiesta S 1.3	732.350
Ford Fiesta Ghia	733.402
Ford Fiesta Ghia 1.3	787.003
Ford Fiesta XR2	905.038
Ford Escort L 1.1	742.702
Ford Escort GL 1.1	795.824
Ford Escort L 1.3	815.562
Ford Escort GL 1.3	869.714
Ford Escort Ghia 1.3	910.451

Ford Escort GL 1.6	895.914
Ford Escort Ghia 1.6	936.720
PEUGEOT	
Peugeot 505 GR	1.150.805
Peugeot 505 SR	1.299.352
Peugeot 505 GRD	1.287.042
Peugeot 505 SRD	1.435.002
Peugeot 505 STI	1.486.804
Peugeot 505 Turbo Diesel	1.532.250

RENAULT	
Renault 4	406.422
Renault 4 TL	456.620
Renault 5 TL	546.622
Renault 5 TL Confort	552.802
Renault 5 TL 5 puertas	576.101
Renault 5 GTL	601.914
Renault 5 GTL Confort	608.007
Renault 5 GTL 5 puertas	631.632
Renault 5 TX	701.320
Renault 5 Copa	898.130
Renault 5 Copa Compet.	988.752
Renault 6 GTL	575.110
Renault 7 GTL	588.840
Renault 9 GTL	734.344
Renault 9 GTL 5 veloc.	747.030
Renault 9 Tse	831.932
Renault 12 TL	695.225
Renault 12 TL Confort	701.840
Renault 12 TS	770.902
Renault 12 TS Confort	777.542
Renault 12 GTL Fam.	784.892

Renault 14 GTL	706.030
Renault 14 GTS	810.020
R-18 GTS	957.740
R-18 GTS Aire Acond.	1.032.810
R-18 GTD	1.099.640
R-18 GTS Familiar	1.005.850
R-18 GTS Fam. Aire Acond.	1.080.910
R-18 GTD Familiar	1.148.650
R-18 GTS Turbo	1.139.282

SEAT	
Panda 35 Bavaria	415.942
Panda 45 Bavaria	453.704
Panda Montaña	466.315
Panda Marbella	504.032
127 2 p. Serie 52	434.702
127 L 3 puertas	441.520
127 3 puertas Serie 23	441.520
127 CL 5 puertas	486.450
Fura 127 L 3 p.	482.902
Fura 127 CL 3 p.	528.102
Fura 127 CL 5 p.	562.501
Ritmo 65 L/81	543.102
Ritmo 65 CL/81	661.002
Ritmo 75 CLX/81	702.270
Ritmo 75 CLX/82	790.600
Ritmo 100 TC Crono	863.430
Ritmo CL Diesel	945.720
131/1430 CL/81 5 p.	753.725
131/1430 Miraf. CL/82	779.642
131/1600 Supermiraf./82	889.520
131/2000 Supermiraf.	974.442
131/Diplomatic. 2000	1.056.042
131/1600 Pan Super.	931.212

131/2500 Diesel Miraf. CLD	985.240
131/2500 D Supermiraf.	1.069.652
131/2500 Pan. Super D.	1.107.750
132/2000 Berlina	957.514
132/2000 Automát.	1.033.212
132 Diesel L	1.090.120
132 Diesel CL	1.187.650
132/2000 Climatizado	1.036.414
132/2000 Aut. y Clim.	1.102.114

TALBOT	
1.200 LS	601.590
1.200 LS Confort	621.730
Samba LS	550.102
Samba GL	592.280
Samba GL 5 velocidades	605.500
Talbot Horizon LS	698.130
Talbot Horizon GL	734.450
Talbot Horizon GL Aut.	795.938
Talbot Horizon GLS	799.250
Talbot Horizon S1	775.650
Talbot 150 GL-SPL	891.510
Talbot 150 LS	857.239
Talbot 150 GT 5 vel.	946.015
Talbot 150 SX 5 vel.	1.036.350
Talbot Solara GL	921.015
Talbot Solara GLS	954.125
Talbot Solara SX	1.042.401
Talbot Solara SX Aut.	1.085.750
Talbot Diesel	1.100.790
Talbot Diesel Lujo	1.181.247

Coordinación:
José Luis GANCHEGUI

LA EXPERIENCIA DE LOS NUEVOS ROVER



VANDEN PLAS



VANDEN PLAS



2600S

El nombre Rover significa diseño innovativo, prestaciones, prestigio y desarrollo tecnológico.

Cualidades que han hecho de Rover siempre una experiencia de conducción muy especial.

Y nunca más que ahora.

Los nuevos Rover le llegan con avances de diseño, manejabilidad, economía, confort y alto nivel de acabado.

