

**EXCLUSIVA**

**NUEVOS PORSCHE Y LANCIA**



# Motor 16

SEMANAL  
GRUPO

29 de diciembre de 1984

Núm. 62 • 165 ptas.

## LA INVASION DE LOS 4x4 LOS MODELOS DE AGARRE TOTAL

*Audi Coupé*



*Alfa Romeo 33*



*Nissan Patrol*



*Fiat Panda*



*Ford RS 200*

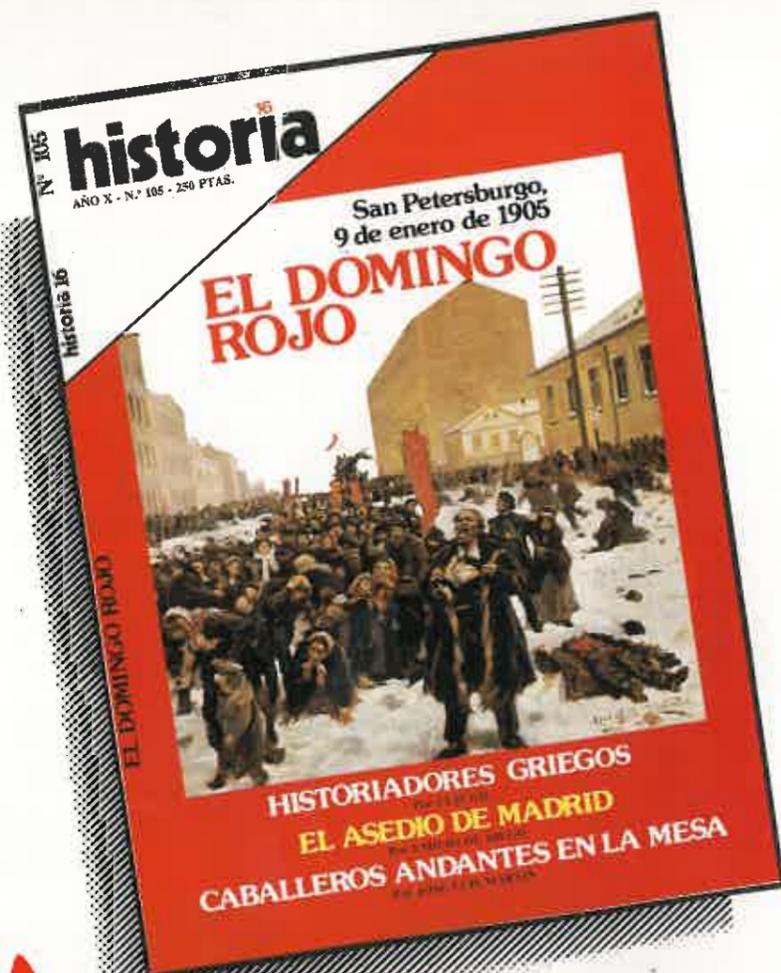


*Porsche 959*

**PRUEBA**

**TURBODIESEL DE LUJO: BMW Y LANCIA**

**LAS SUPERMOTOS, DE UNO A TRES MILLONES**



*Al acoso y derribo del zarismo.*

**EL DOMINGO ROJO.  
INFORME:  
LA REVOLUCIÓN  
DE 1905 EN RUSIA.**

- El asedio de Madrid.
- Caballeros andantes en la mesa.
- Historiadores griegos.

**historia**<sup>16</sup>

Esta semana

## Cela, a la Alcarria en Rolls Royce

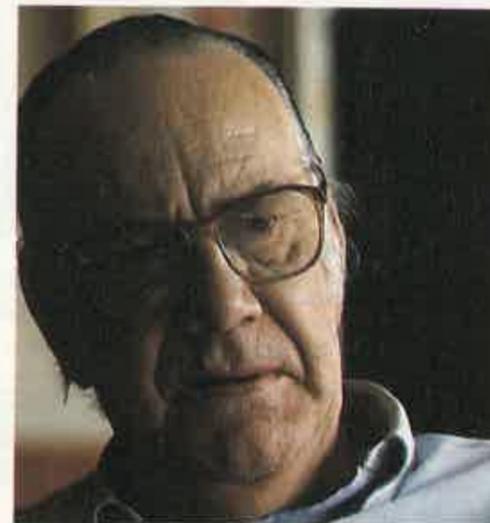
**P**APA Noel ha sido muy generoso con nosotros estas Navidades de 1984. Todos los que hacemos MOTOR16 le habíamos pedido un regalo muy especial para nuestros lectores y anunciantes. Sencillamente, pretendíamos que nuestro ilustre académico y flamante Premio Nacional de Literatura, Camilo José Cela, nos escribiera la versión 85 de su inolvidable «Viaje a la Alcarria». Y la gran noticia para todos ha sido que Cela ha aceptado el reto. Cela ha dicho sí. Don Camilo se echará en el próximo mes de junio, lo mismo que lo hizo hace cuarenta años, a las carreteras de la Alcarria.

Bajo el título de «Nuevo viaje a la Alcarria» se esconde la novedad de que Camilo José Cela viajará en un Rolls Royce, conducido por una choferesa negra. Este será, a buen seguro, el viaje más divertido y más humano de los que cualquiera se atreva a imaginar. Cuando llegue el próximo otoño, nuestras

páginas recogerán el resultado de esta insólita experiencia, que ya es noticia desde ahora mismo, porque su protagonista ha querido anunciarlo la semana pasada, precisamente en tierras de la Alcarria.

El autor de «La familia de Pascual Duarte» buscará a las mismas gentes que encontró en su primer viaje. Algunos, los que ya no están entre nosotros, también serán recordados en estas crónicas.

Sin embargo, esta importante novedad no será la única de las que preparamos para el próximo año, en el que intentaremos por todos los medios ofrecerles la mejor y más completa información de este mundo tan dinámico del motor. De la mano de nuestros expertos seguirá llegando la información más técnica y mejor contada, porque nuestra intención es bien sencilla: seguir haciendo auténtico periodismo del motor, de este mundo apasionante de máquinas y ruedas, que se merece también el mejor de los esfuerzos.



### SUMARIO

<b>4</b> PUNTO DE MIRA M-16	<b>34</b> CONOZCA SU COCHE	Frene sin resbalar	
<b>6</b> ACTUALIDAD	A la ORA le llegó su hora	<b>35</b> CARMEN RICO-GODOY	El primer Niki Lauda
<b>10</b> LO ULTIMO	Los modelos de agarre total	<b>36</b> AGENDA PERSONAL	
<b>14</b>	Nuevo Lancia Delta Landaulet	<b>37</b> COMPRAR Y VENDER	
<b>15</b>	Porsche 944 Turbo	<b>49</b> VIAJES	Ebro Navarro
<b>24</b> FUERA DE SERIE	Rapsodia en rojo	<b>51</b> XAVIER DOMINGO	La ribera vegetal
<b>27</b> MERCADO	Oferta de la semana	<b>52</b> GENTE SOBRE RUEDAS	Agatha Ruiz de la Prada: La moda al volante
<b>28</b>	Precios coches nuevos	<b>56</b> MOTOR	Las supermotos
<b>30</b>	Precios coches usados	<b>60</b> DEPORTE	Zanini y el Peugeot 205 Turbo 16
<b>32</b> CUENTENOS SU CASO		<b>66</b> JUAN BALLESTA Y CAPRICHOS	

**Pág.  
16**

La supremacía BMW en el terreno de los diesel turboalimentados con su modelo 524 TD se ha visto turbada con la llegada del Lancia Thema TD, cuyos resultados en esta prueba han sido excelentes



**Pág.  
43**

Prueba A Fondo de la última evolución del Talbot Solara, el Escorial 1.6, una berlina de tres volúmenes y 90 caballos en la que lo más destacable es el lujo de su equipamiento





## Novedades Austin Rover

Austin Rover tiene tres presentaciones para 1985. La primera será el Mini-Metro de cinco puertas, cuya aparición en nuestro mercado está prevista para los primeros días de enero.

Posteriormente, ya en el marco del Salón de Barcelona, en la primera quincena de mayo, se lanzarán el Austin Montego, en sus versiones 1,6 y 2,0 inyección (EFI es el nombre completo), y el Rover 216, el modelo *cocktail*, mezcla de la carrocería del Honda Civic tres volúmenes con el motor 1,6 del Montego. De este coche la presentación en el mercado español coincidirá con la presentación mundial.



El modelo que aparece en primer plano es el vencedor de un peculiar concurso, «Construya un coche, ciudadano», creado por la compañía petrolífera British Petroleum. La competición BP, reservada única y exclusivamente para escolares, ha contado con un jugoso premio de cien mil pesetas, cuyos beneficiarios han sido en esta ocasión un grupo de chavales de Coventry.

Las féminas no lo hicieron nada mal en el concurso, y un equipo londinense, compuesto por chicas, estuvo a punto de llevarse el galardón final. Todos los participantes construyeron sus vehículos por completo, ya que desde los primeros trazos sobre el papel hasta el prototipo final no fue admitida la intervención de ningún adulto.



## Honda, más joven

Fiel a la política comercial de actualizar su gama, Honda ha presentado dos nuevos modelos destinados a los jóvenes. Se trata del scooter Scoopy SH 80, de fabricación belga, equipado con cambio automático y engrase del motor separado. Su precio es de



## Paz y luz

Es lo tradicional. Algunos, los menos, pensarán que es un derroche, que el país no está para esos gastos.

Otros, los más, encontrarán como poco un motivo de tranquilidad y sosiego en las calles adornadas para celebrar la Navidad. Esas calles, sobre todo de las grandes ciudades, habitualmente colapsadas y convertidas, en el tráfico diario, en una insufrible jungla de asfalto. Pero ahora todo se ve con otros ojos y, tal vez, esa visión habría que extrapolarla a todos los días del año. Sirva, pues, esta instantánea para desear a todos los lectores de MOTOR 16 un año 1985 lleno de ventura y prosperidad.

199.900 pesetas y está disponible a partir de este mismo mes de diciembre. El otro modelo, CS 125, de fabricación italiana, es una moto que viene a sustituir a la LX 125. El precio fijado es de 259.900 pesetas. Ha sido presentada como una moto de diseño totalmente nuevo y muy económica.



## MINI LANCIA EN OCTUBRE

El proyecto Lancia Y 10, el futuro Autobianchi Epsilon o «10», ya que el nombre definitivo todavía no se conoce, se presentará internacionalmente durante el próximo mes de marzo, y su comercialización en nuestro país está prevista para mediados de octubre.

El nuevo Autobianchi es un coche de lujo cuyo estilo general recuerda al del Fiat Uno, aunque su precio sea superior al de su hermano rival. El Epsilon no reemplazará al modelo 112,

que va a continuar en producción durante cierto tiempo y se queda en una categoría algo inferior.

El Epsilon podrá recibir tres motores diferentes: el primero será el denominado Fire, con 998 centímetros cúbicos y 45 caballos de potencia, con consumos normalizados del orden de los cuatro litros. También se ofrecerán dos motores de 1.049 centímetros cúbicos, uno tranquilo con 55/60 caballos de potencia, y otro más *salvaje*, con turbo y 80 caballos.

## El petróleo no se mueve

Los ojos de los consumidores de petróleo están puestos de nuevo en Ginebra, donde la OPEP celebra su reunión anual. Según el ministro de Petróleo de Arabia Saudí, jeque Yamani, los precios oficiales del oro negro no aumentarán al



menos durante los dos próximos años, eso sí no se produce antes una brusca reducción de los *stocks* almacenados —al crecer el consumo—, que podría ocasionar una fuerte subida de los precios en el mercado libre. Pese a la división interna entre los productores de petróleo, esta tesis del todopoderoso Yamani se ve refrendada por el último informe de la Agencia Internacional de la Energía, que apunta que en el próximo año la demanda de petróleo crecerá tan sólo un 1 por 100.

## Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas. Vicepresidente: Alejandro Muñoz Alonso. Editor: Romualdo de Toledo. Director: Félix Lázaro.  
 Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brío (Información), Angel Carhenilla (Arte y Fotografía), Sergio Piccione (Producto), Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benet, José María García Cernuda, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raul 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 Ibáñez (Suiza), Lia Levi (Argentina), Giancarlo Perini (Turín), Charles G. Proche (Long Beach, California), Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alfonso J. Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor), Enrique Blanco (Pruebas), Gigi Corbetta (Motos), Xavier Domingo (Gastronomía), Simonetta 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) 433 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.  
 Fotomecánicas: 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.

# A LA ORA LE LLEGO SU HORA



AYUNTAMIENTO DE MADRID  
ESTACIONAMIENTO VIGILADO  
15988438

MATRÍCULA: [ ] FECHA: 12/10 HORA: 11-55  
N.º DE TARJETA O DISTINTIVO: [ ]  
LUGAR: C/ R. San Pedro, 3

Se encuentra Vd. en zona de ESTACIONAMIENTO VIGILADO  
SU VEHICULO HA SIDO DENUNCIADO POR  
ESTAR ESTACIONADO INDEBIDAMENTE  
LE ROGAMOS ESPERE A RECIBIR EN SU DOMICILIO  
LAS CORRESPONDIENTES INSTRUCCIONES.

**U**NA sentencia de la Audiencia Territorial de Madrid, por la que se anula una multa impuesta a un conductor, ha reabierto la eterna polémica sobre la ORA. La ordenanza, según esa misma sentencia, es declarada ilegal. Sin embargo, no cabe su supresión, porque no fue recurrida dentro de plazo. Sólo existe la posibilidad de que los ciudadanos planteen recursos individuales contra las denuncias aprovechando el escaso rigor jurídico de que ha hecho gala el Ayuntamiento de Madrid.

Todo empezó en noviembre de 1980 cuando un ingeniero industrial y abogado madrileño, Eduardo Rodríguez González, presentó un recurso contencioso-administrativo contra una sanción de 500 pesetas por estacionar en la zona de la ORA sin la tarjeta. Según cuenta el propio González, como el recurso por vía directa contra el bando que permitía la aplicación de la ORA

**P**residente del RACE: La autoridad municipal debe reformar el bando por una cuestión de mero pudor para que se ajuste a derecho

no era posible al haber caducado los plazos, recurrió en vía indirecta en base a la sanción de que había sido objeto. Y el pasado miércoles, día 19, la Audiencia Territorial de Madrid le daba la razón con una jugosa sentencia, que recogemos prácticamente íntegra en estas mismas páginas.

Para la Audiencia madrileña, aparece con meridiana claridad el hecho de que los Ayuntamientos no están autorizados a utilizar la calle, de dominio público, como lugares de aparcamientos vigilados en función de los cuales se pueda imponer tasas a los ciudadanos.

De momento, la respuesta del Ayuntamiento ha sido la de reafirmar la vigencia de la ORA y apuntar una «cierta incongruencia» de la sentencia. El tercer teniente de alcalde de Madrid y responsable del área de Circulación y Transportes, Emilio García Horcajo, afirmaba desconocer oficialmente el contenido de la sentencia, al tiempo que aseguraba que la ORA «goza de buena salud». Para García Horcajo, la sentencia no anula la ORA. «Si en el fallo no anula la norma y sólo en los considerandos declara la ilegalidad de la ordenanza, no puede en el fallo anular una consecuencia de aquella norma.»



A raíz de la sentencia de la Audiencia Territorial de Madrid, los ciudadanos tienen la posibilidad de plantear recursos individuales contra las denuncias de la ORA



García Horcajo insiste en que «es muy aventurado creer que va a haber otras sentencias en cadena semejantes a ésta si los ciudadanos recurren. Además, el Ayuntamiento se opondría en litigio a esas reclamaciones». De momento, los servicios jurídicos de la Corporación madrileña están preparando los recursos correspondientes contra la decisión de la Audiencia Territorial de Madrid, al mismo tiempo se prepara un duro paquete de medidas para forzar el pago de las denuncias.

Esta sentencia no ha sorprendido en absoluto al grupo en la oposición dentro del Ayuntamiento. Su portavoz, José María Álvarez del Manzano, del PDP, afirmaba a MOTOR16 que los argumentos de la Audiencia «son los mismos que expusimos nosotros cuando se discutía la ordenanza. En aquellas fechas —1980— intentamos interponer recursos. Consultamos en Hacienda, incluso, donde se nos aseguró que la medida parecía correcta. Sin embargo, ante la duda jurídica no quisimos seguir adelante. Además, se corría el peligro de politizar el tema».

Otro dato que se maneja en el Grupo Popular, y que no se quiso remover en aquel momento, era la evidencia de que la ORA aparecía como la salvadora de 850 trabajadores del transporte

público que se quedaban en la calle al ser absorbidas las líneas periféricas. Para dar empleo a esas personas, el Ayuntamiento recurrió a la ordenanza, que suponía unos ingresos cercanos a los mil millones de pesetas, y les ocupaba en la denuncia —que no la vigilancia— de los infractores. José Barriónuevo, ahora ministro del Interior; Joaquín Leguina, actual responsable de

Emilio García Horcajo  
Tercer teniente de alcalde de Madrid



la comunidad madrileña, y sobre todo José Luis Martín Palacín, director general de Tráfico, fueron entonces los impulsores de la polémica ordenanza, cuyo rigor jurídico ha quedado ahora en entredicho.

Según Álvarez del Manzano, «llegado a este punto cabría pedirle, y así lo voy a hacer, al Ayuntamiento que no cobre la ORA y que se amplíen los tiempos de estacionamiento que permite. Los vigilantes ya están dentro de la corporación y su situación laboral es distinta a la de hace cuatro años».

Esta sentencia ha sido también muy bien acogida en la asesoría jurídica del Real Automóvil Club de España, organismo que desde el primer momento ha mantenido una actitud expectante ante lo que deparará la ORA. El presidente del RACE, Fernando Falcó, declaraba a MOTOR16 que en su momento no se interpuso recurso, porque había un sector de la población —principalmente residentes y comerciantes— que veían con buenos ojos la ordenanza. «Ahora bien —añade—, una cosa es la limitación de estacionamiento y otra el presumible servicio de vigilancia que llevaba. Este último no se ha cumplido, sino al contrario, ha existido una actitud fiscalizadora contra los conductores.»

El marqués de Cubas afirma que, sin

Para conocer el estado del tráfico en todas las carreteras españolas, puede utilizar durante las 24 horas del día, el teléfono

# (91) 742 12 13

(50 LINEAS)

- \* Circulación
- \* Desvíos
- \* Retenciones previstas
- \* Estado de las carreteras, etc.

La Dirección General de Tráfico ha tomado las medidas oportunas para que los desplazamientos por carretera durante los próximos días festivos sean lo más seguros y cómodos posibles.

Feliz Viaje  
Felices Pascuas

# DGT

embargo, «hemos recurrido contra un tercer bando, en el que se exigía estar al corriente del pago del impuesto de circulación para adquirir la tarjeta de residente. Asimismo hemos velado por frenar el intento de retirar el carnet a aquellos conductores que acumulaban un determinado número de sanciones por la ORA. Nuestra posición ante la sentencia actual es que los ciudadanos sigan el mismo proceso que el autor del actual recurso, aunque ya sabemos que es muy difícil que la mayoría entre en pleitos por una multa de quinientas pesetas».

Para el presidente del RACE, lo que sí está claro es que «la autoridad mu-

**L**OS Ayuntamientos no están autorizados a utilizar la calle, de dominio público, como lugares de aparcamientos vigilados en función de los cuales se puedan imponer tasas a los ciudadanos

nicipal debe reformar el bando por una cuestión de mero pudor para que se ajuste a derecho. Además no veo muy claro que puedan recurrir al Tribunal Supremo en un caso tan evidente como éste». El RACE también está siguiendo con detenimiento la puesta en vigor en otras ciudades españolas de un sistema de ordenación de los estacionamientos similar al madrileño, «para que los probables recursos no queden, como en Madrid, fuera de plazo».

Lo que sí ha quedado nuevamente en entredicho es la capacidad de denuncia que tienen los vigilantes de la ORA, de acuerdo con la sentencia. A pesar de los pronunciamientos de expertos y técnicos, el servicio jurídico municipal ha contestado siempre que los vigilantes de la ORA sí pueden realizar denuncias, como cualquier otro ciudadano. Pero el hecho es que, al no estar investidos de autoridad, es precisa la aportación de testigos que corroboren lo denunciado antes de imponer la sanción. Sin embargo, el Ayuntamiento, aun reconociendo esta teoría, que es pura lógica y consecuencia de nuestro ordenamiento jurídico, tramita las denuncias de la ORA por los mismos sistemas administrativos que otras denuncias cursadas por agentes de la Policía Municipal, y no sólo de la ORA, sino otras del Código de Circulación, lo que no deja de ser otra —una más— aberración jurídica.

Rául R. Sáez



De nuevo queda en entredicho la capacidad de denuncia que tienen los vigilantes de la ORA y el Ayuntamiento quiere intensificar las medidas de pago de las multas

### ILEGAL, POR 500 PESETAS

**L**A sentencia por la que se declara ilegal la Ordenanza de Regulación del Estacionamiento Vigilado (ORA) en Madrid ha sido dictada por la Sala Primera de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de la capital de España. El primer aspecto relevante que se desprende de la sentencia es que la impugnación del bando y la ordenanza no podía prosperar porque se había agotado ya en tiempo y forma la correspondiente vía administrativa.

En el análisis que la Audiencia hace sobre si el bando y la ordenanza eran o no contrarios al ordenamiento jurídico, se ha comprobado que el real decreto de 29 de abril de 1927, por el que se creó la patente nacional de circulación de automóviles, prohibía a los Ayuntamientos y Diputaciones «establecer en lo sucesivo impuesto o gravamen sobre la tenencia o circulación de automóviles».

