

EXCLUSIVA

ESPAÑA: ROBAN 12 COCHES A LA HORA

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

16 de noviembre 1985

Núm. 108 • 250 ptas.

EXTRA  
**143**  
COCHES

**TODAS LAS PRUEBAS**



**REGALOS**  
**300 TRIVIAL**  
**2 FICHAS**

## Bocinazos

consentir la fiscalidad que nos amenaza a partir del 1 de enero?

¿No ha sido demasiado precipitada la decisión de la obligatoriedad de las inspecciones técnicas a los coches particulares?

¿Cómo es posible que siga existiendo tal desconcierto sobre la aplicación del IVA en los coches usados?

¿Podrá explicar algún día el ANFAC su entreguismo al

¿Qué clase de negocio se fragua en las interminables colas de taxis en los aeropuertos de Barcelona y Madrid?

¿Cómo es posible que el ministro de Industria sea tan poco cauto a la hora de hacer declaraciones sobre automóviles?

¿Por qué razón sólo en España se mantienen la denominación Santana para el Passat tres volúmenes?

¿Hasta cuándo los pequeños utilitarios tendrán una fiscalidad igual a la de los yates, las joyas y otros artículos de lujo?

5,1 litros a 90 por hora y 7 litros a 120. El precio final es de 1.332.209 pesetas.

### Publicidad

#### HOMBRE ANUNCIO

PARA lanzar el nuevo Alfa 75 se está utilizando en París un anuncio publicitario que llama poderosamente la atención por su originalidad. La idea que la agencia publicitaria ha puesto en práctica se basa en la reproducción del coche, colgado a casi cuatro metros de altura, con conductor incorporado. Los falsos pilotos son artistas y estudiantes



### Vida natural

#### FORD PREMIA

EL proyecto presentado por el Fondo Asturiano para la Protección de los



que, de ocho de la mañana a diez de la noche, realizan su show. Quizá pronto los españoles podamos admirar esta nueva técnica publicitaria. Por cierto, que el Alfa 75 se comercializará en nuestro país el próximo diciembre.

Animales Salvajes, que agrupa a más de 10.000 personas de toda España, ha resultado el ganador absoluto de los premios Ford para la Conservación de la Naturaleza y del Patrimonio Histórico-Artístico, que además le da derecho a competir por el título al «Proyecto anual europeo para la Conservación», que se celebrará el próximo 27 de noviembre en Bruselas y que está dotado con un premio en metálico de 7.000 dólares.

Roberto Hartasánchez, que colaboró con MOTOR16 en una prueba comparativa de todo-terreno en Asturias, es el responsable del «Proyecto oso», que pretende proteger a los 120 últimos osos que aún viven en la cordillera Cantábrica y colaborar en las indemnizaciones que se pagan a los campesinos perjudicados por los osos en busca de su alimento.

### Diseño

#### BERTONE SE PASA AL ESTE

EL carrocerero italiano Bertone está diseñando un nuevo modelo para la fábrica checoslovaca Skoda, que sería comercializado en 1987. Los responsables de Skoda piensan, por fin, dar un cambio radical a su gama de modelos, para acercarse más a los gustos occidentales, rompiendo con el diseño actual, que data de varios años atrás.

### R-9 TXE

#### ESTRELLA DE LA GAMA

RENAULT acaba de lanzar al mercado el modelo cumbre de la gama R-9, la versión TXE, que cuesta algo más de 1.330.000 pesetas y se distingue de sus hermanos por su equipamiento muy completo y por su mo-

tor, un cuatro cilindros de 1,7 litros de cubaje que no tiene nada que ver con los habituales y ya veteranos motores Sierra, presentes en los R-5 y en los R-9 o R-11 más pequeños. El motor del nuevo R-9 TXE tiene 82 caballos de potencia, valor suficiente para alcanzar los 170 kilómetros por hora de velocidad máxima, y los consumos oficiales dados por la casa son 8,8 litros a los 100 en circuito urbano,

### Records

#### EN BICICLETA, A 250 KILOMETROS POR HORA

EL reto de la velocidad atrae a muchos hombres, y aunque son pocos los que disponen de los medios apropiados para batir récords, todo es proponérselo

y todo vale. Así lo ha demostrado John Howard, que, sin reparos en utilizar un potente vehículo para taparle el aire y aprovechar la succión, ha logrado rodar con su bicicleta nada menos que a 250 kilómetros por hora. Tras conseguir lo que se había propuesto, en la actualidad trabaja en comercializar el modelo utilizado. Eso sí, no sabemos si lo venderá con coche incluido.