Las ya suaves líneas de la carrocería de los Rover han sido mejoradas por un atractivo spoiler frontal para aumentar el agarre a la calzada a altas velocidades.

Otras mejoras que se han realizado al frontal del vehículo son faros de nuevo diseño, nueva calandra y paragolpes envolventes.

En la zona posterior del vehículo hemos ampliado el cristal trasero para aumentar la visibilidad, garantizada incluso bajo condiciones climatológicas adversas por un nuevo sistema de limpiaparabrisas trasero.

Igualmente, le hemos dado un nuevo aire al interior del Rover.

Un tablero de instrumentos ergonómicamente perfecto de perfil bajo y

una nueva consola central le permiten tener todos los controles a mano y la posibilidad de lectura de los instrumentos dentro de un entorno de conducción totalmente nuevo.

Y mientras esté sentado con un confort extraordinario, se encontrará rodeado del tradicional lujo de Rover que se manifiesta, entre otros, en la madera noble de su salpicadero.

Vd. también celebrará el hecho de que hayamos mejorado la suspensión y modificado los frenos para facilitarle un Rover más seguro y manejable.

Este año introducimos ocho colores nuevos.

Y utilizando la tecnología de pintura más avanzada y comprobada del mundo hemos sido capaces de mejorar aún más los nuevos Rover y asegurar una mayor protección contra los extremos del clima español.

Hemos espaciado igualmente los intervalos de servicio a 20.000 Km. ó 12 meses. Los nuevos Rover. Desde el lujo consumado de los 203 Kph del Rover Vanden Plas a las prestaciones y excepcional consumo del 2600S.

Acérquese a su concesionario Leyland más próximo.

ROVER  **UN PASO MAS EN LA EXPERIENCIA DE LA CONDUCCION**

Leyland España, S.A. Apdo. de Correos, 14.845 - MADRID.

ALICANTE: TALLERES FELIPE. Primo de Rivera, 69 - **ELCHE:** BADAJOZ: SELLER AUTOMOVILES, S. A. Ctra. de la Corte, 1. - **BARCELONA:** BRITISH MOTORS, S. A. Pº de San Gervasio, 46-48. - **CADIZ:** G. MATA. - Plaza de la Conferencia, 49. Edificio Bahía. - **ALGECIRAS:** J. MATEOS, S. A. Nuño de la Caña, 2 - **JEREZ DE LA FRONTERA:** - **CORDOBA:** COAUTO, S. A. Plaza de Andalucía, 9, bajo. - **LA CORUÑA:** GALIZAUTO, S. L. - Ronda de Outeiro, 232. - **GRANADA:** DIGASA, Paseo de Ronda, N.º 115 - **GUIPUZCOA:** AIZPURUA Y ARANA, S. A. Estación de Servicio MUSAKOLA - MONDRAGON. - **JAEN:** GARAJE JAEN, S. A. Ctra. de Madrid, Km. 332. - **LEON:** AUTORECAMBIOS SIERRA, Fernández Ladreda, 49. - **MALAGA:** C. DE SALAMANCA, S. A. Avda. de Carlota Alessandri, 27 - **TORREMOLINOS:** - **MADRID:** C. DE SALAMANCA, S. A. Galileo, 104. - **MURCIA:** FRANCISCO PELLICER, Avda. de Canalejas, 8. - **LUGO:** SPORT AUTO, Avda. de La Coruña, 83. - **OVIEDO:** AUTOIMPORT, S. A. Foncalada, 24. - **ORENSE:** CLEHERC, S. L. Dr. Fleming, 6. - **PALENCIA:** MOTOR PALENCIA, S. A. Padre Claret, 2. - **PAMPLONA:** IRUJO Y MATEO, S. L. Ctra. de Zaragoza, 84. - **PONTEVEDRA:** ROLCAR, S. L. Avda. del Freixo, s/n. - **VIGO:** - **SALAMANCA:** FERNANDO MARTIN DELGADO, Iscar Peyra, 43. - **SANTANDER:** DIEZ GARRIDO (Garaje Montaña), San Fernando, 6-8. - **SEVILLA:** ALPUENTE, S. A. Cruz del Campo, 7. - **VALENCIA:** IBERICA DE AUTOMOVILES, S. L. Escultor José Capuz, 48. - **VALLADOLID:** IMPO - RAUTO, S. A. Avda. de Recoletos, 15. - **VIZCAYA:** AUTOMOVILES VIZCAYA, S. A. Gran Vía, 80 - **BILBAO:** - **ZARAGOZA:** SANAU AUTOMOVILES, Fernando el Católico, 39.