Según el análisis histórico realizado por la Sala, el 21 de febrero del año siguiente (1928) fue publicada una real orden «ante las habilidades de ciertos municipios», por la que se reiteraba la prohibición hecha a los Ayuntamientos a percibir arbitrios, tasas o impuestos sobre los vehículos de cualquier clase, «ordenando expresamente que tampoco podrán exigir ninguno cuota por parada, circulación y ocupación de la vía pública».

La sentencia recuerda también que la ley de Régimen Local de 1955, «en parte aún vigente, respetuosa con las prohibiciones establecidas desde mil novecientos veintisiete, sólo autorizó a los Ayuntamientos el establecimiento, entre los derechos y tasas por aprovechamientos especiales, de la parada y situado en la vía pública de carruajes de alquiler o para el servicio de casinos o círculos de recreo». El texto de la sentencia señala que entre las excepciones al principio gene-

ral se encuentra la autorización a los Ayuntamientos para establecer tasas por reservas de vía pública para aparcamiento exclusivo y carga y descarga de mercancías, y la relativa a prestación de aparcamiento vigilado.

«Por servicio de aparcamiento vigilado —añade la Sala— se ha de entender el que se presta en lugares especialmente habilitados para ello, no, y ya lo dice el legislador, el limitado a la simple ocupación de la vía pública, y por personal dedicado a la efectiva vigilancia de vehículos, no pudiéndose convertir las calles de las ciudades de dominio público en objeto de explotación patrimonial para conseguir unos ingresos que, más que tasa, en algunos supuestos es un impuesto.»

Además, la sentencia indica que los servicios de vigilancia pública general están a cargo de la Policía Municipal, no a cargo de unos empleados de una empresa de servicios, «no pudiéndose percibir tasa por la vigilancia que el Ayuntamiento preste en las calles que son de dominio público. Por todo lo anteriormente razonado —agrega la sentencia—, se declara la ilegalidad de la ordenanza impugnada, si bien los efectos de ésta sólo se producirán en relación con la multa que, en acto de aplicación concreta, se impugnó, no apreciándose a efectos de costas, temeridad ni mala fe en las partes».

El fallo judicial de la Sala de la Audiencia Territorial declara nula la sanción impuesta de 500 pesetas de multa por estacionar en zona vigilada sin tarjeta de aparcamiento.

La lectura que se obtiene de la sentencia es que la ORA, por las razones apuntadas más arriba, no puede ser anulada, aunque es previsible que la Audiencia falle contra el Ayuntamiento de Madrid cualquier recurso que se presente contra actos directamente derivados de ella.

## INVASION DE LOS 4x4

# LOS MODELOS DE AGARRE TOTAL

**D**ESDE que en 1980 Audi lanzó su coupé Quattro con tracción a las cuatro ruedas, los coches de este tipo han proliferado y su participación en el mercado comienza a ser apreciable. No es una técnica nueva. Ya en 1902 existió un coche —el Spyker— de este tipo. De la caja de cambio salían dos árboles de transmisión, uno que accionaba el tren delantero y otro el trasero. Tenía un motor de ocho litros y medio y desarrollaba 50 caballos, que le permitían rodar a 80 kilómetros por hora.

Pero fueron las exigencias militares las que difundieron esta transmisión. Ya en la Primera Guerra Mundial hubo camiones con los dos ejes tractores para que pudieran superar zonas embarradas. Aunque fue realmente en la



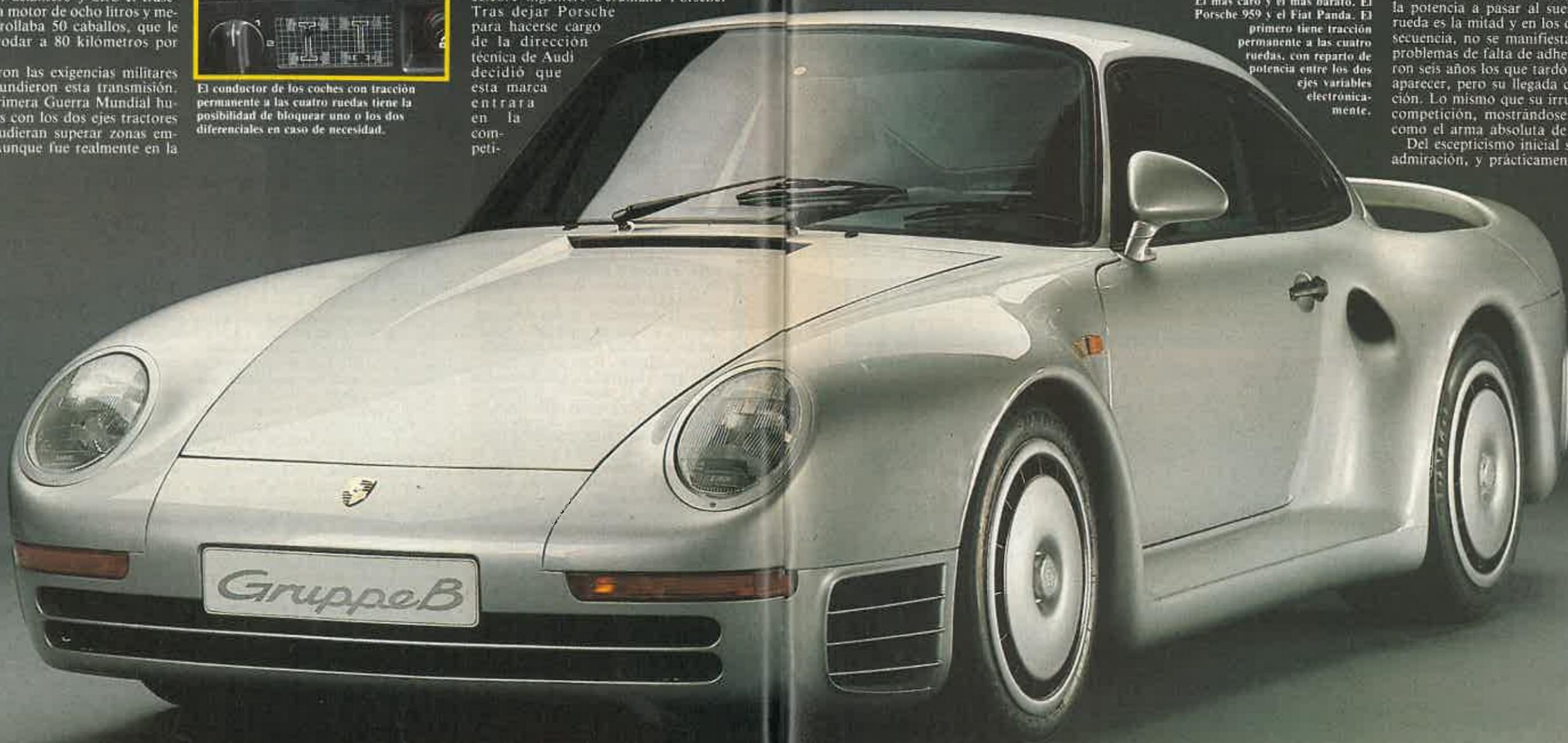
El conductor de los coches con tracción permanente a las cuatro ruedas tiene la posibilidad de bloquear uno o los dos diferenciales en caso de necesidad.

Segunda Guerra cuando aparecieron toda una serie de vehículos todo-terreno, respondiendo a mayores exigencias de los ejércitos contendientes, que posteriormente, llegada la paz, se convirtieron en excelentes vehículos rurales. El trasladar este tipo de tracción a berlinas de turismo, e incluso coupés de pretensiones deportivas, fue idea del ingeniero Ferdinand Piech, el nieto del célebre ingeniero Ferdinand Porsche. Tras dejar Porsche para hacerse cargo de la dirección técnica de Audi decidió que esta marca entrara en la competición.



El más caro y el más barato. El Porsche 959 y el Fiat Panda. El primero tiene tracción permanente a las cuatro ruedas, con reparto de potencia entre los dos ejes variable electrónicamente.

ción como forma de promocionarla y mejorar su imagen. En Porsche había sido el artífice de los famosos prototipos 908 y 917, pero en Audi necesitaba hacer correr algo que fuera más próximo a los vehículos que vendía. Decidió que el escenario en que participarían los coches de la marca de Ingolstadt fueran los rallyes del Campeonato del Mundo, la mayoría de los cuales se disputan en carreteras de tierra y barro o en nieve y hielo. Piech se encontró con que podía disponer de vehículos con motores potentes, puesto que el de cinco cilindros y 2,2 litros con turbocompresor podía llegar con fiabilidad a potencias del orden de los 350 caballos (hoy desarrolla casi 400 caballos). Pero tal potencia, en las condiciones en que se disputan esos rallyes, es muy difícil de aprovechar. La única solución era, por tanto, recurrir a un vehículo de cuatro ruedas motrices, en los que la potencia a pasar al suelo por cada rueda es la mitad y en los que, en consecuencia, no se manifiestan tanto los problemas de falta de adherencia. Fueron seis años los que tardó el coche en aparecer, pero su llegada causó sensación. Lo mismo que su irrupción en la competición, mostrándose en seguida como el arma absoluta de los rallyes. Del escepticismo inicial se pasó a la admiración, y prácticamente todas las



marcas se pusieron a trabajar sobre coches de este tipo, que en algunos casos han dejado anticuado al Audi Quattro inicial.

Una reacción un poco inesperada, cuando veinte años antes ninguno se había interesado en el proyecto de un coche de este tipo desarrollado por Ferguson, la empresa británica especializada en transmisiones. Su trabajo fue sólo aprovechado por Jensen, un pequeño fabricante también inglés, que realizó un modelo con transmisión a las cuatro ruedas que produjo sin demasiado éxito de ventas durante cinco años.

Pero es que Audi, que disponía de más posibilidades de experimentación que Jensen, se encontró con algunas sorpresas importantes. Y éstas fueron que no sólo la tracción a las cuatro ruedas les permitía pasar altas potencias al suelo en condiciones de adherencia mínima, sino que en ciertos aspectos mejoraba el rendimiento. En primer lugar encontraron que el aceite de los diferenciales subía mucho menos de temperatura, lo que revelaba unas mejores condiciones de trabajo. Y, posteriormente, llegaron a la conclusión de que hasta cierta potencia muy elevada, que reproduce en los tracción a las cuatro ruedas el mismo problema de falta de adherencia que tienen los coches de dos ruedas motrices, la resistencia a la rodadura es menor en una rueda motriz que en una que no lo es. Este descubrimiento explicaba el porqué, a igualdad de peso, los prototipos del Quattro consumían menos cuando se rodaba a una velocidad superior a los 120 kilómetros por hora que el Audi 200 Turbo, que lleva el mismo motor pero sólo dos ruedas motrices.

Pero no todo son ventajas. También hay algunos inconvenientes. En primer lugar, el del peso, aunque lo cierto es

## LOS TODO-TERRENO

COMO decíamos al principio, los todo-terreno, aparecidos por exigencias militares, han sido los padres de los actuales 4x4 que tan de moda se han puesto. Inicialmente nacieron como vehículos de tracción trasera que podían pasar a ser tracción total en caso de necesidad, co-

igualmente efectivos en condiciones difíciles.

Los todo-terreno constituyen la oferta principal en España, en donde, como decíamos en el otro recuadro, de las berlinas y coupés 4x4, las únicas que se venden son las Audi. Fabricados en España tenemos el



nectado al eje delantero, como es el caso del Jeep. Esta escuela la han seguido los más famosos todo-terreno, como el Land Rover, el Toyota Land Cruiser, etcétera. Posteriormente aparecieron modelos con tracción permanente a las cuatro ruedas, más modernos, como son el Range Rover, el Lada Niva, etcétera. Al final, ambos sistemas se muestran

Nissan Patrol, el Land Rover y, en breve, el Suzuki, que también construirá con licencia Santana en su factoría de Linares. Por otro lado, se importan el Mercedes Serie G, el Range Rover, el Lada Niva, los Aro y los UMM portugueses. La mayoría de estos vehículos suelen ser con mecánicas diesel, aunque Mercedes, y Range Rover, son de gasolina.



El Audi Quattro inició la moda de los tracción total. Su transmisión es permanente a las cuatro ruedas.



## LA OFERTA EUROPEA

LA benigna climatología española y sus contadísimas excepciones no justifican el que los importadores traigan a nuestro mercado automóviles concebidos para los largos inviernos europeos, en los que un usuario se ve obligado a rodar sobre hielo o nieve durante muchos meses al año. Para quienes esporádicamente vayan a esquiar o a disfrutar de la naturaleza se considera más apropiado un todo-terreno, más o menos confortable. En este aspecto, la oferta española es suficientemente amplia.

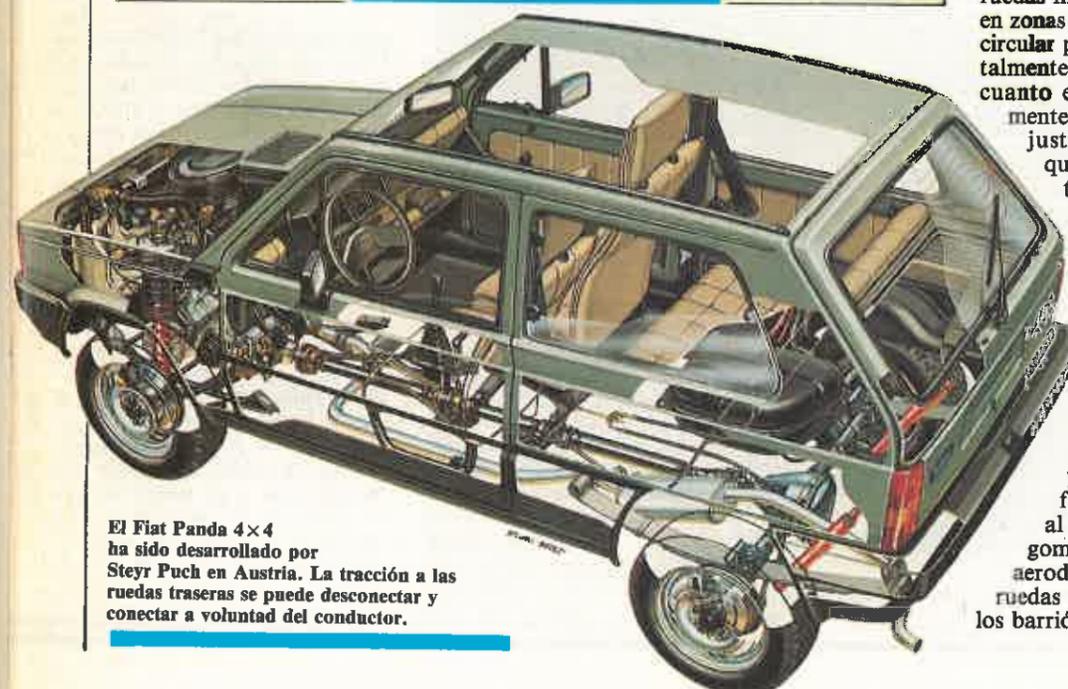
No obstante, algunos 4x4 sí se ofrecen en el mercado español, como los Audi 80 Quattro o el Audi Quattro. Las recentísimas versiones 100, 200 y Coupé Quattro no están todavía disponibles por el momento en nuestro mercado, pero deberían estarlo, si no todas, alguna en los próximos meses.

En Europa son cada día más frecuentes este tipo de vehículos, si bien conviene diferenciar claramente

los que persiguen una utilización segura en hielo, barro o nieve, de los que se enfocan casi exclusivamente a la competición o al menos lo que ofrecen son prestaciones excepcionales.

Este es el caso de los Citroën Visa 4x4 Mil Pistas, el Peugeot 205 Turbo 16 en su versión Cliente, el Lancia Delta S4 Stradale, e incluso el mencionado Audi Quattro, que también nos puede vender Seat.

Los otros, los familiares, los de utilización más estándar, se ofrecen en todos los tamaños y gustos: desde el pequeño Fiat Panda 4x4 hasta el gran Mitsubishi Starion, pasando por los más normales, como el Renault 18 4x4 Familiar o el Alfa 33 4x4, el Volkswagen Passat, Subaru Leone y el Honda Shuttle de inminente presentación. Para los próximos meses se anuncian nuevos modelos de tracción total, como el Ford RS 200 y el Porsche 959, ambos destinados casi exclusivamente a la competición.



El Fiat Panda 4x4 ha sido desarrollado por Steyr Puch en Austria. La tracción a las ruedas traseras se puede desconectar y conectar a voluntad del conductor.

que Audi y las marcas que posteriormente han seguido sus pasos han conseguido que el sobrepeso de una transmisión a las cuatro ruedas sea como máxima de 70 kilos (hay casos en que sólo es de 40 kilos), y, en segundo, el desgaste superior de los neumáticos.

El mayor desgaste de neumáticos y el que a baja velocidad, en conducción urbana principalmente, los consumos sí son mayores ha llevado a ciertos fabricantes a adoptar un sistema desconectable.

### Dos sistemas

En condiciones normales se utiliza el coche con sólo dos ruedas motrices, y sólo cuando las condiciones hacen aconsejable la tracción total se conectan las otras. Realmente este era el tipo de tracción a las cuatro ruedas de los todo-terreno aparecidos durante la Segunda Guerra Mundial. Por ejemplo, el famoso Jeep tenía tracción permanente a las ruedas traseras y conectable en las ruedas delanteras. Steyr Puch, Pininfarina, Lancia, etcétera, han realizado transmisiones de este tipo que se han aplicado respectivamente al Fiat Panda, al Alfa Romeo 33, al Delta, etcétera. Este sistema se aplica muy fácilmente a vehículos tracción delantera, de cuya caja de cambio sale un engranaje de toma de fuerza que acciona el eje posterior.

Desde el punto de vista de la conducción, la tracción a las cuatro ruedas supone una mayor seguridad.

Aunque simplemente el pavimento mojado por la lluvia ya pone de manifiesto un comportamiento más seguro, y que se consigue siempre una mayor efectividad y equilibrio en la frenada, la utilización de un coche con cuatro ruedas motrices para quienes no vivan en zonas de alta montaña o tengan que circular por caminos enfangados es totalmente superflua. Sin embargo, en cuanto el pavimento se hace escasamente adherente, adquiere toda su justificación. No es de extrañar que en los países nórdicos se estén vendiendo con facilidad.

Para los amantes de la velocidad tampoco resulta interesante el tema de las cuatro ruedas motrices. Si alguna vez llegaron a haber monoplazas de Fórmula 1 con esta transmisión fue porque en aquel momento la potencia de los motores había adelantado al desarrollo de los neumáticos y éstos carecían del agarre suficiente para pasar la potencia al suelo. Los progresos en las gomas y la aparición de apéndices aerodinámicos que evitaban que las ruedas patinaran en las aceleraciones los barrió de los circuitos.

Sergio Piccione

LANCIA Y SIN TECHO

NUEVO DELTA  
LANDAULET



Nuevo Lancia Delta convertible  
El diseño es del carroceros Zagato

**D**ESPUES de muy rigurosas pruebas, Lancia ha dado luz verde a la fabricación de una versión convertible del Delta GT, que será distribuida por la red oficial de la marca.

El diseño es de Zagato, a quien le fue encargado por Baronti, el director y propietario de Accamo & Moneta Baronti, una empresa carroceros de autobuses. El señor Baronti lo expuso —con un morro modificado— en el Salón de Turín, dentro de su propio stand, en el que pasó inadvertido.

El acuerdo entre Baronti y Lancia consiste en que éste se encargará de aprovisionar a la red de piezas de chapa de repuesto para estos coches. El resto correrá a cargo de Zagato, en cuya

planta se produce también el Maserati Biturbo Spider. Este recibirá los coches terminados y realizará la transformación, encargándose de repintarlos. En principio, será la inversión GT la que se utilice normalmente para la conversión, pero a petición del comprador se podrá realizar también con la 1.300, la 1.500 y la HF Turbo.

El estudio de Zagato ha sido muy cuidadoso. Se puede circular en invierno, en días soleados, con la capota quitada —se pliega y se extiende por medio de un motor eléctrico— sin que el aire afecte a los pasajeros, gracias a la protección que proporcionan los cristales laterales. Con el techo cerrado dicen que el coche no es

más ruidoso que en su versión normal, manteniendo las mismas prestaciones y consumos.

Por lo demás, gracias a la rigidez que proporciona su muy generosa barra antivuelco, el comportamiento es idéntico al de cualquier otro Delta.

Su comercialización en Italia debe comenzar en primavera, extendiéndose rápidamente al resto del mercado europeo.

En estos últimos meses, el señor Baronti quiere vencer a Lancia para que le permitan mantener la calandra típica de la marca, en vez de una de su propio diseño, condición que inicialmente le habían puesto para que siguiera adelante con el proyecto.



El salpicadero es más vistoso y futurista  
La funcionalidad del 924 ha sido olvidada, y sus defectos, eliminados

PARA EMPEZAR,  
220 CABALLOS

**E**N breves semanas, Porsche presentará la versión Turbo del 944. En los planes de Porsche, el coche debía haber estado a punto el pasado verano, para poderlos presentar en el Salón de París. Pero la huelga de los sindicatos del metal les ha retrasado seis meses en

el desarrollo del proyecto.

Exteriormente, tiene escasas diferencias con el 944 normal, a no ser unas tomas de aire para el motor. Bajo el capot, con el acoplamiento del turbocompresor, la potencia pasa a 220 caballos, sesenta más que la versión atmosférica.