### Ranking

#### SUBEN LAS VENTAS

En el pasado mes de octubre las ventas de automóviles han experimentado un incremento del 26,3 por 100 respecto al mismo mes del año anterior, por lo que se supera así la cifra de ventas acumuladas enero-octubre del 84.

|                | OCTUBRE |        |      | ENERO-OCTUBRE |         |       |
|----------------|---------|--------|------|---------------|---------|-------|
|                | 1985    | 1984   | %    | 1985          | 1984    | %     |
| Talbot-Peugeot | 7.669   | 5.816  | 31,9 | 57.567        | 53.734  | 7,1   |
| Citroën        | 2.681   | 2.924  | -8,3 | 25.398        | 31.176  | -18,5 |
| Fasa-Renault   | 13.759  | 10.900 | 26,2 | 130.550       | 122.362 | 6,7   |
| Ford           | 5.944   | 5.575  | 6,6  | 54.474        | 57.326  | -5,0  |
| General Motors | 4.722   | 3.409  | 38,5 | 37.091        | 29.497  | 25,7  |
| Seat           | 11.521  | 8.018  | 43,7 | 82.991        | 87.177  | -4,8  |
| TOTAL          | 46.296  | 36.642 | 26,3 | 388.071       | 381.272 | 1,8   |

### Protesta

#### GAFAS PARA COSCULLUELA

EL concejal de Turismo de San Bartolomé de Tirajana, en Gran Canaria, Cayetano Sánchez, abrió una recaudación de fondos para comprar unas gafas para el ministro de Obras Públicas y Urbanismo, Javier Sáenz de Cos-

culluela. No es que el concejal canario se preocupe por la visión del ministro, sino que quiere llamar la atención de los ciudadanos para que se lleve a cabo la construcción de la prolongación de la autopista del sur, en donde se concentra la mayoría del turismo de Gran Canaria. Recientemente, el ministro del MOPU dijo que la construcción de esta autopista no contará con la ayuda de la Administración Central.

## En voz baja

las pocas ventas a este precio del litro de gasóleo.



Hasta que Seat y Volkswagen no lleguen a un acuerdo definitivo, todos los planes industriales han quedado de momento bloqueados. Así, la aparición de los nuevos Ibiza (motor inyección y 900 c.c.) y Marbella (sustituto del Panda) se han detenido temporalmente.

La subida del precio del gasóleo hasta 80 pesetas podría replantear la aparición de algunas versiones diesel. Los motores diesel utilizados en España son de importación en su mayoría y su coste quizá no compensase

Cada día que pasa el proyecto Biscúter es menos viable. Según todos los indicios, en las próximas semanas abandonarán las no-natas instalaciones de Palma del Condado (Huelva) para trasladarse a una localidad catalana.

Motor Ibérica busca sustituir al equipo de marketing tras las bajas de Corbella y Matesanz. Los creadores del slogan «Los japoneses» y de la imagen positiva del Patrol se dedican ahora al rentable negocio de archivar papeles.

### De capricho

#### SIEMPRE FERRARI

FERRARI Fórmula, la firma que comercializa objetos de regalo distinguidos con el símbolo Ferrari, acaba de lanzar sus novedades para la temporada 86. Entre un amplio muestrario de novedades destacan los relojes modelo City con correas de piel, que cuestan 55.000 pesetas.

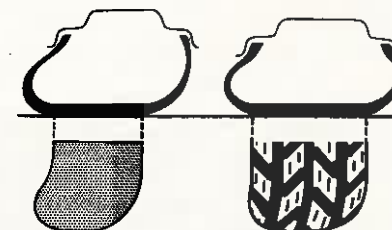
# Pirelli. Adelanta por tecnología.



**Pirelli la marca más adelantada tecnológicamente abre con el P6 un nuevo camino para aquellos que desean obtener una conducción segura pero brillante.**

**Los P6 han sido desarrollados a partir de las experiencias de Pirelli en el terreno de la competición.**

#### MEJOR AGARRE EN CURVA



Neumático  
serie Standard

Pirelli  
serie 60

La menor deformación lateral debida al flanco más bajo y la mayor superficie de pisada proporcionan un mejor agarre en curva.