También se han rediseñado los interiores y, sobre todo, el salpicadero, uno de los aspectos más criticados en el Porsche 924 por la frialdad de su diseño y mala visibilidad. El salpicadero recuerda ahora al del 928 S, del que toma el volante. También son de este modelo las nuevas llantas de aleación que llevará de serie.

Pocas diferencias exteriores con respecto al 944  
El coche se prueba en secreto en Estados Unidos



PORSCHE  
944 TURBO

COMPARADOS  
MOTOR 16

FRENTE A FRENTE

# BMW 524 TD CONTRA LANCIA THEMA TD UN RECORD SUPERADO

**N**O hace todavía dos años, una marca con la imagen de producir coches de altas prestaciones decidió que había que entrar en el terreno de los diesel, cada vez más demandados. Evidentemente, BMW no podía conformarse con lanzar cualquier cosa al mercado, por lo que trabajó de firme hasta conseguir dieselizar su motor de seis cilindros en línea, al que, además, adaptó un turbocompresor. El resultado fue un motor de 115 caballos, que instalado en la carrocería de la Serie 5 confería al coche unas prestaciones semejantes a las del motor de gasolina, con inyección

de dos litros de cilindrada. BMW pudo presumir de tener el diesel más rápido del mundo.

El BMW 524 TD se convirtió, por tanto, en un objetivo a batir por los competidores, que no le han dejado disfrutar demasiado tiempo de su privilegiada posición. El primero en despojarle de ella ha sido el nuevo Lancia Turbo-diesel, que dispone quizá de una mecánica menos elaborada —el motor tiene cuatro cilindros— y es algo menos potente, pero combinada con la muy bien estudiada carrocería del nuevo coche italiano consigue mejorar en todo las

prestaciones del alemán, con unos consumos menores.

Tanto uno como otro hacen que los más acérrimos adversarios de los motores de este tipo tengan que replantearse el asunto, pues prácticamente permiten promedios en carretera semejantes a los que se obtienen en versiones de gasolina, con confort equivalente y un consumo mínimo. La elección entre ambos coches hay que basarla en el contrapeso del prestigio de BMW frente al estilo de Lancia. Porque en este caso no se puede hablar de diferencia de calidades.

## INTERIORES: UN TEMA DE CENTIMETROS

La primera victoria del coche italiano en esta prueba comparativa la consigue en habitabilidad. Centímetro en mano, el Lancia se muestra ligeramente más amplio en todos los sentidos. Exteriormente, es algo más corto (tres centímetros) y con mayor distancia entre ejes (cuatro centímetros), cotas estas dos últimas que influyen muy directamente en la mayor amplitud del habitáculo, ofreciendo una mayor anchura interior y, sobre todo, un mayor espacio —que no es pequeño en el BMW— para las piernas de los ocupantes del asiento trasero. Esta diferencia entre ambos coches se hace más patente cuando se trata de acomodar tres pasajeros adultos en la parte de atrás. Entonces, esos centímetros de más se hacen muy importantes, junto con el detalle de que en el Lancia, al ser la tracción delantera, no tiene el importante túnel de la transmisión, que obliga a ir al pasajero del centro con las piernas sensiblemente abiertas.

La accesibilidad es buena en ambos coches. Las puertas son amplias y disponen de un buen ángulo de apertura.

BMW 524 TD



LANCIA THEMA TD



**Precio en la calle:**  
**3.594.047 ptas.**

**Fecha de presentación:** Junio de 1983.  
**Fabricante/Importador:** BMW Ibérica.  
**Garantía:** Un año, piezas y mano de obra.  
**Número de talleres:** 37.  
**Plazo de entrega:** Inmediata.

#### VIRTUDES

- Prestaciones.
- Consumo.
- Calidad de acabado.

#### DEFECTOS

- Volante demasiado grande.
- Rebotes del tren trasero.
- Equipamiento sucinto.



El salpicadero del BMW está bien estructurado. La instrumentación es algo escasa para un coche de sus pretensiones, aunque no sea un deportivo. Los asientos son bastante confortables, pero se desearía una mejor sujeción por parte de los delanteros.



ALFA ROMEO

Los asientos nos han parecido más confortables en el coche italiano, sin que ello quiera decir que no lo sean en el alemán. En el Lancia, las butacas delanteras sujetan más a sus ocupantes. Además tiene mayores posibilidades de regulación, incluso en las versiones más básicas, en las que la diferencia con las más caras es que el procedimiento de regular la altura del asiento es mecánico en vez de eléctrico. Además se puede también regular la inclinación del respaldo y la distancia del volante. Este último es regulable en altura, por lo que, todo unido, resulta imposible no encontrar una buena postura de conducción. En el BMW para conseguir tales posibilidades de regulación del asiento hay que recurrir a opciones. Además el volante, también opcionalmente, sólo puede regularse en distancia al conductor, siempre según el eje de la columna de la dirección, por lo que no termina de ser una posibilidad demasiado interesante.

Al final, la postura del volante del BMW siempre resulta peor que en el Lancia, al menos para los conductores de talla media española. El volante queda demasiado alto y hay que ir más cerca de lo normal para poder llegar bien a los pedales, muy adelantados. Estas diferencias deben residir en los diferentes tipos ergonómicos tomados por ambos fabricantes. El alemán parece pensar en el público alemán, mientras que el italiano parece tener unas miras más universales, o es que sus modelos se corresponden mejor con la constitución media de los españoles.

En la presentación, ambos coches están a la par. Aunque Lancia para el Thema ha escogido una gama de colores bastante oscuros, en general, y, a tono con éstos, los interiores también lo son bastante —quizá en el ánimo de ofrecer un ambiente semejante al de los

coches alemanes— siempre resultan algo más atractivos que en los BMW, demasiados oscuros. En ambos coches, los tapizados básicos son en tejidos con mezcla de nylon, pero opcionalmente se puede pedir una tapicería de cuero. Muy interesante en el Lancia la tapicería llamada *Alcantara*, con apariencia de piel vuelta, pero transpirable y lavable.

#### FICHA TÉCNICA

##### BMW 524 TD

**MOTOR Disposición:** Delantero, longitudinal. **Número de cilindros:** 6, en línea. **Línea:** 2.443 c.c. (81 x 81 mm.). **Cigüeñal:** De 7 apoyos. **Distribución:** Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. **Alimentación:** Bomba inyectora con turbocompresor. **Compresión:** 22 a 1. **Tipo de carburante:** Gasóleo. **Capacidad del depósito:** 70 litros. **Potencia máxima:** 115 CV a 4.800 rpm. **Par máximo:** 21,4 mkg. a 2.400 rpm.

**TRANSMISION Tracción:** A las ruedas traseras. **Caja de cambio:** Manual, de 5 marchas. **Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha:** 1.ª, 8,5 km/h.; 2.ª, 15,8 km/h.; 3.ª, 26,5 km/h.; 4.ª, 36,9 km/h.; 5.ª, 45,5 km/h. **Embrague:** Mando mecánico.

**DIRECCION Tipo:** De cremallera asistida. **Vueltas de volante entre topes:** 3,5. **Diámetro de giro:** 10,9 metros.

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

**SUSPENSIONES Tipo:** Independiente a las cuatro ruedas.

**RUEDAS Llantas:** De aleación, de 5,5 x 14 pulgadas. **Neumáticos:** 175 HR 14.

**PESO En orden de marcha:** 1.300 kg.

Los salpicaderos están bien resueltos en ambos coches, ofreciendo amplias guanteras cerradas. Sobre ellas, en ambos coches existe una repisa para poder colocar objetos pequeños y de poco peso, mejor resuelta en el coche italiano que en el alemán, en el que resulta más fácil que puedan irse al suelo por efecto de una arrancada o un frenazo.

La instrumentación que ofrece el Lancia es algo más completa que la del BMW. Ambos tienen cuentarrevoluciones, pero el coche italiano tiene, además de termómetro de la temperatura de agua, un manómetro y termómetro de aceite.

Sin ser ninguna maravilla, el equipo básico del Lancia es también más completo que el del BMW. Este último lleva cerraduras centralizadas de serie, pero no elevallas eléctrico en las cuatro puertas, que sí tiene el Lancia. Además, en el coche italiano se encuentran en serie detalles como, además de las luces correspondientes, lectores de mapas tanto en asiento delantero como en el trasero, etcétera. Ambos coches disponen de todas formas de una amplia lista de opciones que van desde las llantas de aleación hasta la computadora de viaje y el aire acondicionado, a cambio del cual Lancia ofrece un sistema de regulación constante de la temperatura interior del coche, muy eficaz.

En lo que se refiere a la calidad de acabado, como decíamos al principio, Lancia se ha puesto a la altura. Los BMW podrán atraer más o menos, pero lo que es cierto es que están impecablemente acabados. Y Lancia, con el Thema, se ha puesto al mismo nivel.

En lo que se refiere al maletero, ambos coches lo tienen muy amplio —un poco más el Lancia—, pero con el inconveniente de llevar la rueda de repuesto bajo el piso del mismo en donde si bien es cierto que va relativamen-



El salpicadero del Lancia también tiene buen diseño. La instrumentación es algo más completa, lo mismo que su equipo básico. Los asientos son cómodos y algo más envolventes que los de su rival. Se recomienda el tejido «alcántara», exclusivo de Lancia.



te protegida de robos, puede suponer una gran incomodidad si se viaja con el maletero lleno de equipajes. Muy útil el detalle de BMW de la caja de herramientas colocada en la tapa del maletero.

#### AL VOLANTE: LA ETERNA DISCUSION

Al enfrentar el Lancia Thema y el BMW 524 TD tenemos que entrar en la vieja discusión sobre que es mejor, si un tracción delantera o un motor delantero con tracción trasera. Hoy por hoy pensamos que para un turismo es mejor la tracción delantera, y no sólo por ahorro de peso y de permitir un mejor aprovechamiento del habitáculo, que no tiene que ceder nada de volumen a árboles de transmisión y diferenciales traseros. Lo que ocurre es que a partir de cierto tamaño de coche, que exige también cierto tamaño de motor, resulta difícil poder colocar la mecánica transversalmente, y colocándola longitudinalmente se pierda ya parte de la gracia. Pero Lancia lo ha conseguido, y con ello un tracción delantera que incluso en esta versión turbodiesel, que es la que más proporción del peso total del coche aguanta sobre el eje delantero, no tira excesivamente de morro a la entrada de las curvas. O, por lo menos, no tira más que el BMW, al que le afectan bastante los 50 kilos de peso extra que tiene con respecto a sus hermanos de gasolina. Además, el que el Lancia lleve una dirección más directa y que el volante no sea tan exageradamente grande como el del BMW, hacen que la sensación de manejabilidad sea más importante.

Por otra parte, mientras que la suspensión del coche italiano absorbe bien las irregularidades de los pavimentos de nuestras carreteras de segundo orden, la trasera del BMW rebota bastante, traduciéndose esos rebotes en curva en ciertas pérdidas de adherencia que afectan más al confort que a la estabilidad.

Ya que hablamos del confort, dejando al lado el de la suspensión, asientos, climatización/ventilación (igual de eficaz en ambos), etcétera,

hay que mencionar el nivel sonoro. Ambos coches tienen el motor muy bien insonorizado. Al ralentí, el del BMW, por ser un seis cilindros, vibra menos y se oye menos. Pero una vez en marcha, el funcionamiento del motor Sofim, con su correspondiente turbo, revisado por Lancia, es muy fino. Además, el más elaborado estudio de la carrocería del Thema contribuye a este bajo nivel, no dando lugar al más mínimo silbido de origen aerodinámico, que en cambio tiene el BMW, cuyo retrovisor es origen de un constante bufido en cuanto se superan los 140 kilómetros por hora.

#### FICHA TÉCNICA

##### LANCIA THEMA TD

**MOTOR Disposición:** Delantero transversal. **Número de cilindros:** 4, en línea. **Cilindrada:** 2.445 c.c. (93 x 90 mm.). **Cigüeñal:** De 5 apoyos. **Distribución:** Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. **Alimentación:** Bomba inyectora con turbocompresor. **Compresión:** 22 a 1. **Tipo de carburante:** Gasóleo. **Capacidad del depósito:** 70 litros. **Potencia máxima:** 100 CV a 4.100 rpm. **Par máximo:** 22,1 mkg. a 2.300 rpm.

**TRANSMISION Tracción:** A las ruedas delanteras. **Caja de cambio:** Manual de 5 marchas. **Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha:** 1.ª, 9,1 km/h.; 2.ª, 15,3 km/h.; 3.ª, 24,7 km/h.; 4.ª, 35 km/h.; 5.ª, 44,8 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:** Discos delante y detrás, con servo.

**SUSPENSIONES Tipo:** Independiente a las cuatro ruedas.

**RUEDAS Llantas:** De chapa, de 5 x 14 pulgadas. **Neumáticos:** 185/65 HR 14.

**PESO En orden de marcha:** 1.240 kg.

**Precio en la calle:**  
**3.509.000 ptas.**

**Fecha de presentación:** Octubre 1984. En España, septiembre 1985.  
**Fabricante/Importador:** Fiat Hispania.  
**Garantía:** 1 año, piezas y mano de obra.  
**Número de talleres:** 184.

#### VIRTUDES

- Prestaciones.
- Consumo.
- Calidad de acabado.

#### DEFECTOS

- Ruido al ralentí.
- Colores apagados.
- Equipamiento sucinto.

ambos motores tienen prácticamente la misma cilindrada, pero el BMW tiene 15 caballos más que el del Lancia, diferencia que se pierde en parte por los 60 kilos más que pesa el coche alemán. Por otra parte, la aerodinámica del 524 es bastante mediocre y la inversión de potencia que tiene que hacer para moverse es superior a la del Lancia. Concretamente, el Lancia tiene un coeficiente aerodinámico de 0,32, y el BMW de 0,38, que es una diferencia importante. Al final, en carretera, ambos coches están prácticamente a la par, con una ligera ventaja para el Lancia en velocidad punta. La suficiente para ser ahora el más rápido. El BMW, por ser un seis cilindros, tiene menores inercias que vencer a la hora de arrancar, por lo que se impone en las aceleraciones en los primeros 400 metros. Pero, después, el Lancia pega el tirón, gracias al cual iguala a su rival en las aceleraciones de 0 a 100 kilómetros por hora y en el kilómetro. En las recuperaciones desde 40 kilómetros por hora, la superioridad italiana es clara.

En el apartado de los consumos, esta diferencia se mantiene con gastos medios siempre inferiores en el Lancia, y en ambos casos muy bajos. Ambos

FRENTE A FRENTE

FRENTE A FRENTE

PRESTACIONES



Líder batido

	BMW	Lancia
<b>VELOC. MÁXIMA (km/h.)</b> ..	185,5	186,1
<b>ACELERACION (seg.)</b>		
400 m. salida parada .....	18,3	18,8
1.000 m. salida parada .....	33,2	33,2
De 0 a 100. km/h. ....	11,9	11,9
<b>RECUPERACION (seg.)</b>		
400 m. desde 40 km/h. en 4. <sup>a</sup>	22,9	21,0
400 m. desde 40 km/h. en 5. <sup>a</sup>	25,9	23,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. <sup>a</sup>	38,2	37,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. <sup>a</sup>	44,8	42,2
De 80 a 120 km/h. en 4. <sup>a</sup> .....	12,8	9,7
De 80 a 120 km/h. en 5. <sup>a</sup> .....	17,1	15,2

SONORIDAD



Silenciosos diesel

	BMW	Lancia
Al ralentí (dB) .....	50,9	55,8
A 60 km/h. (dB) .....	64,5	62,1
A 90 km/h. (dB) .....	69,5	67,3
A 120 km/h. (dB) .....	72,0	70,6
A 140 km/h. (dB) .....	74,5	72,6
Tope (dB) .....	78,5	78,4

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



EQUIPAMIENTO



Mínimas diferencias

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

FRENOS



Bravo, Lancia

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	BMW	Lancia
A 60 km/h. ....	12,1	10,8
A 100 km/h. ....	39,9	27,0
A 120 km/h. ....	61,1	45,1

coches disponen de cajas de cambio de desarrollos bien pensados y de manejo irreprochable, más suave en el Lancia que en el BMW.

Para terminar con este capítulo, sólo nos queda hablar de los frenos, buenos en el BMW, pero excelentes en el Lancia. Este último tiene cuatro discos, en vez de discos y tambores, que es lo que lleva el BMW, lo que le da una ventaja clara sobre todo en cuanto la velocidad aumenta.

BALANCE FINAL: TIEMPO DE RECONQUISTA

Aunque está por definirse por parte de Lancia cuál será el equipamiento básico del coche en España, en donde ya se ha anunciado cual va a ser su precio, pensamos que la diferencia con el BMW 524 TD no será mucha. Son, por tanto, las dos opciones más lógicas a considerar por quienes deseen una ber-

CONSUMO



Económicos, económicos

	BMW	Lancia
	Litros/100 km.	
<b>CIUDAD</b>		
A 26,8 km./h. ....	9,8	9,2
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km./h. de cruceo ...	6,3	5,7
En conducción rápida .....	11,4	10,8
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km./h. de cruceo ..	7,6	7,1
A fondo .....	8,9	8,2
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>		
Consumo medio ponder. ....	8,5	7,9
Recorrido (kilómetros) ....	770	810

BALANCE FINAL

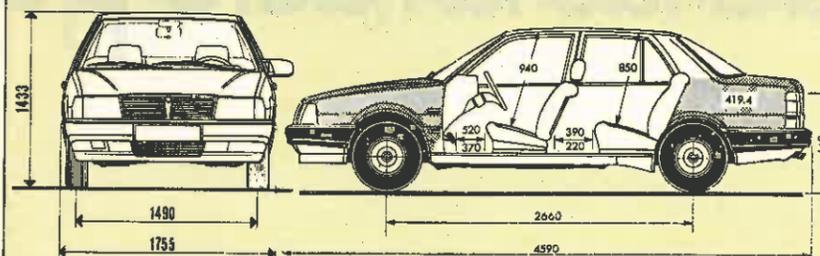


Victoria total

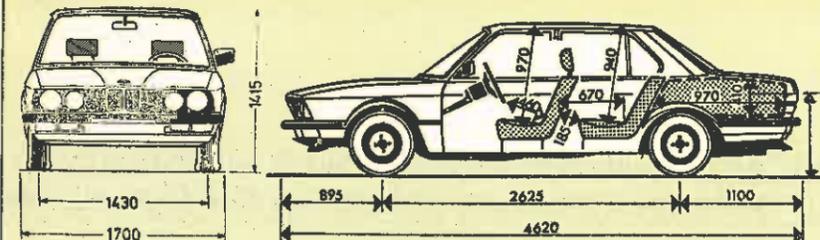
	BMW	Lancia
Velocidad máxima .....	2.º ****	1.º ****
Aceleraciones .....	1.º ****	1.º ****
Recuperaciones .....	2.º ****	1.º ****
Consumo .....	2.º ****	1.º ****
Transmisión .....	1.º ****	1.º ****
Caja de cambio .....	2.º ****	1.º ****
Frenos .....	2.º ***	1.º ****
Dirección .....	2.º ***	1.º ****
Comportamiento .....	2.º ***	1.º ****
Aptitudes urbanas .....	2.º ***	1.º ****
Autonomía .....	1.º ****	1.º ****
Habilitabilidad .....	2.º ***	1.º ****
Maletero .....	1.º ****	1.º ****
Confort .....	2.º ***	1.º ****
Sonoridad .....	2.º ****	1.º ****
Equipamiento .....	2.º ***	1.º ****

\*\*\*\* Excelente. \*\*\*\* Bueno. \*\*\* Normal. \*\* Regular. \* Malo.

LANCIA THEMA TD



BMW 524 TD



lina diesel con una cierta representatividad. El Lancia ofrece una mayor amplitud, unas prestaciones ligeramente superiores, unos consumos también ligeramente inferiores, mayor manejabilidad y confort de suspensión. Todo esto adobado con un cuidadoso acabado, con el que la marca italiana intenta ponerse al mismo nivel que su rival italiana, a la que en ese sentido ha tomado como ejemplo. Aparentemente lo ha conseguido. Pero esto es algo que debe acreditar frente al usuario español, que perdió buena parte del crédito en la marca italiana a causa de la corta serie de coupés Beta y HPE que se construyeron en España. Una historia que pertenece a las épocas más negras de la marca turinesa, que en los últimos años ha renacido de lo que estaban a punto de ser sus cenizas para permitirse disputar el sitio en la vanguardia de la categoría de sus diferentes modelos a valores seguros, como es el caso de BMW.

Sergio Piccione



MANOLO LAMA

PACO NADAL

J. RAMON DE LA MORENA

HECTOR DEL MAR

JOAQUIN PRAT MARTIN VALBUENA

MANUEL OLIVEROS

ORTIZ REMACHA

ANTONIO SOMOZA

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.



# Fuera de serie

## RAPSODIA EN ROJO



Si usted quiere impresionar a sus amistades aquí tiene un sistema espectacular de resultados infalibles: reparta periódicos al volante de un Ferrari Testa Rossa de 1958; el coche tan sólo vale ¡cuarenta y dos millones de pesetas! y es una reliquia prácticamente irreplicable. Tamaña locura no ha salido de nuestra mente, sino del cerebro de los dirigentes del diario americano *San Francisco Chronicle*; gracias a su frivolidad, los hombres del marketing han hecho el negocio del siglo con un crecimiento de ventas sin precedente.

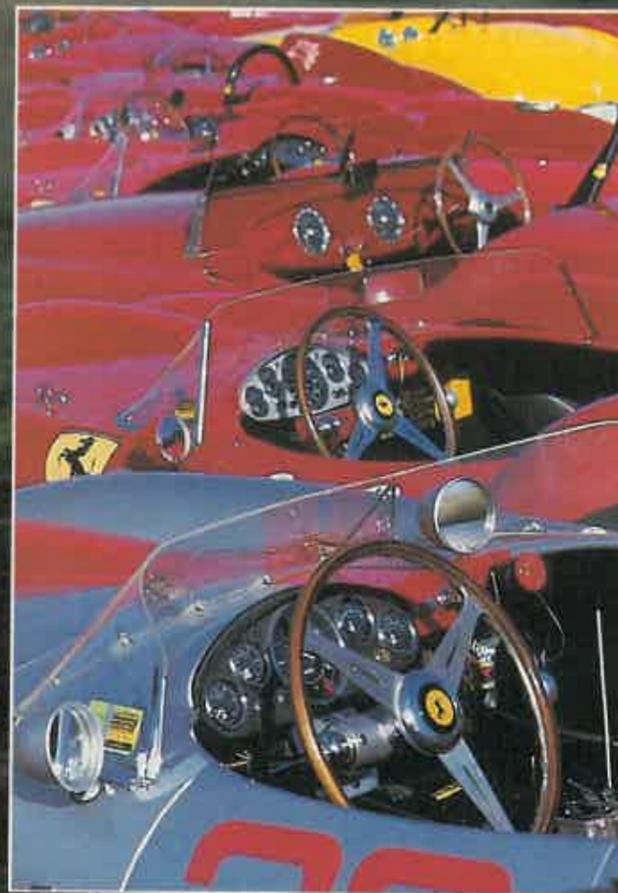
Ochocientos Ferrari más, al lado del modelo TR gris metálico y rojo, fueron los encargados de dar color y sabor a la concentración californiana de Monterrey, la mayor reunión de coches de la marca jamás vista en Estados Unidos; estuvieron presentes más de mil quinientos millones de pesetas en me-



tal, goma y «magia» Ferrari, una rapsodia en rojo suficiente para trastornar al más frío de los aficionados al automóvil de raza.

Monoplazas de Fórmula 1, biplazas sport y coches de calle, modelos de los

años cincuenta, de los sesenta y de los setenta estuvieron presentes en una impresionante parada al sol que terminó, como era de esperar, en una carrera a muerte celebrada en el circuito más próximo. Los ingenios empleados en la



Hay que tener muy poco cariño a los automóviles para reprimir un deseo impetuoso: saltar al interior de cualquiera de estos Ferrari para salir volando. A la izquierda se ve el Ferrari TR de 1958 que ahora se utiliza para repartir periódicos. Bajo estas líneas, otro Ferrari Testa Rossa y un GTO



El Ferrari 410 Sport es uno de los monstruos más salvajes creados por el mago Maranello para machacar a sus rivales. Cuatrocientos caballos de potencia hicieron las diferencias



competición fueron de lo más variopinto, pero los modelos que más captaron la atención general fueron, sin lugar a dudas, los 166 Mille Miglia, los 375 Mille Miglia, los 410 Sport y los inigualables GTO; una gloriosa generación de máquinas con historia propia, una generación que dominó el mundo de las carreras desde 1948 hasta 1963.

El 166 Mille Miglia que más impresionó en la reunión californiana fue un 166 Inter propiedad del millonario Briggs Cunningham. El venerable anciano estadounidense guarda como oro en paño este modelo Spyder Corsa, que fue el primero de su clase en llegar a Estados Unidos.

Otra fiera irresistible también presente en Monterrey fue el Ferrari 375 MM, un furioso coupé biplaza que desde su lanzamiento, en 1953, mantuvo el orgullo de la marca contra viento y marea, o lo que es lo mismo, contra Maseratti, Alfa Romeo y Lancia, sus rivales más encarnizados. El primer motor del 375 MM, un doce cilindros en V, estuvo destinado a los monoplazas de Indianápolis, pero el proyecto capotó y al final fue el modelo sport el heredero de tan ilustre mecánica. El cubicaje original de este motor, 4,1 litros, pasó pronto a 4,5 litros, y en las últimas versiones llegó a 4,9 litros, una carrera de cilindrada que tuvo su paralelismo en la potencia: desde los 300 caballos originales pasó hasta 350 pura

**El Ferrari 375 Mille Miglia en su elemento natural, el circuito. A la derecha, el motor V-12. Enzo Ferrari siempre tuvo una «especial simpatía por su armoniosa voz»**

sangre, y al final de su vida deportiva, ya con más de 370 caballos en sus entrañas, el coche logró imponerse en Le Mans conducido por Maurice Trintignant y el argentino Froilán González Fangio.

La evolución del modelo 375 MM dio lugar a un nuevo coche, el Ferrari 410 Sport, biplaza descubierto que cerró la línea de coches salvajes creados por el mago de Maranello para machacar a sus rivales; doce cilindros en V, 400 caballos de potencia, 24 bujías y cuatro distribuidores fueron los detalles más relevantes de un modelo en cuya creación intervino un ingeniero excepcional, Aurelio Lampredi, padre no sólo de los Ferrari y Lancia más gloriosos, sino también de un motor mucho más prosaico, pero igual de efectivo, el diesel de los Fiat y Seat Ritmo.

Los monoplazas de Fórmula 1, las otras glorias de Ferrari, también brillaron

bajo el sol californiano al lado de los inolvidables y rarísimos 250 GTO. Estaba el coche que dio a Niki Lauda su segundo título mundial, allá por 1977; el coche que en 1968 lanzó a Chris Amon al estrellato, y los «barrigudos» de la década de los cincuenta, los últimos coches que permitieron pronunciar al comandante Ferrari una de sus frases más gloriosas: «Yo nunca he visto un carro en el que los caballos vayan empujando desde atrás», esta teoría, clave durante toda una época de la competición, la rompieron los pequeños Cooper, de motor central posterior, en una carrera sobre el tortuoso trazado de Mónaco. El *agitador de hombres*, el enigmático anciano que dirige los destinos de la marca italiana, supo reponerse y siguió creando máquinas de sueño, máquinas como las vistas en Monterrey.

Angel Marco

## VENTAS POR MODELOS EN NOVIEMBRE

**A** PARECE por fin el Seat Ibiza en el panel de los modelos más vendidos durante el pasado mes de noviembre, y lo hace con una cifra bastante modesta, notablemente inferior al Ronda (más caro) y a otros modelos competitivos. Pero lo más destacado de noviembre ha sido la caída en la demanda de un 8,84 por 100, lo que sitúa a los once meses transcurridos en un descenso del 3,85 por 100. De esta criba sólo se salva Peugeot-Talbot, con un incremento del 36,7 por 100, mientras que FASA-Renault ha descendido en nada menos que un 28,2 por 100 y Citroën en un 36,7 por 100. Su modelo más vendido, el BX, no ocupa más que el puesto 14 de la clasificación general.

J.M.C.

	1984		1983	
	Noviembre	Enero-Nov.	Noviembre	Enero-Nov.
1.º Renault 11 .....	4.265	35.832	2.991	15.283
2.º Opel Corsa .....	3.638	34.444	3.280	34.416
3.º Peugeot 205 .....	2.596	27.635	—	—
4.º Ford Fiesta .....	2.223	27.827	3.423	29.261
5.º Seat Ronda .....	2.042	29.051	2.263	29.051
6.º Renault 9 .....	1.988	34.886	4.191	42.266
7.º Seat Panda .....	1.853	22.305	1.872	26.061
8.º Renault 5 .....	1.706	24.908	2.977	38.244
9.º Seat Ibiza .....	1.683	2.068	—	—
10.º Ford Escort .....	1.516	19.286	2.432	26.290
11.º Ford Orion .....	1.490	16.186	—	—
12.º T. Horizon .....	1.472	16.407	2.598	27.068
13.º Renault 18 .....	1.405	23.482	2.904	34.699
14.º Citroën BX .....	1.226	17.504	1.615	9.593
15.º VW Passat .....	1.042	10.985	—	—



## Oferta de la semana



### TRIUMPH ACCLAIM CON REGALO DE REYES

**C**ARLOS de Salamanca, distribuidor oficial de los automóviles Triumph en Madrid, lanza una oferta para los compradores navideños: el Triumph Acclaim estéreo. Esta promoción consiste en la instalación gratuita de un radiocasete Blaupunkt modelo Estocolmo, valorado en cuarenta mil pesetas aproximadamente. La campaña estará en vigor durante el mes de diciembre y posiblemente se prolongará en enero.

### Cómo elabora los precios totales y costo por kilómetro MOTOR16

**P**ARA 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

## LLEVAR NIÑOS CON SEGURIDAD

Me gustaría que me informaran del sistema más seguro de protección a bebés. ¿Existe algún accesorio para sujetar el cesto portabebés al asiento trasero de

en otras sigo teniendo calor. ¿Hay algún sistema de aire acondicionado más efectivo que el del Ronda o todos son por el estilo? Si lo hay, ¿qué modelos o marcas de automóviles lo utilizan?

He comprado unos tapacubos para las ruedas y me producen ruidos por vibración. Los tapacubos van sujetos por unas pestañas que penetran a presión. ¿Qué podría hacer para eliminar esos ruidos? Aparte de quitar los tapacubos, claro.

Santos G. Malagón  
Madrid

**Respuesta.**—Lamentablemente, los portabebés que hemos visto en las tiendas especializadas españolas no nos merecen demasiada confianza. Sin embargo, hemos visto en el extranjero (Italia, Gran Bretaña y Suecia, sobre todo) varios modelos que nos han parecido excelentes, aunque a la hora de la verdad, tampoco hemos podido someterlos a un análisis determinante. El de la fotografía, es un modelo diseñado por Volvo, que se

instala en sentido contrario al de la marcha. Podrán informarle sobre él en cualquier concesionario de esta marca.

En cuanto a lo del aire acondicionado, es un defecto de la mayoría de ellos. Se trata de los dispersores, que no reparten el aire frío por todo el habitáculo. Las diferencias entre unas y otras marcas son muy pequeñas y prácticamente en todas ellas va a encontrarse con el mismo problema. Los tapacubos posiblemente pueda fijarlos a las llantas con los propios tornillos de las ruedas, aunque este extremo no se lo podemos precisar por desconocer el modelo a que nos hace referencia.

## FALTA DE EDUCACION

La siguiente carta es para contarles los problemas que tengo con el seguro del automóvil y más en concreto con la cooperativa de repuestos Mutaxi, con domici-



lio en la calle paseo de la Chopera, número 3 (Madrid).

Pues bien, en dicha cooperativa los repuestos que te dan para el arreglo de un golpe y en lo que se refiere a los parachoques de fibra, como, por ejemplo, los de Renault-5, no son nuevos, sino que se limitan a repararlos y a pintarlos para que en el próximo golpe te lo puedan volver a dar. En mi caso, tengo un Renault-5 Copa, y de cuatro veces que me han tenido que cambiar el parachoques delantero me han dado un repuesto «pirata», es decir, un parachoques el cual las medidas eran distintas del original de Renault, y que la estética del coche dejaba mucho que desear. He hablado con el perito sobre el tema y me envía a los de la cooperativa, los de la cooperativa «me comen el coco», y me quieren hacer ver que el parachoques es nuevo y original.

Después de protestar y protestar y tener intenciones de denunciarlo a Industria me encuentro al día siguiente con una carta de dicho seguro en la cual me comunican que, «por exigir mis derechos», tienen a bien finalizar mi contrato de seguro, aunque para ello tengan que utilizar sin ton ni son el artículo 14 del Condicionado General del Seguro Voluntario, sin que dicho artículo venga a cuento en este caso.

Aquí no termina la novela, pues resulta que cogí la carta y me fui directamente a hablar con el señor que la firmaba, un tal Juan Jesús, el cual debo decir que tiene además de muy poca educación muy poca vergüenza, ya que yo soy sordo de am-

bos oídos por un accidente de circulación que tuve hace cerca de tres años, y al pedirle las razones por las que mi contrato quedaba rescindido de una forma un tanto anormal me lo empezó a explicar, le comenté que por favor me lo escribiese en un trozo de papel, ya que no le entendía, a lo cual tanto él como su secretaria no hicieron otra cosa que reírse, por lo cual opté por dejarlos con su risa, y amargado y lleno de vergüenza me sentí impotente y me tuve que marchar sin enterarme de por qué me habían rescindido el contrato.

Señores, al cabo del año pago más de sesenta mil pesetas por el seguro a todo riesgo, y resulta que no puedo hacer valer mis derechos, porque encima se ríen de ti.

Juan C. Canalejas  
Madrid

## SOLUCIONES A LOS PASATIEMPOS

**FOTO ROBOT:** 1: Renault. 2: BMW. 3: Ferrari. 4: Ford Escort. 5: Volkswagen (Golf). 6: Opel Corsa.

**AL PANEL LOCO:** Avión. Metro. Trineo. Autocar. Motonave. Triciclo. Patines.

**AL JEROGLIFICO:** «Si, solamente en carretera.»  
**A LA SOPA DE LETRAS:** Cilindros. Bielas. Cigüeñal. Válvulas. Balancines. Embolo. Segmentos. Bujías. Piñón. Transmisión. Frenos. Dirección. Embrague. Manguitos. Bornes. Cáster. Distribuidor. Disyuntor. Alternador. Gato.

## PEAJES

Tramo itinerario	Peaje por km.		
	Km.	Turismos (*)	Motocicletas
A-1 Burgos-Cantabria	76,1	6,90	4,30
A-2 Zaragoza-Vendrell	215,5	5,00	5,00
A-4 Sevilla-Cádiz	94,0	7,00	3,86
A-6 Vitoria-Adanero	69,5	7,90	4,40
A-7 Barcelona-La Jonquera	150,5	5,20	5,20
A-7 Barcelona-Tarragona	99,0	5,35	5,35
A-7 Tarragona-Valencia	226,5	7,15	3,25
A-7 Valencia-Alicante	114,5	6,40	3,80
A-8 Bilbao-Behovia	111,0	8,50	4,20
A-9 Ferrol-Portugal	85,5	5,50	5,50
A-15 Iruzun-Tudela	99,0	5,80	2,20
A-19 Montgat-Mataró	16,5	8,20	8,20
A-66 León-Campomanes	89,0	9,80	9,80
A-68 Bilbao-Zaragoza	297,0	7,50	2,70

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

## SEGURO OBLIGATORIO

Gr. 1, hasta 28 CV	Precios		
	A 12 meses	A 24 meses	A 36 meses
Gr. 2, de 29 a 33 CV	17,5	35,0	52,5
Gr. 3, de 34 a 42 CV	16,2	32,4	48,6
Gr. 4, de 43 a 53 CV	15,6	31,2	46,8
Gr. 5, de 54 a 75 CV	16,2	32,4	48,6
Gr. 6, de 76 a 118 CV	16,2	32,4	48,6
Gr. 7, de 119 a 215 CV	16,2	32,4	48,6
Gr. 8, 216 en adelante	16,2	32,4	48,6

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	35,0	52,5
Sefictraoña	16,2	32,4	48,6
GM-AC	16,0	32,0	48,0
Renault FI	15,6	31,2	46,8
Cofic (Peugeot-Talbot)	16,2	32,4	48,6
Fisacat	16,2	32,4	48,6

forma segura y fiable? Poseo un Ronda 1.600 con aire acondicionado. Cuando pongo en funcionamiento el acondicionamiento de aire, me deja partes del cuerpo excesivamente frías y

## CRITICA DE TIENDAS

### PORSCHE ESPAÑA: EL COCHE, LO MAS IMPORTANTE

EN el paseo de la Castellana, de Madrid, esquina a la plaza del Cuzco, edificio Cuzco IV, Porsche España ha inaugurado una exposición (la única representación propiedad de la marca en Europa), con una superficie de 600 metros cuadrados y una decoración tremendamente sobria y funcional, en donde lo único que realmente destaca es el coche, si bien la calidad de la decoración está en consonancia con los principios de calidad de la marca.

Es de destacar el cuidadísimo trato al cliente. La entrega del coche se realiza en la propia exposición y la atención por parte de los vendedores es excelente, dominando, además, perfectamente el producto.

La financiación la realizan a través de agentes externos, financiera o leasing, siendo éste uno de los sistemas más utilizados, otra variedad puede ser la financiación interna, estudiando las necesidades de cada cliente.

Admiten y comercializan coche usado. Próximamente pondrán en funcionamiento un servicio de placa turística con recompra asegurada.

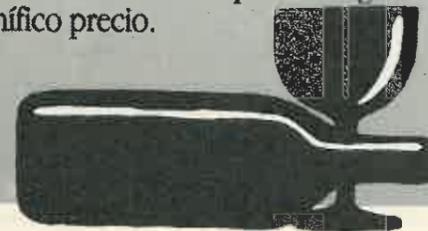
Los talleres se encuentran en la carretera de Barcelona, km. 14,600, con una superficie de 700 metros cuadrados, y unas instalaciones modelo, que debe servir de ejemplo a los demás concesionarios a la hora de montar su taller: tres mecánicos componen la plantilla, seleccionados en distintos centros Porsche-Saab del mundo, y todos ellos hablan inglés, con lo que su comunicación con los posibles clientes extranjeros está solucionada.



**Puntuaciones:**  
Stock, 8; talleres, 7; vendedores, 9; exposición, 9.

# 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. Beneficiarse 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 CLUB16, Hnos. García Noblejas, 41. Madrid 17.

Envíeme  
cajas de 6 botellas de Rioja Sagasta 1981, al precio de 2.400 ptas/caja.

Nombre \_\_\_\_\_

Dirección \_\_\_\_\_

Localidad \_\_\_\_\_

Tel. \_\_\_\_\_

D. Postal \_\_\_\_\_

Adjunto talón a nombre de INREVISIA 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.**

## FRENE SIN RESBALAR

EN la actualidad, los sistemas de frenado no se evalúan exclusivamente por su capacidad de detener el coche a cierta velocidad, sino por cómo son capaces de detenerlo. Un vehículo con mucha

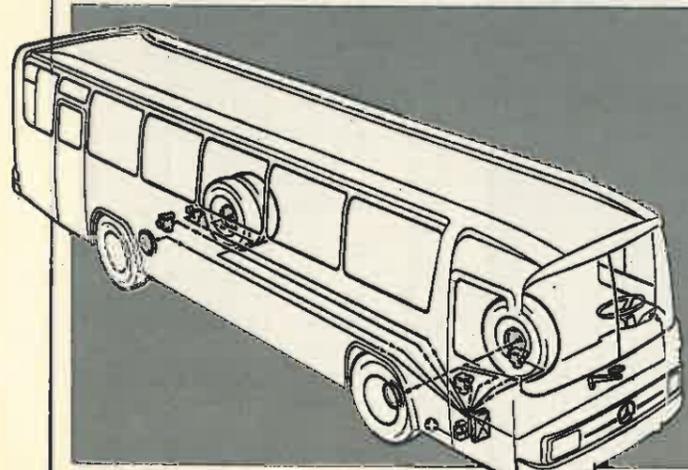
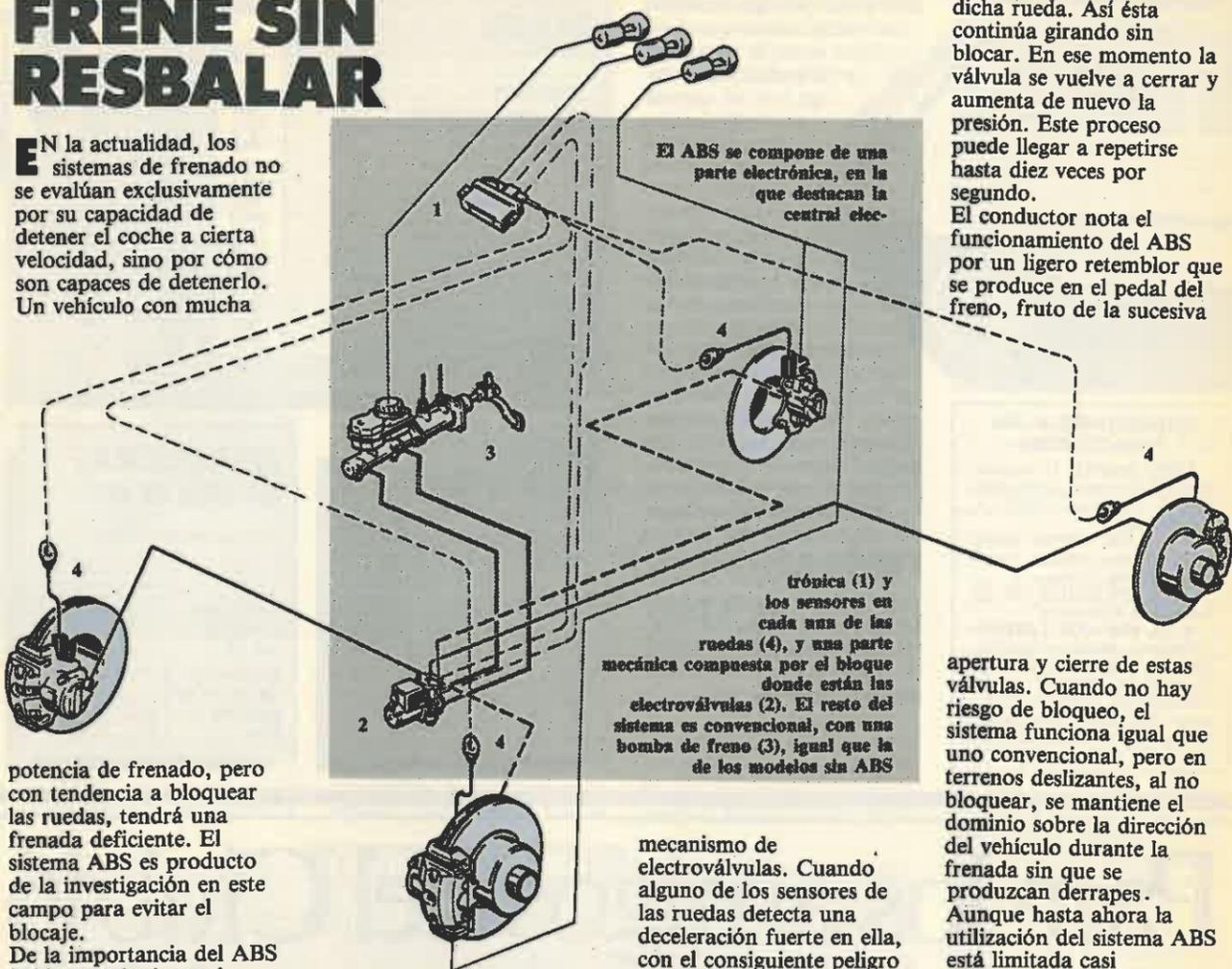
potencia de frenado, pero con tendencia a bloquear las ruedas, tendrá una frenada deficiente. El sistema ABS es producto de la investigación en este campo para evitar el bloqueo. De la importancia del ABS habla por sí mismo el hecho de que marcas tan prestigiosas como BMW, Mercedes, Audi, Lancia, etcétera incorporen sistemas antibloqueo en sus modelos más sofisticados.