**Los P6 ofrecen una pisada más firme, una cintura que se adapta mejor a la carretera y un exclusivo diseño en la banda de rodaje que aumenta el agarre y la frenada y confiere una estética personal a su vehículo.**

**Siga la huella de los que van delante.**

**Siga a Pirelli.**

**Pirelli P6**



# PIRELLI



# MAS DE 30.000 AL AÑO NO VUELVEN A APARECER SE ROBAN DOCE COCHES A LA HORA

**E**N cada hora que pasa se roban en España más de doce automóviles. De ellos, al menos cuatro desaparecen definitivamente para sus dueños. En el pasado año 1984 se robaron en nuestro país —según cifras oficiales que maneja la Policía— nada menos que 109.735 vehículos, de los cuales 34.397 nunca fueron recuperados. La mayor parte de estos coches, debidamente aderezados y retocados, pasan a engrosar las filas del tráfico ilegal de vehículos, que está registrando un alarmante crecimiento. Además, las organizaciones internacionales dedicadas a esta modalidad delictiva están utilizando a España como puente del contrabando de automóviles europeos de gran cilindrada a países árabes, y de los diesel más utilizados con destino al norte de África.

El fuerte proteccionismo que tradicionalmente ha ofrecido el Estado a la industria nacional del automóvil ha provocado siempre una especial apatía de los españoles por los coches extranjeros. Y siempre, en cualquier ocasión, ha existido la correspondiente

picaresca para burlar la ley. Cuando la importación libre de automóviles estaba cerrada a cal y canto, la fórmula más usual de contrabando era dejar uno o varios automóviles foráneos en vigilancia extranjera de aduanas para luego optar a su compra una vez cumplidos los plazos de reclamación.

Sin embargo, ha sido a partir de la «ley Sahagún» —la liberalización de las importaciones hasta un determinado cupo, decretada por el Gobierno de UCD, cuando Agustín Rodríguez Sahagún era titular del Ministerio de Industria— cuando el tráfico ilícito de automóviles, las estafas con sus falsificaciones, las importaciones fraudulentas, etcétera... han eclosionado.

Modalidades para introducir ilegalmente coches en nuestro país hay muchas. Sin embargo, la que sin duda ha

reportado mayores beneficios a las organizaciones dedicadas a esta modalidad delictiva es la que podríamos denominar «el coche del emigrante» o «importaciones grises». Sabido es que, por ley, el emigrante que retorna a su país, en este caso España, se encuentra

con el beneficio de poder traer un coche de propiedad sin ningún tipo de traba o gravamen. Pues bien, las organizaciones delictivas con una infraestructura perfecta— contactan con un emigrante y le ofrecen participar en el jugoso negocio de introducir bajo cuerda BMW o Mercedes. Según fuentes policiales consultadas por MOTOR16, esas ofertas se suelen realizar a trabajadores españoles radicados especialmente en la República Federal de Alemania, donde es más fácil adquirir modelos de las dos marcas citadas, a las que hay que añadir el mítico Porsche.

La oferta al emigrante suele consistir en un pago de 2.500 marcos alemanes (poco más de 150.000 pesetas al cambio) y un billete de avión para el re-

greso, desde España, a la RFA. El emigrante, si acepta, presenta en el Consulado correspondiente una baja temporal de residencia con el pretexto de que vuelve a España ante la posibilidad de conseguir un puesto de trabajo. Con anterioridad, los traficantes han falsificado la documentación del vehículo para que disponga de la antigüedad suficiente y que el emigrante pueda traerlo a España. Una vez en España, el emigrante domicilia el coche y su residencia en la del futuro comprador, por la cosa de que allí se dirijan, por ejemplo, las multas. Y vuelve a la RFA, donde aún puede dar marcha atrás a la baja que había solicitado, ya que disponía de treinta días de plazo para conseguir la definitiva.

Por este método se están introduciendo en España más de 2.500 coches

**M**UCHOS emigrantes han sido intermediarios involuntarios de una estafa

Desde aquí se realizan 5.000 importaciones «grises» de coches. De su anterior gestor sólo queda la inicial del hombre.



El dueño de Autoperera fue detenido por participar en una red de contrabando que practicaba la fórmula del «violin».