El ABS se compone básicamente de una unidad electrónica conectada a unos sensores dispuestos en cada una de las ruedas y que manda órdenes a un

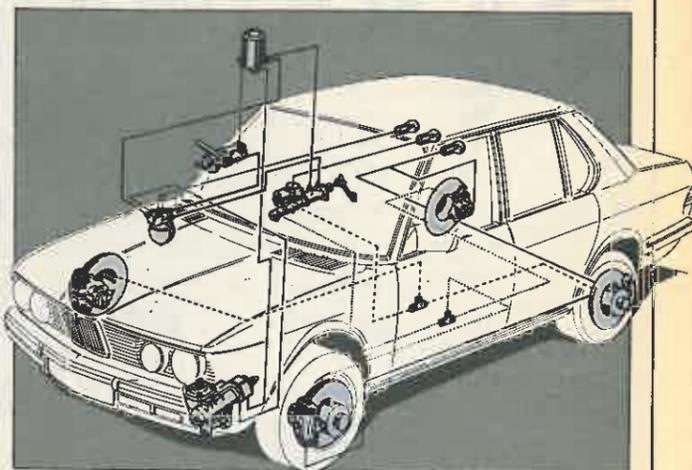
mecanismo de electroválvulas. Cuando alguno de los sensores de las ruedas detecta una deceleración fuerte en ella, con el consiguiente peligro de que se produzca el bloqueo, manda una señal a la central electrónica, que a su vez hace que la electroválvula se abra y disminuya la presión del líquido de frenos sobre

dicha rueda. Así ésta continúa girando sin bloquear. En ese momento la válvula se vuelve a cerrar y aumenta de nuevo la presión. Este proceso puede llegar a repetirse hasta diez veces por segundo. El conductor nota el funcionamiento del ABS por un ligero retemblo que se produce en el pedal del freno, fruto de la sucesiva

apertura y cierre de estas válvulas. Cuando no hay riesgo de bloqueo, el sistema funciona igual que uno convencional, pero en terrenos deslizantes, al no bloquear, se mantiene el dominio sobre la dirección del vehículo durante la frenada sin que se produzcan derrapes. Aunque hasta ahora la utilización del sistema ABS está limitada casi exclusivamente a coches de alta categoría, cada día su aplicación es mayor no sólo dentro de los automóviles de turismo, sino también en los vehículos industriales.



El sistema ABS también se ha aplicado a los vehículos industriales para mejorar su seguridad. Su funcionamiento es el mismo que en los vehículos de turismo y sus elementos, muy similares



Como se puede apreciar en el dibujo, la diferencia entre un sistema hidráulico convencional y otro con ABS es mínima

t h j h f e n e i s d b g  
s r m s r o s k j a i e d  
o o a o e l o b b l r u i  
t t n n h o r i a u e g s  
n n g e s b d e l v c a t  
e u u r c m n l a l c r r  
m y i f i e i a n a i b i  
g s t x g h l s c v o m b  
e i o b u j i a i r n e u  
s d s z e y c p n o t w i  
m k p i ñ o n e e x n r d  
r e t r a c s s s g a t o  
o k m a l t e r n a d o r

## FOTO ROBOT



### FOTO ROBOT

Localizar los seis modelos de coches que intervienen en la formación de los dos prototipos que ofrecemos esta semana.

## SOPA DE LETRAS

Buscar las veinte piezas, elementos o sistemas que pueden encontrarse en el interior de un coche, nunca visibles desde el exterior. Y están todas, hasta el «gato».

## PANEL LOCO

Con las palabras consignadas en la columna de la izquierda y ayudándose con la letra que aparece en el centro del panel, formar siete maneras diferentes de viajar.

PANEL LOCO	
VINO	A
RETO	M
TERNO	I
CAROTA	U
MANOTEQ	V
CITRICO	L
ESPITA	N

Soluciones en página 33.

## JEROGLIFICO

## NOTA



¿Te pones alguna vez el cinturón de seguridad?

## Aquellos locos en sus cacharros

### El primer Niki Lauda

MIENTRAS España se desangraba en guerras coloniales y sufría una de las mayores crisis ideológicas y culturales de su historia, protagonizadas por la llamada generación del 98, en el resto de Europa y en Estados Unidos se libraba encarnizada batalla por la supremacía de la industria del automóvil de gasolina.

En Francia y Alemania, los inventores, los fabricantes y el público en general se apasionaban con las nuevas máquinas. En Europa, los terratenientes ilustrados, los comerciantes adinerados, los aristócratas jóvenes y los fabricantes y traficantes de armas —el negocio más fructífero de la época— retozaban por campos y ciudades en increíbles automóviles, ruidosos, humeantes y saltarines, entregados al vértigo de la complejidad mecánica y de la velocidad. Los Benz, los Panhard, los Peugeot y hasta los Duryea americanos lograban alcan-

zar la enloquecida velocidad de 18-20 kilómetros por hora, en llano.

Cuesta abajo, el señor que ven ustedes en la foto, el belga Jenatzy, consiguió sobrepasar por primera vez en la historia los 100 kilómetros por hora. Este primer Niki Lauda montaba un prototipo fabricado por la Société Générale des Transports Automobiles de France, cuyos coches de serie no podían, sin embargo, sobrepasar los

14 por hora. Pero Jenatzy se hizo famoso «por el riesgo que supone conducir a tan increíble velocidad», como escribió un periodista de la época. En la foto está el hombre recibiendo los laureles del triunfo a bordo de su artefacto infernal llamado «Jamais Contente».

Después del champaña y el beso de madame, posó para la historia.

*Carmen Rico-Godoy*



**¿CIRCULE POR SU CARRIL?**

**Cálculo de su tasa de alcoholemia**

Las escalas de alcoholemia se dividen en tres niveles de gravedad:

- 1. Escala de 0 a 0,50 g/l: No se permite la conducción.
- 2. Escala de 0,51 a 0,80 g/l: Se permite la conducción por un tiempo limitado.
- 3. Escala de 0,81 a 1,50 g/l: Se permite la conducción por un tiempo limitado.

## CONCURSO

### Autopistas como tema

La autopista y/o los túneles del Guadarrama serán el tema del primer concurso de redacción que convoca Iberpistas, S. A., para alumnos de quinto a octavo de EGB. Los trabajos, deberán tener una extensión máxima de cuatro cuartillas escritas a mano por una sola cara. El primer premio es un viaje para tres personas a las islas Canarias y los originales se tendrán que remitir antes del 1 de junio de 1985 al departamento de relaciones exteriores de Iberpistas, S. A., calle Pío Baroja, n.º 6, 4.ª planta, 28009-Madrid.



## CONDUCCION

### ALCOHOLIMETRO DE BOLSILLO

Si ha tomado una copas antes de ponerse al volante y desea conocer aproximadamente cuál es su tasa de alcoholemia, la regla de cálculo normalcohol puede resultarle de utilidad. Esta regla de cálculo, editada por Inesiba, es de muy fácil manejo, e incluye una serie de recomendaciones de tipo general sobre el consumo de bebidas alcohólicas si se ha de conducir.

La tabla distingue la ingestión de alcohol en ayunas y las copas tomadas en el transcurso de las comidas, con resultados independientes. La editorial la proporciona gratuitamente a todos aquellos interesados que mediante carta lo soliciten a Jorge Juan, 21, 4.º D, 28001-Madrid.

## La foto premiada



### ¿CIRCULE POR SU CARRIL?

TODO un alarde imaginativo el que recoge esta instantánea. Porque hay que echarle imaginación para en tan poco lienzo/asfalto desparramar tanto kilos de pintura/óleo. ¿Se trata de indefinición del trazado o pruebas de desgaste? Circular por un carril, si, siempre. Pero en este caso, ¿por cuál? La foto nos ha sido remitida por Felipe López Salam, de Valladolid, que recibirá una suscripción gratuita por seis meses a MOTOR16.

## LIBROS

### VIAJAR BARATO

DISTRIBUIDAS por Muchnik Editores y editadas por Salimos, S. A., acaban de aparecer en el mercado las Guías Salimos de Europa, Escandinavia, Sudamérica y New York, que se venden al precio de 1.800 pesetas, salvo la de Europa, que cuesta 2.600 pesetas, y tiene ya 27 ediciones que se actualizan cada año.

Estas guías pretenden ayudar al viajero que quiere aprovechar su viaje sin que ello le cueste grandes sumas de dinero.



## EXPOSICIONES

### A vueltas con el arte

Desde el pasado viernes 21 de diciembre, y hasta finales del mes de enero, estará abierta al público en la librería Delos, de Madrid, calle Blasco de Garay, n.º 5, una exposición de acuarelas del pintor Ernesto de Salas, artista que ha realizado numerosas exposiciones tanto individuales como colectivas. La sala está abierta al público de 10 a 14 horas y de 17 a 21 horas.

## CINE

### Cannonball, de nuevo

Las vacaciones navideñas son una buena oportunidad para ir al cine a ver películas que sólo pretenden ser entretenidas. Este es el caso de la segunda parte de «Los locos del Cannonball», que ahora de proyecta en algunas pantallas españolas, donde se repiten una y otra vez situaciones y vehículos estafalarios que participan en esta desmadrada carrera en la que todo vale. Burt Reynolds, Dean Martin, Frank Sinatra y Shirley MacLaine son sus principales protagonistas.



**OPEL CORSA, EL PRESTIGIO COMO META**

## Movilauto, S. A.

20 años de experiencia en OPEL

Bravo Murillo, 36. Teléf. 446 62 50.  
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**



## HERRAMAR SERVICIO OFICIAL SEAT Audi VW

**ATENCION, 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

## Los mejores coches ingleses.



Véalos en:

Galleo, 104	Teléfono: 263 34 00
P.º de Recoletos, 16	Teléfono: 276 46 00
Coslada, 6	Teléfono: 265 91 57
Goya, 99	Teléfono: 431 67 07
Ríos Rosas, 56	Teléfono: 234 58 72
Padre Damián, 7	Teléfono: 468 08 00

**JAGUAR**  
C. DE SALAMANCA S.A.  
Ríos Rosas 56 Madrid  
Tel. 234 58 72

## 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 (Junto a Gasolinera) Teléfono 217 22 63 MADRID

## 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-7.

## 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

**motor gas**

**CONCESIONARIO OFICIAL**

JUNTO A LA IGLESIA MEXICANA

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

**OPEL**

**MADRID**

**ABRIMOS SABADOS TARDE**

JUNTO AL BERNABEU

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



## 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 253 K que permiten procesar todo tipo de programas (database, lenguajes, etc.).

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

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

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

### TECNICAMENTE

Consola básica: micro Z80A y 4 Mhz. Bus de datos 16 bits, 16 colores, 3 fuentes sonido - 5 octavas. Alta resolución (280x192) 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 performateados de 253 K cada uno.

Teclado profesional. Impresora de margarita de alta calidad. A través del RS-232 se puede incorporar hasta 18 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, 95. 28046 Madrid y recibirá información sin compromiso alguno.

D. \_\_\_\_\_ M.16

Dirección: \_\_\_\_\_

Localidad: \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_

Teléfono: \_\_\_\_\_

**CBS COLECOVISION**  
**ADAM™**

Un sistema en crecimiento.

**A FONDO**

**TALBOT SOLARA ESCORIAL 1.6**

**RENACIMIENTO TARDIO**



## VIRTUDES DEFECTOS

Estabilidad	Consumos elevados
Habitabilidad y confort de marcha	Dirección sensible a alta velocidad
Equipo superior al de sus competidores	Velocidad máxima escasa (automático)

**L**OS Escorial son la última evolución del modelo Solara, que se vende ahora en tres únicas versiones, lo que viene a clarificar la oferta de la marca; y eso que, a las clásicas de gasolina, se ha añadido una variante diesel, ya probada en estas páginas (número 54).

La completa similitud de características mecánicas entre los actuales Solara Escorial de gasolina hacen poco

aconsejable dedicar en exclusiva una prueba a fondo para cada uno de los dos existentes. De hecho, la única diferencia es la transmisión, pues el modelo básico cuenta con caja de cambio manual de cinco velocidades, al que se añade una opción con cambio automático. Así, pues, probamos el modelo de cambio manual y reseñamos a su lado las cifras de prestaciones y consumo obtenidas con el automático, que, por cierto, difieren de modo considerable.

No hay, sin embargo, cambios en el comportamiento, pues se trata del mismo coche con dos tipos de transmisión. En todo caso, el rendimiento de los frenos es algo peor en la versión automática, ya que, funcionando en caliente, llevan bastante mal el suplemento de peso y la falta de retención motriz típicos de los coches con transmisión automática.

Los Escorial de gasolina siguen contando con las características básicas de



RAMON RODRIGUEZ

sus predecesores: un motor de 1,6 litros y 90 caballos, sobre una carrocería de tres volúmenes y línea muy conocida. La denominación Escorial queda justificada por el evidente cuidado de su presentación.

Los nuevos Solara prescinden de escalones intermedios y escogen directamente los niveles de presentación y equipamiento de los modelos más cuidados de la etapa anterior. Esto les hace especialmente atractivos, sobre todo porque sus precios son muy competitivos frente a ejemplares de la concurrencia menos equipados.

### MECANICA



Aunque los nuevos Solara del 85 han renovado su apellido, acudiendo a la denominación Escorial, su fisonomía es muy similar a la de versiones anteriores, y también su configuración mecánica. Así, el motor sigue siendo el clásico de hierro fundido, en idéntica versión a la que equipaba el modelo anterior, denominado sencillamente Solara GLS. De sus 1.592 centímetros cúbicos, se obtienen 90 caballos de potencia a 5.400 revoluciones por minuto, con un respetable valor de par, que es de 13,8 metros/kilo a 3.000 revoluciones. Estas cifras reflejan un carácter ya clásico de este motor; su potencia no es exagerada, pero sí suficiente, y además se produce a un régimen de giro muy accesible.

Su comportamiento es muy elástico, lo que se manifiesta en una natural facilidad para cambiar de régimen, así como un irreprochable funcionamiento a cualquier velocidad; así, su forma de

### FICHA TECNICA

#### TALBOT SOLARA ESCORIAL 1.6



**MOTOR** Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.592 c.c. (80,6 x 78 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: Carburador de doble cuerpo. Compresión: 9,35 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 58 litros. Potencia máxima: 90 CV a 5.400 r.p.m. Par máximo: 13,8 mkg. a 3.000 r.p.m.

**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas (o automática de 3). Velocidad a 1.000 r.p.m. en cada marcha manual: 1.ª, 8,1 km/h.; 2.ª, 14,1 km/h.; 3.ª, 20,6 km/h.; 4.ª, 27,7 km/h.; 5.ª, 33,6 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

**DIRECCION** Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,8. Diámetro de giro: 11,2 metros.

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

**SUSENSIONES** Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

**RUEDAS** Llantas: De chapa, de 5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 165/70 SR13.

**PESO** En orden de marcha: 1.090 kg.

devorar kilómetros a alto régimen es impresionante, dando de continuo la impresión de que bajo el capó viven realmente 90 caballos de potencia. Y en marcha urbana, en cualquier condición e incluso con escasa habilidad sobre el cambio de marchas, el motor supera todas las dificultades.

Todas estas ventajas tienen una contrapartida en el consumo, que es siempre algo superior al de los coches de su categoría.

A velocidades estabilizadas, la diferencia es leve y soportable, pero cuando se afronta el tráfico urbano o el ritmo vivo sobre carreteras accidentadas, las cifras se van por las nubes.

Las cualidades del motor son las mismas en ambas versiones. Ambas transmisiones, la manual, de cinco velocidades, y la automática, de tres, se adaptan muy bien a las bondades de este veterano propulsor.

### COMPORTAMIENTO



Las apreciaciones sobre el comportamiento son similares a las que ya observamos con ocasión de la versión diesel, e idénticas a las de cualquier Solara GLS. Con la particularidad, eso sí, de que su dirección es asistida en serie, característica que ya presentaban los Solara SX de la generación anterior.

### COLORES



\* Los colores metalizados son opcionales.



En la instrumentación no falta prácticamente nada y los detalles, salvo pequeñas pegadas de acabado, están bien resueltos. Las llantas de aluminio son opcionales.



### EQUIPAMIENTO



#### Nadie da más

Cuentarrevoluciones	SI
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro agua	SI
Manómetro presión aceite	SI
Voltímetro/Amperímetro	SI
Reloj	SI
Testigo reserva carburante	SI
Testigo freno de mano	SI
Testigo estérter	SI
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
Elevallas eléctricos (delanteros/traseros)	SI/NO
Cerraduras centralizadas	SI
Respaldo posterior divisible	NO
Luz orientable (lector de mapas)	SI
Tapón de gasolina con llave	SI

Una de las bazas fuertes del Escorial, como ya lo fuera del simple Solara —consideración ineludible, pues son idénticos—, es su estabilidad. Los límites del coche son más altos de los que un conductor pacífico pueda soportar nunca, y las cuatro ruedas caminan siempre con seguridad sobre el asfalto; sólo se produce una impresión dudosa a ritmo vivo, ya que el balanceo de la carrocería en curva es considerable, lo que perjudica un poco al confort y estabilidad de los ocupantes sobre sus asientos. Pero la seguridad es absoluta, incluso viajando bastante deprisa.

La suspensión del Solara Escorial está concebida para proporcionar el máximo confort de marcha, con diseño independiente a las cuatro ruedas y una combinación de barras de torsión (delante) y muelles helicoidales (atrás). Esto proporciona una buena blandura de reacciones y la reseñada tendencia al balanceo en cuanto las curvas se abordan a mayor ritmo del normal.

Unicamente si se rueda absolutamente rápido, y en especial si el suelo no es por completo liso y regular, el Solara Escorial sorprende con fuertes desbandadas del tren delantero, en el que se llegan a apreciar pérdidas de tracción en curva de radio cerrado y poco recomendables despegues en los cambios de rasante.

A todo este panorama de suavidades de marcha se suma la contribución de la dirección asistida, que resulta extremadamente sensible y ligera a alta velocidad. Es lo mismo que ocurría en la versión diesel, pero con el agravante de que el modelo de gasolina soporta menos kilos en el tren delantero y sus prestaciones son considerablemente mayores.

Los frenos resultan estrictamente justos para ser utilizados en marcha normal, pero pierden bastante eficacia cuando funcionan a temperaturas elevadas.

No ayuda nada el nuevo carenado de plástico de las llantas, muy elegante y sobrio, pero que es obstáculo para la refrigeración dinámica de los frenos.

En materia de prestaciones y consumos, ambas versiones de gasolina muestran una exagerada tendencia a gastar combustible en cuanto se fuerza el ritmo de marcha. La versión manual consume demasiado en tráfico urbano, y bastante más de lo normal a velocidades estabilizadas convencionales,

### PRESTACIONES



#### Veloz contra elástico

	Manual	Automático
VELOC. MÁXIMA (km/h.)	163,6	150,2
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	19,0	21,0
1.000 m. salida parada	34,9	38,1
De 0 a 100 km/h.	13,4	17,3
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	19,2	18,5
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	21,7	—
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	35,5	34,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	39,3	—
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	11,3	14,1
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	15,6	—

mientras que a ritmo fuerte se obtienen volúmenes de gasto coherentes. El automático hace pagar bien caro el confort de conducción que proporciona: su consumo urbano es ligeramente mejor que el de la versión manual, pero a velocidades estabilizadas gasta un litro largo de más por cada 100 kilómetros, que es una cantidad considerable. Circulando a marcha rápida, las diferencias se acentúan, pero si damos preponderancia a los datos del ciclo urbano, el precio por kilómetro de la versión con cambio automático no es mucho más elevado que en el Solara de cambio manual.

Estos son datos que el comprador tendrá que valorar en función de los kilómetros que recorra al año tanto en ciudad como en carretera.

La velocidad máxima es muy superior en la versión de cambio manual. El automático pierde segundos, tal vez valiosos, en aceleraciones y recuperaciones a coche lanzado, pero, a cambio, se recupera muy bien desde velocidades bajas, en distancias cortas o largas. No en vano cuenta con la ventaja de toda transmisión automática, que consiste en que la relación se acorta en cuanto se hace presión a fondo sobre el acelerador.

El comportamiento del cambio automático es bueno. Se aprecian los clásicos tirones en los pasos de relación, pero la caja capta con singular rapidez los cambios de régimen y carga, y se mantiene siempre la relación correcta. El mando es suave y preciso, y tolera muy bien movimientos equivocados, como introducir la relación 1 a 150 kilómetros por hora: el motor nunca pasará de las 6.000 revoluciones por minuto...

CARROCERIA



La carrocería del Escorial sigue siendo estructuralmente idéntica a la de todo Solara conocido; se trata de una berlina clásica de tres volúmenes, con maletero separado y asiento trasero fijo; que no ofrece posibilidad alguna de convertir su interior para combinar pasajeros y carga.

Esencialmente es una carrocería sólida y segura, pues deriva directamente de la de los Talbot 150, que han sido pioneros en su tamaño en cuanto a seguridad. Desde el punto de vista técnico, sus soluciones siguen siendo avan-

FRENOS

Bien en frío



DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h. ....	13,2
A 100 km/h. ....	36,1
A 120 km/h. ....	51,9



Una planta motriz muy experimentada Brillante en potencia y reprobable en consumo

zadas, y sólo el paso del tiempo puede poner en duda el aspecto estilístico, pues uno de los reparos que puede ponerse al Talbot Solara Escorial es que su línea estética está ya demasiado vista.

El interior está remodelado, con nuevos colores y tapizados, y un conjunto de equipamiento que roza lo suntuoso. No falta nada (en todo caso unos elevalunas eléctricos traseros, que serían mucho pedir para el precio del coche), y el tablero de instrumentos incluye to-

El interior de la gama Escorial está muy cuidado. Todos los revestimientos, incluidos asientos y guarnecidos de puertas, son de terciopelo. Un inconveniente de los asientos es que los delanteros recogen bastante poco el cuerpo.



Una única diferencia entre la versión manual y la automática: la transmisión y el correspondiente selector del cambio. El automático, a la izquierda, es fácil y preciso de accionar, mientras que el manual tiene sus asperezas.



da la instrumentación necesaria para la conducción.

Los asientos presentan una excelente capacidad para cuatro e incluso cinco adultos, y sus revestimientos en terciopelo resultan muy agradables.

La marca de Villaverde ha hecho un esfuerzo considerable de mejora en sus acabados, pese a lo cual se registran algunas —poco importantes— anomalías, como, por ejemplo, algunos hilos completamente sueltos en las costuras de conformación de las banquetas delanteras.

En el capítulo de los defectos habría señalar que los respaldos son poco envolventes en la parte delantera y excesivamente vertical el del asiento posterior, lo cual no consigue empañar un buen nivel de confort general.

El interior está bien insonorizado y la estancia a bordo resulta siempre agradable. Pero cuando se exige potencia del motor, por encima de las 3.500 ó 4.000 revoluciones por minuto, el ruido se hace notar, como corresponde a un vehículo dotado de una mecánica apta para andar deprisa y a un diseño de motor bastante veterano.

A partir de unos ochenta kilómetros por hora, la versión automática del Escorial produce bastante más ruido que la dotada de caja de cambio manual, debido al ligero deslizamiento del motor y al zumbido del acoplamiento hidráulico.

La postura de conducción está bien conseguida, pese a la considerable altura de la base del asiento y a ligeros defectos en la palanca de cambio (manual), que no es tan suave como lo probado de su timonería permite esperar.

La visibilidad es excelente, pues, a pesar de que los apoyacabezas posteriores hacen un tanto inútil el retrovisor interior, ambos modelos cuentan con dos retrovisores exteriores como equipo de estricta serie, ambos regulables desde el habitáculo.

CONSUMO



Diferencias sólo a fondo

	Manual	Automático
	Litros/100 km.	
<b>CIUDAD</b>		
A 23,9 km/h. de media	13,7	13,4
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km/h. de cruceo	7,3	8,5
En conducción rápida ..	12,0	14,2
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h. de cruceo	8,9	10,0
En conducción rápida ..	11,2	12,5
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>		
Consumo medio ponder.	11,3	11,6
Recorrido (kilómetros) .	460	450

FRENTE A SUS RIVALES

Los rivales del Solara son característicos. El Ford Orion y el Renault 18 comparten ese estilo de berlina clásica, donde los tres volúmenes de la carrocería (mecánica, habitáculo y maletero) están perfectamente diferenciados.



Lo más poderoso de PIONEER



El nuevo KEH 9.300 cautiva con sólo 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 equalizador gráfico de cinco bandas. Todo en una pieza.



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

SONORIDAD



El automático, (aún) más ruidoso

	Manual	Automático
Al ralentí (dB) .....	54,8	54,1
A 60 km/h. (dB) ...	67,5	66,8
A 90 km/h. (dB) ...	71,1	70,1
A 120 km/h. (dB) .	73,0	77,9
A 140 km/h. (dB) .	77,0	79,5
A tope (dB) .....	80,5	81,7

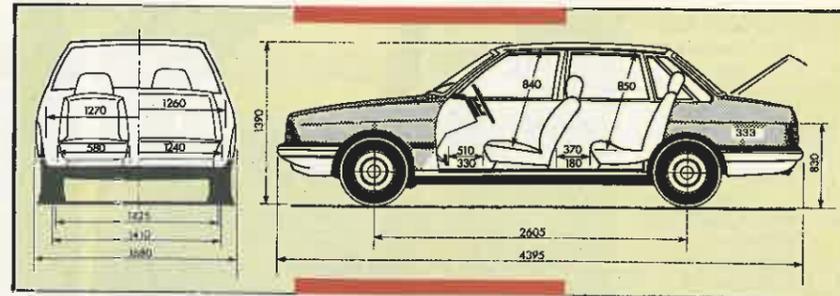
(Mediciones efectuadas en las plazas delanteras, con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.)

Rompiendo con esta norma de estilo, pero aportando cualidades mecánicas y dimensiones muy similares, el Citroën BX 16 se suma también a esta batalla de los 1600, aunque su lugar estaría más en una confrontación con berlinas de dos volúmenes.

En materia de estabilidad, potencia y eficacia de frenada, habitabilidad y modernidad de diseño, el Citroën obtiene ventaja. A cambio, su precio es superior a la media, y eso restringe sus posibilidades en este competido segmento.

La pugna se centra, pues, en las tres berlinas clásicas, hermanadas en estilo y características: el Solara encuentra en el Orion y el R-18 dos sólidos contendientes. En comportamiento, la ventaja es para el coche de Talbot, que tiene suspensiones independientes —como el Orion— y unos límites de estabilidad auténticamente difíciles de alcanzar. El R-18, pese a su eje rígido posterior, que impone limitaciones en curva y siempre que el piso está ondulado, se presta a la marcha rápida con ventaja sobre el Ford, cuya descompensación de trenes supone una desventaja a la hora de frenar con brusquedad o abordar carreteras muy viradas.

Si el usuario busca habitabilidad, encontrará de nuevo ventaja en el Talbot, que tiene la carrocería más capaz y un buen maletero, pese a que éste está muy penalizado en altura por la rueda de re-



Una estabilidad excelente en condiciones normales. Si se fuerzan las cosas, el Solara pierde motricidad y algo de firmeza en la trayectoria.

puesto. Le sigue el R-18, con un buen habitáculo, pero algo estrecho.

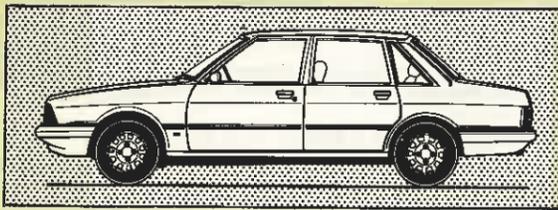
En prestaciones y consumo se producen algunas alteraciones de la norma, pues la superior potencia del Solara le hace consumir más que ninguno (el me-

jor en consumo es el R-18), pero no ser el más rápido. Así, con franca igualdad en capacidad para acelerar, la mejor velocidad máxima es la del Orion.

Jorge Silva

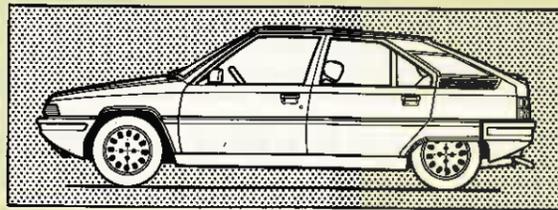
**TALBOT SOLARA ESCORIAL 1.238.887 ptas.**  
(versión automática: 1.342.487 ptas.)

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.592 c.c. Potencia: 90 CV a 5.400 r.p.m. Peso: 1.090 kilos (aut.: 1.130). Velocidad máxima: 163,6 km/h. (aut.: 150,2). Consumo medio: 11,3 l/100 km. (aut.: 11,6). Capacidad del maletero: 333 litros.



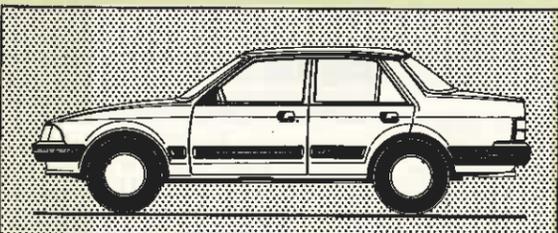
**CITROËN BX 16 TRS 1.398.666 ptas.**

Motor delantero longitudinal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.580 c.c. Potencia: 92 CV a 6.000 r.p.m. Peso: 950 kilos. Velocidad máxima: 170,8 km/h. Consumo medio: 9,3 l/100 km. Capacidad del maletero: 384 litros.



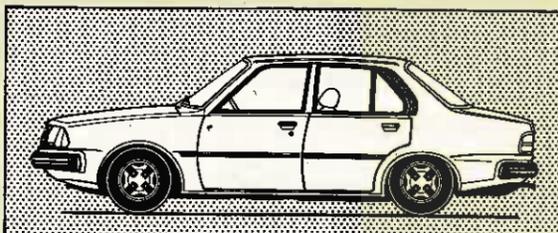
**FORD ORION 1.6 GL 1.145.737 ptas.**

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.597 c.c. Potencia: 79 CV a 5.800 r.p.m. Peso: 905 kilos. Velocidad máxima: 164,2 km/h. Consumo medio: 9,4 l/100 km. Capacidad del maletero: 383 litros.



**RENAULT 18 GTS 1.286.414 ptas.**

Motor delantero longitudinal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.647 c.c. Potencia: 83 CV a 5.500 r.p.m. Peso: 1.025 kilos. Velocidad máxima: 162,2 km/h. Consumo medio: 9,1 l/100 km. Capacidad del maletero: 348 litros.



**EBRO NAVARRO**

El río Ebro, a su paso por Navarra, riega la fértil vega, que tiene como centro a Tudela, desde donde es posible iniciar pintorescos viajes, que dejarán grato recuerdo en todos los sentidos



**N**AVARRA es una tierra de paisajes varios, que mantuvo durante siglos, aun después de su incorporación a la Corona de Castilla, su condición de reino separado regido por sus propios fueros, que son para los navarros sinónimo de derecho y libertad. En virtud de sus fueros, los navarros regulaban su organización interior, contribuyendo moderadamente con unas cantidades fijas a las cargas generales de la nación.

Sus 10.421 kilómetros cuadrados se extienden desde las altas cumbres pirenaicas hasta el valle del Ebro, por lo que sus comarcas presentan la más variopinta fisonomía, que ni siquiera tiene uniformidad en el conjunto aislado de sus tres zonas más significativas: la montaña, la zona media y la ribera. Sin embargo, la excelente red de carreteras que surca este antiguo reino permite al viajero llegar hasta los pueblos más pequeños para admirar los contrastes naturales, monumentos y lugares turísticos diseminados por este territorio.

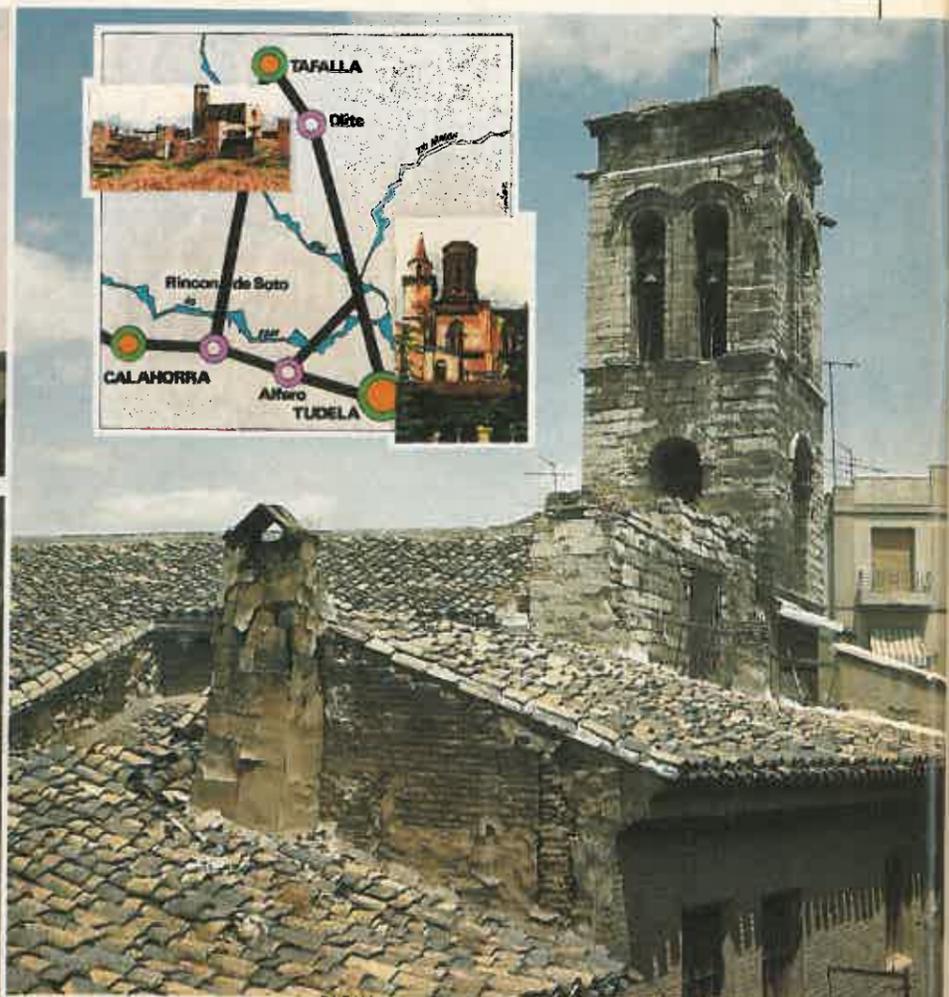
El sur, limitado por Logroño y Zaragoza, está regado por el Ebro, que da vida a una fértil vega, donde se cultivan exquisitas hortalizas, que nutren en gran parte la industria conservera. Además, en la parte occidental, prolongación de La Rioja, se encuentra la comarca vitícola de Navarra por excelencia. Esta fértil y bien aprovechada tierra de la ribera del Ebro se extiende hasta las cuencas de los ríos Arga, Egea y Aragón, contrastando con la desolación de las Bardenas Reales, donde, por efectos de la erosión, el paisaje está plagado de formas caprichosas.

En el centro de la fértil vega del Ebro se encuentra Tudela, una ciudad que posee numerosos edificios de estilo mudéjar, testigos del paso de los musulmanes por estas tierras. La catedral, buen ejemplar del estilo de transición románico-gótico propio de los cistercienses, se construyó en el solar de la antigua mezquita, de la que se conservan algunos restos. La Portada del Juicio Final, la Capilla de Nuestra Señora



Las huertas, con su distribución cuadrículada, es el paisaje que más se repite en la ribera formada por el Ebro.

de la Esperanza y el pequeño y armonioso claustro deben ser visitados, al igual que la ciudad vieja, de calles jalonadas por antiguas casas solariegas, donde está la iglesia de San Nicolás. Desde Tudela se puede hacer un re-



Los restos arquitectónicos de los siglos XII y XIII merecen una visita detenida y sosegada. Los estilos pasan y se combinan, desde el mudéjar al románico y gótico.

corrido interesante por los pequeños pueblos asentados entre la ribera del Ebro y el límite provincial. En ellos siempre hallará el viajero alguna curiosa construcción testigo de la historia de Navarra. Como el colosal monasterio de Santa María la Real, enclavado en la histórica villa de Fitero, cercana a Tolosa y casi en el límite de la provincia de Logroño.

En este pequeño pueblo son famosos también sus baños, cuyas aguas termales, indicadas para tratar numerosas enfermedades crónicas, ya se utilizaban

**Comer y dormir**

**RESTAURANTES.**—ALFARO: Tubal, plaza de Navarra, 2. Tel. 70 08 52. CALAHORRA: La Taberna de la Cuarta Esquina, Cuatro Esquinas, 16. Tel. 13 43 55. Chef y Nino, Basconia, 1. Tel. 13 20 29. TUDELA: El Choko, plaza de los Fueros, 6. Tel. 82 10 19. Morase, paseo de Invierno, 2. Tel. 82 17 00.

**HOTELES.**—CALAHORRA: PN Marco Fabio (★★★), Era Alta, 2. Tel. 13 03 58. TUDELA: Morase (★★★), paseo de Invierno, 2. Tel. 82 17 00.

veintisiete años antes de Jesucristo. Desde la N-121, por la carretera comarcal de Carcastrillo, se llega al monasterio de la Oliva, que alcanzó gran prestigio y riqueza en la Edad Media y es uno de los primeros monasterios cistercienses construido en España. Perdidos todos los tesoros que guardaba en su interior, en la actualidad, la pureza de su arquitectura es lo único que puede admirar el visitante.

Muestras de fortificaciones, castillos y puestos de observación se encuentran diseminadas por toda la provincia, co-

**Autoagenda**

**ESTACIONES DE SERVICIO DURANTE VEINTICUATRO HORAS.**—ALFARO: N-234, km. 71. CALAHORRA: Bricio, s/n.

**SERVICIO DE GRUA.**—ADA: Talleres Mecánicos Martínez, San José, 28. Tel. 70 03 84/17 (Tafalla). RACE: Talleres Auto Rioja Talbot, ctra. Zaragoza, 1. Tel. 18 01 56 (Alfaro).

**CONCESIONARIOS DE LA ZONA.**—CITROËN: Talleres Santos Palacin, Don Ramón Almazán, s/n. Tel. 18 02 96 (Alfaro). Hermanos Ruiz de Torres, Bebricio, 33-35. Tel. 13 04 99 (Calahorra). FORD: Caicar, S. A., Ruiz y Monta, 2. Tel. 13 43 30 (Calahorra). Auzosa, S. A., ctra. Zaragoza, km. 97. Tel. 82 32 62/29 66 (Tudela). GENERAL MOTORS: Talleres Mar del Plata, N-232, km. 50. Tel. 13 01 68/08 02 (Calahorra). Tudela de Automoción, S. A., ctra. de Zaragoza, km. 98. Tel. 82 63 50/61 (Fontellas-Tudela). LAND ROVER: Talleres Mecánicos Calvo, Cuesta de Loreto, s/n. Tel. 82 25 48 (Tudela). Talleres Ruiz, ctra. de Zaragoza, 11. Tel. 18 09 25 (Calahorra). MERCEDES BENZ: Garaje Luis Vidal, ctra. Zaragoza, s/n. Tel. 18 01 61 (Alfaro). Auto Motor Hermanos Ruiz de Torre, S. A., Bebricio, 31-33. Tel. 13 04 99 (Calahorra). PEUGEOT-TALBOT: Talleres Auto Rioja, ctra. Zaragoza, km. 70,2. Tel. 18 01 56 (Alfaro). Talleres Muskaría, Polígono Industrial, s/n. Tel. 58 03 32 (Tudela). Talleres Urroz Zozaya, avda. Pamplona, 21. Tel. 70 04 49 (Tafalla). Renault: Vda. de Carmelo Jiménez e Hijos, avda. de los Fueros, 25. Tel. 70 00 98 (Tafalla). Aramburu Belloso, Pol. Ind. de Tudela, s/n. Tel. 82 26 16 (Tudela). SEAT-AUDI-VOLKSWAGEN: Talleres Huarte, ctra. Zaragoza (Pol. Ind.). Tel. 70 07 92 (Tafalla). Casado Oneca, ctra. de Alfaro, s/n. Tel. 82 02 58 (Tudela).

mo testigos mudos de las luchas que los navarros mantuvieron durante siglos, pero son las murallas de Artajona —a 11 kilómetros de Tafalla— y el castillo de Olite los ejemplos más representativos. Olite, atravesado por la N-121, fue la residencia preferida de los reyes de Navarra durante el siglo XV y posee un castillo que, por sus dimensiones, constituye una auténtica ciudad medieval, donde en la actualidad se ha instalado un parador. La iglesia de Santa María la Real y la iglesia de San Pedro son sus monumentos religiosos más importantes.

Desde Olite es recomendable desplazarse 18 kilómetros hasta Ujué, donde acaba la carretera comarcal por la que se accede para conocer este pequeño pueblo de aspecto medieval, desde el cual se domina toda la comarca de la ribera, e incluso los Pirineos. La fortaleza, la iglesia de Santa María —el primer santuario románico que se construyó en el siglo XI— y el paisaje que se contempla desde lo alto de la cima compensarán con creces el viaje.

Jesús Montesinos

**Block del Paparrutas**

**La ribera vegetal**

**E**L arte de la menestra de verduras se está perdiendo en España, salvo tal vez en las casas privadas de las gentes de la Ribera de Navarra. Dos cosas son esenciales para lograr una menestra impecable: calidad y frescor de la verdura y la sabiduría del punto, es decir, saber dejarlas melosas y tiernas, pero no pasadas. La verdura es un material culinario muy delicado. Pierde rápidamente sabor y aroma y el más leve fallo en la cocción, que no debe ser excesiva, pero tampoco hay que caer en el moderado exceso contrario de dejarla medio cruda, puede estropear la mejor materia prima.