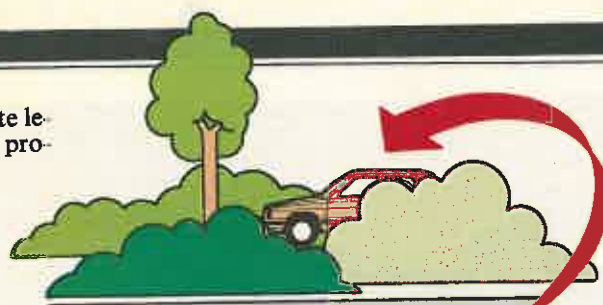
al año, de los que 500 son realmente legales por el espíritu de la ley que protege al emigrante retornado.

La Policía española, que desde 1977 cuenta con un grupo especial dedicado exclusivamente al tráfico ilícito de automóviles, ha desarticulado ya en alguna ocasión grupos delictivos de este tipo que movían cifras realmente fabulosas de negocio. Sirva de botón de muestra que en la aduana de Motril, por ejemplo, se ha detectado la entrada de ¡doscientos cuarenta! coches al año por este sistema. Después de que en los últimos meses las autoridades consulares españolas hayan establecido una mayor vigilancia sobre esta práctica del «emigrante que da marcha atrás en su retorno», las organizaciones delictivas han pasado a sustraer directamente a los trabajadores extranjeros sus documentaciones, ahorrándose, además de una sustancial suma de dinero, un eslabón más de la cadena.

### Algo más que un fraude

Cuando el vehículo llega a España de forma fraudulenta, el delito no para ahí. La mayoría de los coches, que suelen ser Mercedes, no dejan de constituir una pura estafa. Esos coches, que exteriormente son nuevos y tremendamente atractivos, suelen ser ex taxis o ex coches de alquiler previamente remozados, pero con más de medio millón de kilómetros a sus espaldas. Aunque en una primera impresión hasta el motor suena como el propio canto de los ángeles, no pasa mucho tiempo sin que comiencen a aparecer pegadas más serias que convierten en nada las quinientas mil pesetas, por ejemplo, de ahorro que supone adquirir un vehículo de estas características.

Eso siempre que el coche no haya desaparecido misteriosamente al poco



### Los que no aparecen

| Modelo         | Unidades robadas y no recuperadas (del 1 de enero al 31 de octubre) |
|----------------|---------------------------------------------------------------------|
| Seat 127       | 5.784                                                               |
| Renault 5      | 4.169                                                               |
| Seat 131       | 3.114                                                               |
| Ford Fiesta    | 3.013                                                               |
| Mercedes Benz  | 2.046(*)                                                            |
| Renault 18     | 1.188                                                               |
| Seat Panda     | 892                                                                 |
| Talbot Horizon | 879                                                                 |
| BMW            | 856                                                                 |
| Renault 9      | 559                                                                 |
| Peugeot 505    | 550                                                                 |
| Ford Escort    | 437                                                                 |
| Opel Corsa     | 243                                                                 |
| Seat Ronda     | 211                                                                 |
| Audi           | 205                                                                 |
| Citroën Visa   | 193                                                                 |
| Renault 11     | 137                                                                 |
| Peugeot 205    | 50                                                                  |
| Citroën BX     | 50                                                                  |
| Porsche        | 32                                                                  |

(\*) El 45 por ciento de los vehículos Mercedes corresponden a furgonetas.

centros, tanto de operación como de venta, de estas organizaciones delictivas.

La Policía española se encuentra en muchas ocasiones impotente para atajar muchas de estas actividades. El principal problema con el que se encuentra —según ha afirmado un portavoz autorizado a esta revista— es la inexistencia de un tratamiento serio y coherente de los distintos órganos de la Administración hacia el tema del automóvil.

Cada vehículo tiene de por sí un código, formado por 17 cifras y letras que le identifican en cualquier



momento y en cualquier país. Cada guarismo tiene un significado. Por ejemplo, los cinco primeros indican país, marca, modelo y tipo. Los dos siguientes nos dicen qué tipo de carrocería es, y el octavo especifica la clase de motor. Una letra que viene a continuación nos dirá el año en que fue fabricado, y el siguiente número o letra, la factoría o planta de montaje. El resto de números identifican el motor.