Los productos hortícolas de la Ribera gozan de fama reconocida y justificada. Los espárragos, por ejemplo, que son uno de los raros vegetales que admite perfectamente la conserva. Hay muchos aficionados que los prefieren en conserva a frescos. No es mi caso. Pero hay mucha gente que los prefiere en conserva.

El espárrago de la zona es de tal categoría que la cocina de Navarra usa y abusa del espigado vegetal. Aparece en todos los platos y, a veces, un poco sin ton ni son porque el espárrago casa difícilmente con otras garniciones y, sobre todo, es muy difícil darle un vino adecuado. Personalmente, los tomo de entrada, solos y con una copita de jerez fino.

¿Y las alcachofas? En pocas partes llegan a la calidad, sabor y ternura de las de la Ribera, y ellas sí que son elemento indispensable en una buena menestra. Esta se ha de hacer con las legumbres y hortalizas de temporada. La más lograda es la de temporada de alcachofa, al menos a mi entender. Esa alcachofa pequeña de la que se come casi todo.

Ahora, a finales del otoño y cuando se entra en el invierno, llega a la mesa de la Ribera otro gran vegetal, fuerte, recio y hasta como acorazado,

igual que un guerrero antiguo, que un samurai, y es el cardo.

Prepararlo y limpiarlo lleva bastante trabajo, y cocinarlo requiere, tal vez, más cuidado que otras hortalizas, porque si se pasa se va todo en agua y pierde toda la sustancia, que es fina y delicada. El cardo solo o con alguna migaja de jamón y ligeramente gratinado al horno es uno de los mejores hallazgos de la cocina casera de Navarra. En muchos hogares es incluso plato navideño y no hay restaurante en la Ribera grande o pequeño, famoso o desconocido, que no se precie de prepararlo mejor que nadie.

Pero para mí, la reina de las verduras de la Ribera es la borraja. Antes se la despreciaba, era cosa de pobres, se recogía en el campo en estado salvaje y servía para modestísimas pitarrazas. «Agua de borrajas», se decía para indicar cualquier nimiedad insustancial.

Hoy, en cambio, está en las cartas de los restaurantes más lujosos, que se pelean por tener la de mejor calidad. Y la mejor viene siempre de las huertas de la Ribera navarra. También es cara ahora, porque es largo y difícil limpiarla, aún más que el cardo, porque la borraja es más frágil. Una vez limpia queda de

un verde acuoso, transparente, brillante, esmeralda, y rehogada y servida con un caldo magro de ave o de res es uno de los platos de verdura más bellos y delicados del mundo.

Hay que decir que la cocina vegetal de la Ribera se deja acompañar con gratitud por los vinos rosados de Navarra, que ahora se elaboran bien y son auténticos vinos, y no especies de zumos de uva con un poco de alcohol y tendencias feministas.

No es que uno sea vegetariano, lejos de ahí. Pero el viaje por la Ribera invita si no a la cura vegetal, sí al menos a una orgía verde, en la que la aparición de carnes o pescados sea, por una vez, un mero accidente o un acompañamiento, por mejores que sean.



**Xavier Domingo**

RESTAURANTE ESPECTACULO **Florida Park** MADRID

PRESENTA EL HUMOR DE **FELIX EL MAÑO** Y EL BALLET ESPAÑOL DE **SILVIA IVARS** Y GALAS ESPECIALES

RESTAURANTE **Pombo** Comedor Abierto mediodía y noche

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

## AGATHA RUIZ DE LA PRADA

# LA MODA AL VOLANTE

**A**GATHA Ruiz de la Prada tiene veinticuatro años y es la diseñadora de modas más solicitada, tanto por su clientela como por la prensa, y algunos la definen como musa de la moda de la posmodernidad.

Entre su clientela figura Carmen Romero de González, y conoce al *tout Madrid* desde pequeña. Una de sus aficiones son los diseños de los coches.

«Para mí, el coche ideal es el que describe Tom Wolfe en *Roll color caramelo de ron*. Me gustan los coches *pichi-cateados*, los que son reconocibles, como la gente, más identificables y personales, como los seres humanos. Ese libro me gustó porque hablaba de la gente que se compraba coches grandes y le cambiaban el motor, le ponían alerones o adornos que tuvieran que ver con sus dueños y los presentaban a concursos porque eran los más bonitos.»

Su manera de ser y de vivir la expresa a través de sus diseños. En su estudio trabaja con un equipo formado por dos de sus hermanas y nueve amigas, donde cada una aporta su «toque» personal. Un toque similar al que le ha dado a su R4 pintándole de color rosa.

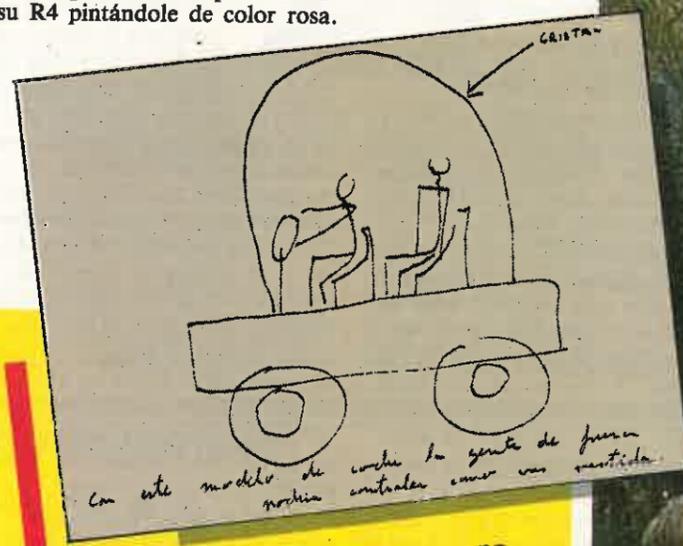
Agatha, sus dos hermanas y nueve amigas forman el equipo de diseño, en el que cada una aporta sus ideas. Su furgoneta es más que un simple transporte, una prolongación de su moda. A pesar de su juventud, sus diseños han causado furor en la sociedad madrileña. La esposa del presidente González es una de sus clientas.



El rosa es el color de Agatha, es su etiqueta y el más representativo de su moda



ALEX PUJOL



Con este modelo de coche la gente de fuera nos mira como si fuéramos un coche.

**Mi gran ilusión es tener una casa rodante. Soy muy cocheísta y prefiero el coche a conducir**

# Gente sobre ruedas

«Es mi etiqueta, porque ese es mi color. Para mí es el rosa el más representativo de la moda. Lo utilizó Schiaparelli, Kinzo, St. Laurent, Capucci, y a mí me parece que, además de ser bonito y llamativo, define un poco mi estilo.»

Agatha Ruiz de la Prada busca en su moda adaptar la belleza con la vida que se vive. Por eso sabe que, a pesar del



El «no va más» del diseño es el de los coches. Creo que es lo más complejo y a la vez lo más satisfactorio en el terreno profesional.

tráfico, el aparcamiento y el mantenimiento, es muy difícil trabajar sin coche.

«Hoy en día es casi imposible funcionar sin coche, a excepción la gente maravillosa que quiere mantener su independencia de los objetos. Yo nunca tuve un coche muy bueno. Primero tuve una furgoneta Seat 124 de segunda mano que luego cambié por un Seat 127 rojo. Este año se portó tan mal que lo cambié por mi furgoneta. Es tan mona que me hace mucha ilusión tenerla.»

Pero no sólo utiliza la furgoneta para su trabajo, sino también

utiliza una Vespa, con la que anda por toda la ciudad.

«Para mí, la relación con un coche es personal. Cuando tengo novio con coche me siento más cómoda dentro del vehículo que en cualquier sitio lleno de gente. Es como estar en una casita pequeña. Mi gran ilusión es tener una casa rodante. Soy muy cocheísta y prefiero el coche a conducir.»

Agatha Ruiz de la Prada se metió en el mundo de la moda porque el diseño es lo que más le gusta como profesión.

«El «sumun» del diseño es el de coches. Por ejemplo, Pinninfarina me parece fascinante. Creo que es lo más complejo y a la vez más satisfactorio en el terreno profesional.»

«Debería haber más oferta en el diseño de automóviles, de acuerdo a los distintos tipos de compradores. El 90 por 100 de los modelos que están a la venta son grises, para ejecutivos, como el que tiene mi hermano. En cambio, mi coche es fantástico, cómodo, de diseño funcional. Los escarabajos Volkswagen también me gustan, como algunos Seat, porque son el coche típico. Pero la mayoría son horteras, como la gente. El Fiesta me espeluzna, porque es el típico vehículo para el ejecutivo que empieza. A mí me gustan los coches muy malos o los muy peloteros, como el Jaguar.»



La diseñadora de moda opina que los fabricantes de automóviles se preocupan poco de la estética de sus modelos

Conocedora de la moda y la estética, Agatha Ruiz de la Prada prefiere coches menos «adornados», pero bien diseñados.

«El 127 estaba muy bien porque era el coche característico de dibujo de niño pequeño. En cambio, el R18 me horroriza. Me gustaría tener muchos coches. Uno coqueto, un Rolls antiguo grande y muchos divertidos. Querría tener un coche para cada día de la semana. Por ejemplo, el Seat 1500 tenía un sentido del humor maravilloso, y recuerdo que el 600 obtuvo todos los premios de diseño. En cambio, ahora, parecen haberse descuidado. Con los coches pasa como con las fibras artificiales y el polyester: la gente los usa si no tiene más remedio, pero sigue prefiriendo los materiales naturales.»

Desde muy pequeña estuvo relacionado con el arte, la arquitectura y la moda, como también con los coches.

«Mi familia tuvo la primer furgoneta Chrysler en España. Era americana, con aire acondicionado y superespaciosa. Como era negra, mi madre decía que parecía una casa de muertos, y la pintamos de dorado. Era enorme, ca-

bíamos los niños, mis padres, las maletas y los tres perros. Aquella furgoneta figura entre los recuerdos divertidos de mi infancia.»

Entre sus amigos hay varios corredores.

«Hace unos años fui por primera vez al Jarama y me llevé una gran sorpresa porque allí estaban corriendo Charlie Pérez Sala, Spinelli y los gemelos Lowy. Yo sabía que les encantaban las carreras de coches, pero no sabía que participaban en ellas. Y lo mejor de todo fue que los tres ganaran una carrera cada uno.»

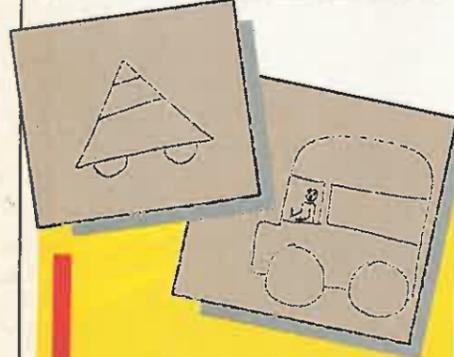
Las carreras de coches le entusiasman por la estética y el sonido.

«Me gusta ver cómo los demás ejercitan la velocidad, porque yo soy muy miedosa y no me jugaría el tipo en la carretera. Por eso me gustan las motos que van despacio, como la Vespa que tengo.»

Pero lo que más parece interesarle, no sólo por su profesión, sino por su carácter, es el diseño, en todos sus aspectos.

«No creo que en los últimos años haya mejorado en los automóviles. En máquinas como las Ferrari, sí; pero en los standard, no. Los primeros coches que se fabricaron eran muy románticos y cómodos. Ahora, en cambio, son vulgares, grandes, feos y poco atractivos. Los Mini, 600 y escarabajos siguen estando bien, a pesar del tiempo. Lo que no puedo comprender es el enorme dinero que se gastan en rallyes y carreras, cuando podrían invertir más en mejorar la estética. Porque, por ejemplo, no hay coches para la gente joven y divertida. Todos son parecidos y con un mismo estilo. Si quieres buscar un coche personal tienes que irte a las grandes marcas, caras e imposibles de adquirir por la gente joven, salvo raras excepciones. No sé, quizá dentro de unos años, cuando me canse de la moda y haya aprendido lo necesario, intente diseñar un coche en serio.»

Inés Prat



Quando me canse de la moda y haya aprendido lo necesario, intentaré diseñar un coche.

## 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.



**SPARKOMATIC**  
AMERICA'S CAR SOUND

COMERCIAL IMPORMA  
Laforja, 140, 08021-BARCELONA

SR 326

Radio Cassette auto reverse, sintonía manual, sistema «Night Design» (iluminación nocturna), Loudness, Cinta metal • potencia total 12W

# LAS SUPERMOTOS

Son las más rápidas, las más evolucionadas y sofisticadas motos del mercado español. Pero también son las más caras y caprichosas, pues sus precios van de rozar el millón a casi los tres millones de pesetas.

LOS vehículos que representan el máximo nivel tecnológico de nuestro tiempo son pocos y es menos frecuente todavía verlos agrupados. Por esta razón MOTOR16 ha reunido en la pista del circuito del Jarama las motos más prestigiosas y recientes que hay en nuestro mercado. Todas ellas tienen un claro carácter deportivo, debido a que es una costumbre entre los fabricantes usar como punta de lanza de su gama una moto derivada de la competición o bien apta para ella. Para cualquier motorista es un sueño pilotar una moto deportiva con prestaciones tan brillantes que en la mayoría de los casos sólo una minoría está a la altura de poder sacarle todo el jugo. Un buen ejemplo es la Bimota SB-4-S, de la cual sólo hay tres ejemplares en nuestro país. Este modelo se diferencia de las demás competidoras no sólo por su acabado artesanal o por el empleo en ella de materiales aeronáuticos, sino



por ser la única moto cuya parte ciclística permite usar un motor preparado para la competición, con casi ciento cincuenta caballos de potencia.

Siempre en la línea de los pluricilíndricos, se puede ver la Honda VF-1000-R, con un aspecto de lo más agresivo que recuerda las motos empleadas en carreras de serie en Estados Unidos, con Armando Freddie Spencer. El

propulsor es la parte más interesante en ella, por encerrar una sofisticada tecnología de vanguardia. Su máxima rival es la Yamaha FJ-1100, que a pesar de tener un aspecto de moto de gran turismo ofrece prestaciones casi al límite de la competición. Los clásicos amantes del motor bicilíndrico pueden recrearse con la Guzzi Le Mans 1000, único ejemplar en España hasta el momento, que sin tener aparentemente grandes variaciones respecto al modelo anterior ha sido modificada en su totalidad.

Bautizada con el mítico nombre del Rallye París-Dakar, la BMW R-80 GS ocupa el liderazgo entre las motos de todo-terreno. Respalda por la proverbial fiabilidad mecánica de BMW, con este modelo se pueden emprender cualquier tipo de viajes.

La gran ausente en España entre estas *superstars* es la Kawasaki Ninja GPZ-900-R, que en la actualidad es la moto a superar.

Gigi Corbetta

## UNA OBRA DE ARTE

ALGUNOS la han calificado como el Ferrari de las motos. Sin embargo, al margen de que esto sea cierto, la SB-4-S encierra una tecnología de vanguardia en toda su parte ciclística, tanto que se puede emplear para el uso diario como en la competición. La aerodinámica se ha mejorado con el carenado integral que termina en forma de quilla y recubre el motor Suzuki que la equipa. Este pertenece a la última serie y desarrolla 118 caballos a 9.000 revoluciones por minuto, suficientes para permitir recorrer los 400 metros desde parado en 10,9 segundos, y alcanzar los 257 kilómetros por hora. Al margen de la docilidad y la precisión que caracterizan su comportamiento, la SB-4-S es la moto deportiva más cómoda y su conducción es algo inolvidable.



**BMW R 80 GS / PARIS-DAKAR**  
**978.000 PTAS.**



**LA NAVE DEL DESIERTO**

LOS múltiples éxitos logrados en el Rallye París-Dakar por la marca bávara han dado el nombre a esta nueva versión de la R-80-GS. Con la París-Dakar se pueden emprender los viajes más largos, sobre los más diversos terrenos, sin temor a una avería mecánica y disfrutando de la seguridad de 500 kilómetros de autonomía. Esto, gracias a los 32 litros de combustible que caben en el mastodóntico depósito. Al contrario de otras todo-terreno, en línea recta no se aprecia el más mínimo culebreo, y se puede rodar a 170 kilómetros por hora sin problemas. La accesibilidad mecánica es absoluta y la línea estética tiene ese extraño atractivo de las cosas raras.

**YAMAHA FJ-1100**  
**1.452.000 PTAS.**



**LA MOTO QUE ENGAÑA**

CON la FJ-1100, Yamaha ha buscado el camino entre medio de lo puramente deportivo y el gran turismo. El conductor puede estar cómodamente sentado y emprender cualquier viaje sin temor al cansancio; la elasticidad del motor de la FJ es tan sorprendente que permite escoger entre una conducción relajada y otra totalmente deportiva. En este último caso, la FJ-1100 se manifiesta como una moto a manejar con mucha cautela. Sólo los más expertos pueden librarse de múltiples sustos. La parte ciclística está al nivel que exigen las prestaciones del motor, y el concepto del chasis recuerda en parte, sin parecerse, al de Bimota. La adopción de la llanta de 16 pulgadas en ambas ruedas la hace muy baja y muy manejable.

**COMO LAS DE GRAN PREMIO**

DERIVADA de los modelos plurivictoriosos en las carreras de resistencia, la VF-1000-R encierra en su propulsor la tecnología más vanguardista. Además, el chasis, hecho con tubos de acero rectangular, y las suspensiones, equipadas con los sistemas más modernos de regulación, permiten aprovechar los 122 caballos que desarrolla el motor a 10.500 revoluciones por minuto. La postura del conductor es netamente deportiva y, por tanto, hay que olvidarse de comodidades; en caso de apuro se puede llevar un pasajero, siempre que esté dispuesto a sufrir un poco. Lo más sorprendente de la VF-1000-R es su comportamiento a muy alta velocidad: casi sobrepasa los 250 kilómetros por hora.

**HONDA VF-1000-R**  
**1.520.000 PTAS.**



**SOLO PARA PURISTAS**

EL modelo Le Mans está rodeado por el embrujo que guardan las bicilíndricas, y las carreras de resistencia de antaño. Ahora, totalmente reformada en cuanto a estética y mecánica, la Le Mans 1000 sigue ocupando firmemente ese lugar que nadie ha podido arrebatarse desde hace años. La arquitectura del motor es la misma; sin embargo, las culatas son de nuevo diseño, y en consecuencia, también la carburación y el sistema de escape se han modificado. Como resultado se han conseguido aproximadamente 90 caballos de potencia y una velocidad máxima algo superior a los 220 kilómetros por hora. Todo esto, arropado por la consabida estabilidad de Guzzi, y el carácter deportivo del modelo Le Mans.

**MOTO GUZZI LE MANS**  
**PRECIO NO FIJADO**



# ZANINI Y EL PEUGEOT 205 TURBO 16

## ¡COMO UN CAÑÓN!

**A** estas alturas de la película, presentar a Antonio Zanini es del todo innecesario; digamos simplemente que ha sido diez veces campeón de España de rallies, campeón de Europa... En definitiva, el más brillante piloto español de la especialidad y el único que por el momento tiene un importante palmarés europeo. Tras un año 84 de transición (que no obstante ha saldado con dos nuevos campeonatos nacionales, en asfalto y tierra), al fin nuestro piloto internacional cuenta con el más competitivo material de que, hoy por hoy, pueda disponer un corredor en cualquier lugar del mundo: el Peugeot 205 Turbo 16. Para la temporada 1985 este coche oficial llevará los colores de MOTOR16 y de las otras publicaciones del grupo, «Cambio» y «Diario».

El mejor hombre, el mejor material y un equipo sobradamente experimentado deben proporcionar, a priori, las mayores satisfacciones de cara al Campeonato Nacional 1985, que es, por ahora, el objetivo que Peugeot-Talbot. Pero dejemos que sobre este aspecto sea el propio Zanini quien nos cuente su particular punto de vista:

*«Toda la gestión para llevar a cabo el proyecto 205/16 la he seguido de cerca, pero sin intervenir. Tras una visita a España de Jean Pierre Nicolás, las cosas se encarrilaron y dispusimos al fin de un primer muleto, que utilizamos como coche cero en el Rallye Valeo.»*

Pero la verdad es que, según los rumores, los responsables de competición en Peugeot, en Francia, no eran muy partidarios de que España entrase en sus planes.

*«Hubo una negociación a determinado nivel, pero yo ya te he dicho que he preferido mantenerme al margen.»*

Mucha gente se pregunta si se justifica el tener el mejor (y más caro, todo hay que decirlo) piloto español, para correr simplemente un Campeonato de Tierra, porque el campeonato de verdad, el de asfalto, lo has hecho este año con Ferrari, totalmente al margen de Peugeot-Talbot.

*«A diferencia de los otros pilotos profesionales que existen en España, yo soy algo más que un mero conductor bien pagado. El equipo de competición es un grupo de trabajo muy homogéneo y, en mi caso particular, participo de las decisiones empresariales que afectan a este terreno. Así, no sólo me*

*limito a correr cuando me lo pide mi director deportivo, sino que tengo, dentro de la empresa, otra función de más responsabilidad. Soy, pues, algo más que el chófer mejor pagado de Peugeot.»*

Hablemos un poco de tu nuevo coche, sobre todo en comparación con los que hasta ahora has conducido.