Pues bien, este «carné» no siempre es la única identificación que utilizan o requieren los distintos organismos públicos encargados de seguir los pasos de un vehículo. Así, el Ministerio de Comercio, y con él la Dirección General de Aduanas, prefiere identificar el coche mediante el nombre del importador, mientras que en el Ministerio de Industria sí se fijan ya en ese código. Posteriormente, en Interior, es decir, la Dirección General de Tráfico, la identificación del vehículo se realiza fundamentalmente con la matrícula y el nombre de su propietario, ya que su interés se centra más en el cobro de las posibles multas que en el origen del vehículo. Por último, las compañías de seguros fichan al coche utilizando solamente los últimos guarismos de la serie, a pesar de que pueden existir varios vehículos con la misma numeración.

Esta dispersión de identificaciones provoca, entre otras cosas, serias dificultades a la propia Policía cuando persigue un delito de este tipo. Se da así el caso de documentaciones duplicadas o una documentación que sirve para varios vehículos. Según las fuentes con-

sultadas por MOTOR16, lo lógico para atajar este proceso sería que el código citado fuera siempre por delante y como guía dentro de todo el proceso administrativo que debe cubrir un coche en distintos Ministerios. Así también se podría poner coto a la estafa que supone vender un coche como nuevo cuando en realidad tiene bastantes años más. De momento, el Ministerio de Industria ya ha dado un primer paso, pues en las normas sobre instalación y funcionamiento de las estaciones de ITV, aparecidas en el «BOE» el pasado 28 de octubre, ya se recoge la necesidad de que se incluyan un máximo de 17 caracteres para definir el número del bastidor.

Otra de las consecuencias de la «ley Sahagún» ha sido la proliferación de importaciones paralelas o piratas de automóviles. Esta actividad es, en teoría, legal y admitida por el Ministerio de Comercio. Sin embargo, realizándose al amparo de la ley, ni el importador, y mucho menos el futuro cliente, obtienen beneficio al realizar la operación al margen del importador de



### Robar coches: Un «negocio» en alza

|            | 1984       |             | 1983       |             |
|------------|------------|-------------|------------|-------------|
|            | Sustraídos | Recuperados | Sustraídos | Recuperados |
| Enero      | 9.473      | 7.186       | 6.253      | 4.558       |
| Febrero    | 8.261      | 6.370       | 5.914      | 4.466       |
| Marzo      | 9.041      | 6.579       | 6.706      | 5.019       |
| Abril      | 8.962      | 6.862       | 7.355      | 5.313       |
| Mayo       | 8.959      | 6.375       | 8.280      | 5.848       |
| Junio      | 8.717      | 5.860       | 7.741      | 5.706       |
| Julio      | 9.033      | 5.693       | 8.166      | 5.442       |
| Agosto     | 9.010      | 5.778       | 8.651      | 5.924       |
| Septiembre | 9.272      | 5.959       | 9.201      | 6.637       |
| Octubre    | 9.676      | 6.451       | 9.222      | 6.836       |
| Noviembre  | 9.720      | 6.819       | 9.330      | 7.123       |
| Diciembre  | 9.611      | 6.406       | 9.254      | 6.802       |
| TOTAL      | 109.735    | 75.338      | 96.073     | 69.674      |

la marca. En este caso, el delito se lleva a cabo con la «colaboración» de Aduanas, que, a pesar de disponer de unas tarifas oficiales de todos los modelos susceptibles de ser importados en España, ve cómo pasan coches con

unas facturas inferiores a la tarifa oficial. Incluso hay veces que la factura corresponde a la versión de un modelo de inferior categoría, cuando el vehículo importado pertenece al tope de gama y va cargado de muchos extras.

La Policía detectó recientemente a una catalán que adquirió más de un centenar de modelos Mercedes en el sur de Francia. Al llegar a nuestro país consiguió que la liquidación por el Impuesto de Lujo fuera de doscientas mil pesetas por unidad, en lugar de las seiscientas mil que correspondían, aproximadamente, por cada vehículo.

El importador paralelo más conocido es, sin duda, Albert Torrella, que operaba en un parking en la calle Calvet, de Barcelona. La impunidad con que actuaba era tal que se anunciaba sin disimulo en la prensa nacional ofreciendo coches —básicamente Mercedes y BMW— medio millón de pesetas más baratos que en los concesionarios oficiales, utilizando el sistema de declarar un precio inferior al normal. Con este método, la Policía calcu-

### LAS GANGAS SON CARAS

QUE hay que andarse con mucho cuidado en el tema de los coches-ganga es el corolario de esta breve historia. Un ciudadano argentino domiciliado en Móstoles recurrió a un amigo que viajaba a Holanda para pedirle que le comprara un coche de segunda mano en buenas condiciones y barato. El amigo viajó a aquel país y, paseando por los mercadillos de particulares que se organizan en ciudades holandesas, fue abordado por un sudamericano que inicialmente demostró un escaso interés por lo que estaba ocurriendo a su alrededor. Al cabo de una media hora, el individuo le ofreció un flamante Mercedes 300 D del año 84 por dos millones y

medio de pesetas. Tras una breve consulta telefónica con el comprador, se cerró la operación. Todo esto ocurría a primeros del año actual.