*«Aún no he tenido la oportunidad de conducir la versión de 400 caballos de potencia, que es con el que disputaré el Campeonato. No tengo más referencias*



*que la versión de 200 caballos utilizada en el Valeo y sobre la que construiremos el muleto de entrenar. Pero sí que he podido darme cuenta de sus características fundamentales. En principio, se trata de un automóvil muy selectivo. Sólo un limitado número de pilotos (entre los que espero encontrarme) serán capaces de aprovechar todas las increíbles posibilidades de este pequeño coche. En este sentido, es diametralmente opuesto al Talbot Sunbeam Lotus, que ha sido sin duda el más dócil y divertido de llevar de cuantos se han puesto en mis manos, o del Ferrari, el coche más equilibrado de cuantos se utilizan actualmente en competición. Mira, el 205 Turbo 16, con sus cuatro ruedas motrices y su extraordinaria potencia, es un coche fácil de conducir pero difícil de hacerlo eficaz.»*

¿Y los coches competidores con los que te vas a enfrentar en el próximo Campeonato de España?

*«El Renault Maxi 5 Turbo, con la inyección de potencia y el piloto que han*

El impresionante aspecto del coche con que Zanini disputará este próximo Campeonato de España se decora con los colores de nuestro grupo editorial: cooperación para el éxito.

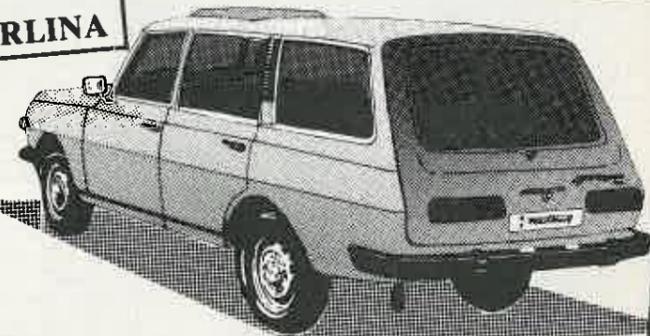
El piloto de Viladrau se encuentra enormemente satisfecho por disponer del mejor material del mundo para participar en el Campeonato Nacional.



# Este alemán habla en pesetas



BERLINA



FAMILIAR

DESDE 540.000 pts. RODANDO

IMPORTADO

Financiación 3 años

## EQUIPO DE SERIE

- Faros halógenos.
- Faros antiniebla
- Económetro digital
- Cubiertas radiales
- Parabrisas laminado
- Luneta térmica trasera
- Techo corredizo

ECONOMICAMENTE FUERTE



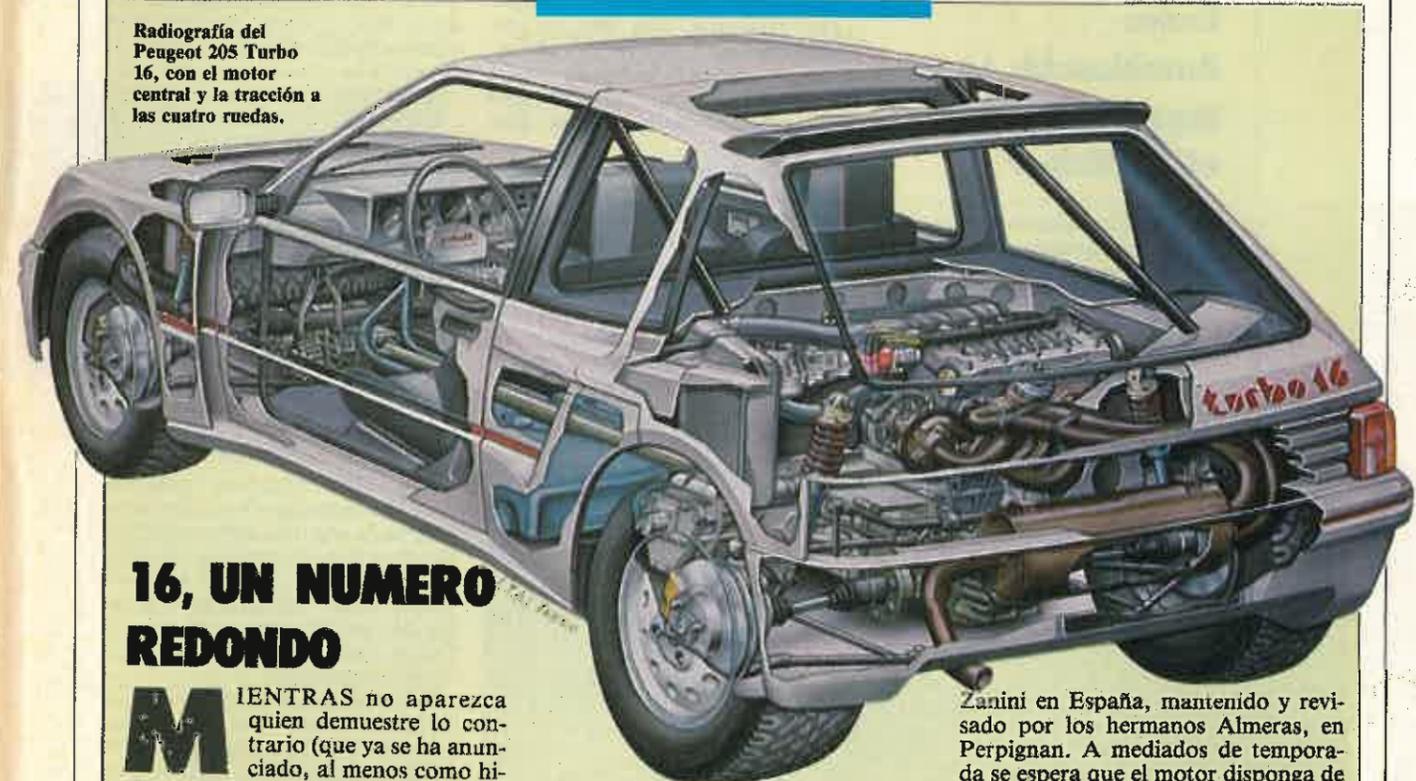
TRANS

Wartburg - Trabant Española, S.A.  
San Bernardo, 114-28015 MADRID Tel. 447 29 77  
Representante para España de Transportmaschinen,  
Export-Import BERLIN R.D.A.

## RED DE CONCESIONARIOS PROVINCIALES WARTBURG TRABANT

ALBACETE	Teléf.	MADRID	Teléf.
ALBA TRACCION, S.A.	967-22 78 62	WARTBURG TRABANT	91-447 29 77
ALGECIRAS	Teléf.	ESPAÑOLA, S.A.	
AUTOMOV. S. MARTIN-NAJARRO	956-65 56 69	MALAGA	Teléf.
BILBAO	Teléf.	AUTOMOVILES MARTIN	952-32 25 08
ALFAVISA	94- 441 89 86	OVIEDO	Teléf.
CASTELLON	Teléf.	PRINCIPADO MOTOR, S.A.	985 29 02 19
AUTOMOVILES SIMON, S.L.	964-20 57 59	PALMA DE MALLORCA	Teléf.
CUENCA	Teléf.	ESCALAS SPORT	971-46 89 13
TALLERES ALCAZAR	966-22 36 04	SAN SEBASTIAN	Teléf.
GRANOLLERS	Teléf.	AUTOMOV. ONDAR BIDE, S.L.	943-28 90 45
AUTOMOVILES MAOCA	93-849 23 62	SEVILLA	Teléf.
HUELVA	Teléf.	JAVIER FUERTES	954-41 57 62
AUTOTRAMSA	955-22 64 62	VALENCIA	Teléf.
LERIDA	Teléf.	COVASU	96-342 36 42
AUTO SERVEI GRAU	973- 23 31 51		

# Wartburg



Radiografía del Peugeot 205 Turbo 16, con el motor central y la tracción a las cuatro ruedas.

## 16, UN NUMERO REDONDO

**M**IENTRAS no aparezca quien demuestre lo contrario (que ya se ha anunciado, al menos como hipótesis), el Peugeot 205 Turbo 16 es el arma absoluta en los rallyes del Campeonato del Mundo. Se iniciaron los primeros estudios a finales de 1981, a las pocas semanas de incorporarse Jean Todt en la dirección de P.T.S. (Peugeot-Talbot Sport). Se partió de un proyecto absolutamente nuevo, que heredaba del modelo 205 escasamente la distancia entre ejes y la plataforma central inferior, con bastantes modificaciones. Se pretendía alcanzar un elevadísimo grado de eficacia, como sólo un tracción a las cuatro ruedas con una potencia superior a los 350 caballos podía ofrecer. Se dispuso el motor en posición central transversal, acoplado a una sofisticada tracción a las cuatro ruedas.

El segundo nivel principal de eficiencia lo produce un motor de 1.775 centímetros cúbicos de origen Peugeot, que se utiliza, por ejemplo, en

el 205 GTi o el Citroën Visa GTi. Una culata de 16 válvulas, un sistema de inyección Bosch K Jetronic y sobre todo un turbocompresor con intercooler se encargan de proporcionar 200 caballos a 6.750 revoluciones por minuto, que es la potencia de la versión cliente: los 200 ejemplares mínimos de homologación y que, según todos los indicios, va a ser objeto de una ampliación para cubrir la gran demanda de este automóvil.

Al margen de este motor, para los vehículos en su configuración de carreras, se ha subido la potencia hasta 350 caballos, gracias a un notable incremento en la presión de soplado del turbo, así como otros parámetros que afectan a la inyección y al encendido. De estos vehículos sólo dispondrá el equipo oficial Peugeot en el Campeonato del Mundo y otros tres pilotos europeos; uno de estos coches es el que utilizará

Zanini en España, mantenido y revisado por los hermanos Almeras, en Perpignan. A mediados de temporada se espera que el motor disponga de una potencia de 400 caballos, con una sensible reducción del peso.

Otras características de este modelo, en su configuración carrera, son: frenos de disco ventilados con discos de carbono a la salida de los diferenciales (en la configuración 400 caballos), mando hidráulico del embrague, monodisco, un peso de 920 kilos y una capacidad de combustible de 110 litros.

En la versión 200 caballos, el tiempo de aceleración de 0 a 100 kilómetros por hora es de 6,0 segundos (según los desarrollos, la versión competición puede bajar de los cinco segundos) y una velocidad punta de 210 kilómetros por hora. El precio en su versión cliente y puesto en la frontera es superior a los nueve millones de pesetas, mientras que el 350 caballos superaría ampliamente los veinte millones si es que estuviese a la venta.

*fichado, irá seguro muy bien. Además, está inscrito por un equipo enormemente eficaz. Pero, sin duda, será el Lancia Rally Abarth, de Salvador Serviá, el coche a batir. Sólo hace falta que los italianos de la Jolly cumplan con sus compromisos, porque mi experiencia en este aspecto ha sido nefasta el pasado año. Y en cuanto al Opel, cuentan con un buen piloto y un valor seguro. Es un auténtico hierro, que no se rompe nunca, pero también es el vehículo menos competi-*

*tivo del lote. Sin duda, jugará a la baza de la fiabilidad en aquellas pruebas que le beneficien.»*

Es enormemente difícil transcribir una entrevista con Zanini, un hombre



que habla con frecuencia en clave y con segunda intención. La inflexión o el tono de voz no puede pasarse al texto impreso. Además, es reactivo a entrar en los temas particulares pero, en todo caso, es uno de los pocos pilotos nacionales con carisma y con un gran atractivo personal. Hablando con este piloto barcelonés, afincado entre Viladrau y el puente aéreo, se pasan las horas tan rápidas como los minutos de un rallye.

José M. Cernuda

## Trofeo Autobianchi: Lo importante es participar

SE coge la máquina de escribir, los bolígrafos, los folios en blanco y se tira todo a la papeleta; se desconecta el teletipo, se corta el cable del teléfono y, acto seguido, se va hacia el circuito del Jarama. Por el camino se dejan atrás todas las preocupaciones concernientes a primicias mundia-

nato de periodistas, creado por Fiat Hispania, han sido los responsables de esta tremenda mutación, mucho más peligrosa —para los coches, claro— y sobre todo más espectacular que la del hombre-lobo.

Veinte Autobianchi A 112, relucientes, presentados con todo el aroma y el estilo de los prototipos de carreras: barras antivuelco, extintor, cierres de seguridad, aparecen estacionados dentro del parque cerrado como mártires dispuestos al sacrificio. Fuera del recinto, otros tantos conductores adrenálficos, impresionantes en su mono ignífugo, sedientos de sen-

buscar, pero eso sí, se divertieron de lo lindo y los no participantes todavía «sufrimos» sus hazañas y desventuras contadas con todo lujo de detalles.

La estrella fue, sin duda, Jorge Silva, que en la primera carrera tuvo la victoria en sus manos, pero un infortunado problema con la palanca de cambio, el único problema sufrido por un Autobianchi a lo largo de toda la serie de carreras, puso fin a sus aspiraciones en la última vuelta, cuando ya se le veía como claro ganador. Alberto Mallo estuvo algo más atrás, pero dio mucha guerra y una pasada histórica a varios competidores por un camino nuevo que ha encontrado en las curvas de Le Mans.

Juan Diego Martínez Alcaraz y José Carlos de Santiago consiguieron, en la segunda carrera, el mejor resultado de conjunto de toda la participación, aunque también dieron algún trabajo a los chapistas de Fiat Hispania, que estuvieron bastante ocupados durante todo el campeonato.

Andrés Mas y Víctor Piccione tuvieron un bautismo de fuego en competición bastante fuerte; su primera experiencia, pasada por agua y granizo, coincidió con una de las peores tormentas caídas sobre el Jarama.

Y en la batalla final, dos figuras de primera: Simonetta Garib y Jaime Hernández, los más rápidos del grupo; salieron a por todas, pero no hubo suerte. Jaime se tuvo que conformar con el quinto puesto, mientras que Simonetta quedó algo más atrás, retrasada por una melée a la salida.

Los vencedores de cada una de las carreras fueron: Ignacio Lewin, de «El País»; Jaime Alguersuari, de «Solo Auto»; Carlos Rodríguez Quiroga, de «Motor Mundial», y Eduardo de Aysa, de TVE.

siones fuertes, dioses de la destrucción, más por valentía que por inexperiencia, esperan con impaciencia el inicio del torneo.

Los ocho representantes del Grupo 16 se aplicaron en su tarea, pero no quisieron traicionar los principios del barón de Coubertin —«lo importante es participar»—, y por eso no ganaron...

Alguna excusa teníamos que



les, consumos normalizados, prestaciones, etcétera, y se piensa tan sólo en trazado de curvas, frenazos tardíos y cuentarrevoluciones con la aguja en rojo. Ha comenzado el terrible proceso que transformará a los más pacíficos «plumillas» en aguerridos pilotos dispuestos a quitar el pan a Lauda, Prost o Senna da Silva. Los Autobianchi A 112 del primer campeo-

## A TODO GAS



● Parece que hay grandes posibilidades de que el Rallye de Montecarlo tenga finalmente lugar. Acosado por la opinión pública francesa y por los poderes públicos, Jean Marie Balestre, el presidente de la FISA y de la Federación Francesa, ha dado su luz verde, poniendo sólo algunas condiciones burocráticas, que podrían ser fácilmente cumplimentadas por el Automóvil Club de Mónaco.

● Jonathan Palmer ha sido el piloto escogido para realizar la puesta a punto del Zakspeed Fórmula 1. En las primeras pruebas, efectuadas en el circuito Paul Ricard, Palmer giró en 1-41-7 en el trazado largo, de 5,8 kilómetros, y en 1-04-7 en la variante corta, de 3,3 kilómetros.

● La escudería Shadow reaparece en competición. Lo hará en el Campeonato CART de Fórmula Indy. El piloto de la reaparición será el argentino Enrique Mansilla.

● En Fórmula 3.000 comienzan a ocuparse los mejores puestos. En Williams, con Carlos Abella debería estar Mike Thackwell. En Ralt, John Nielsen y Roberto Moreno. En March, Emmanuele Pirro y algún otro piloto más.

● Parece ser que Juan Carlos Oñoro volverá a correr para Opel. Pero será en el Campeonato de Tierra, con un Kadett GSi grupo A.

● Se habla de un Campeonato Open de Rallyes. El calendario, de diez pruebas, los formarían las cinco puntuables para el Campeonato de Europa, dos rallyes catalanes, otros dos asturianos y un décimo todavía por decir. RACE, RACC, y parece ser que la Federación, están de acuerdo.

## Trofeo Opel Corsa 85

EN el transcurso del acto de entrega de premios a los ganadores del primer Trofeo Opel Corsa, que tan brillantemente se adjudicó el piloto asturiano José Bernardo Pino, se anunciaron las líneas maestras de lo que será este trofeo en su segunda edición. En el aspecto técnico, se va a permitir a los vehículos las modificaciones que fija el anexo J para el grupo A.

El trofeo está dotado de importantes premios, con más de 400.000 pesetas en cada rallye, de las cuales más de 100.000 serán para el vencedor en este apartado. Como premio final, un volante semioficial para el 86, con una prima de salida de 100.000 pesetas por cada uno de los 10 rallyes en los que se participará y pagados los gastos de neumáticos y mantenimiento.



## El sueño de un circuito de verano

LAS Palmas de Gran Canaria pueden tener en breve un gran Palacio de Carreras con más de 130.000 metros cuadrados de superficie, en el que se podrán celebrar todo tipo de competiciones. El proyecto, ya aprobado por los organismos competentes, comprende en una primera fase la construcción de un circuito asfaltado de 14 metros de ancho en la recta principal y 12 metros en el

resto del recorrido, destinado a carreras de coches y motos en todas sus variantes. Mediante un original sistema de cruce de pistas, entrelazándose con el circuito asfaltado, se construirá otro destinado a carreras de caballos, y gradas con capacidad para 12.000 espectadores.

Para cubrir los ochocientos millones que costó la primera fase del proyecto, Jorge Fierro, promotor de la aventura, ha ideado un sistema de acciones, que se venden a 50.000 pesetas (una por persona), con lo que intenta, dentro de lo posible, popularizar la propiedad de las instalaciones.



# L B M

La Boutique de la Moto

¡¡NO TENDRA NINGUN PROBLEMA A LA HORA DE PENSAR EN UN REGALO PARA MOTORISTAS EN ESTAS NAVIDADES!!  
¡VENGA A VERNOS!

ESTAMOS EN:

Mejía Lequerica, 16 - Tel. 447 00 39 - 28004-Madrid

¡¡TRAIGA UN EJEMPLAR DE MOTOR 16 Y EN SUS COMPRAS TENDRA UN OBSEQUIO DE L.B.M.!!

Recambios, 448 09 42



Realiza: Pilar Parra

**1**  
Gafas de sol, diseñadas para la moda Opel: deportivas y plegables. Cuestan 4.730, 3.900 y 4.500 pesetas, respectivamente.

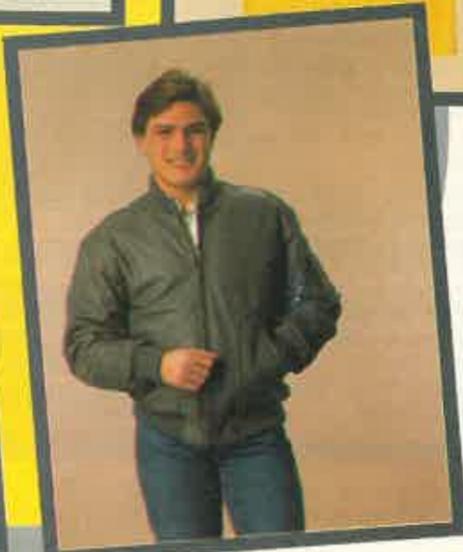
**2**  
Cazadora ligera de entretiempo, de corte deportivo. Tiene elásticos de punto en cintura y puños, con dos bolsillos exteriores y uno interior. Está impermeabilizada. Cuesta 8.900 pesetas.

**3**  
Cazadora de sport, en piel. Destaca por su aspecto deportivo. Su precio es de 27.500 pesetas.

**4**  
Chubasquero reversible en tonos amarillo y azul marino. Cuesta 2.800 pesetas.

Todos los modelos expuestos en la página son de la línea Opel y pueden adquirirse en los concesionarios de la marca.

## Caprichos



cambió

¿ES F

Cambio 16.  
13 años siendo noticia.



*Que la Paz y Felicidad sean un símbolo para todos.*

Empresa Nacional del Petróleo, S.A. GRUPO INH



*Un símbolo para todos.*

**EXCLUSIVA**

**NUEVOS PORSCHE Y LANCIA**



SEMANAL **Motor 16** GRUPO

29 de diciembre de 1984

Núm. 62 • 165 ptas.

**LA INVASION DE LOS 4x4  
LOS MODELOS  
DE AGARRE TOTAL**

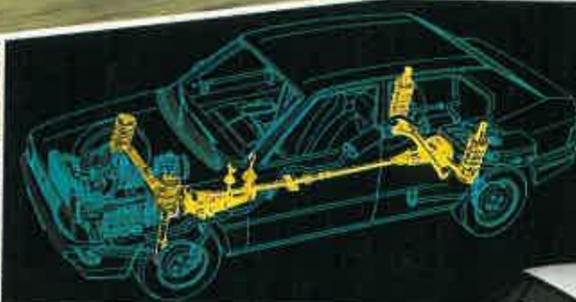
Audi Coupé



Alfa Romeo 33



Nissan Patrol



Fiat Panda



Ford RS 200



Porsche 959

**PRUEBA**

**TURBODIESEL DE LUJO: BMW Y LANCIA  
LAS SUPERMOTOS, DE UNO A TRES MILLONES**