Los papeles holandeses estaban en regla, claro. En España, el coche fue matriculado sin ninguna pega. Su aspecto era impresionante: llantas de aleación, aire acondicionado, guapo por donde se le mirara. Iba todo bien. Sin embargo, hace dos meses el coche fue robado, desapareció, y de él no se ha vuelto a saber nada. El ciudadano argentino acudió a su compañía de seguros y allí le pidieron el número de chasis. Como guardaba una fotocopia de la documentación —también había sido robada—, la compañía pi-

dió información a Mercedes Benz España. Y ahí se descubrió que el coche en cuestión era un modelo de 1977 previamente adecentado.

Este súbdito argentino está convencido de que los autores del robo son las mismas personas que se lo vendieron, y ha tenido noticia en la misma compañía de seguros de un caso similar ocurrido con un BMW adquirido en Alemania. Además, como viaja mucho, ha sido advertido del peligro que corre al dejar su automóvil en algunos hoteles importantes de Centroeuropa, donde parece que algunos conserjes están conectados con las redes especializadas en hacer desaparecer y camuflar coches.



La pasión por tener un Mercedes ha sido en muchas ocasiones el detonante de una venta ilícita y en ocasiones fraudulenta.



tiempo de haber sido comprado. Claro, que esa es otra historia...

Más que un delito es una sucesión de ellos, ya que a la importación ilícita hay que añadir falsificación de documen-



1. Javier Álvarez López, «El Alemán»; 2. Angel Morera Capsi, y 3. José Perera Folch.

## EL ROBO A UN VIAJANTE

**F**ELIX G. es un viajante de Logroño que acudía la pasada semana a MOTOR16 con una duda. Estaba dispuesto a adquirir un Mercedes 190 diesel, coche por el que en un concesionario oficial le pedían 3.700.000 pesetas como precio base. Tras rebuscar en algunos anuncios por palabras, descubrió en Barcelona un importador que le ofrecía ese mismo coche por 3.300.000 pesetas. Acudió seguidamente a otra casa, ésta radicada en Zaragoza, donde le pidieron por el mismo modelo 3.000.000 pesetas. La operación —le dijeron— se cerraba en dos semanas, pero debía facilitar el dinero antes de ver el coche. «Todo es legal, no hay ninguna pega y el coche, rodando, queda en ese precio», le insistieron. Pero una diferencia de medio millón de pesetas entre el precio ofertado por ese importador aragonés y el oficial fijado por el concesionario le parecía a Félix G. realmente «mosqueante».

El mismo Félix G. comentaba a esta revista el caso de los frecuentes robos que se están produciendo en su región. Si él quiere ahora adquirir un coche nuevo es porque hace ya unos meses le desapareció su Peugeot 505 GT turbo, del que no ha vuelto a tener noticias. «En los dos últimos meses —añade— he sabido del robo de cinco o seis vehículos como el mío y de varios BMW, sólo en Logroño.» También comentaba lo ocurrido a un colega suyo de Burgos, desposeído de un Peugeot 505 GT turbo, que fue encontrado en San Sebastián por la Policía —en una operación que ha sido seguida por MOTOR16— cuando iba a ser pintado, una vez que ya se le habían cambiado los números de chasis y de motor.



la que ha llegado a colocar más de cinco mil coches. Una vez desarticulada su actividad, tuvo que hacer frente a una multa estimada en unos cien millones de pesetas.

Los clientes de Torrella no fueron perseguidos, pese a que, según la ley, quien compra ilegalmente también es responsable del mismo delito. Estos clientes de BMW y Mercedes sólo sufrieron algunos problemas, al no ser atendidos en principio las garantías en los concesionarios oficiales. En la mayoría de las ocasiones, los clientes habían arriesgado su dinero, ya que las operaciones se iniciaban desembolsándolo por adelantado. No obstante, cuando esa operación no concluía se reintegraba ese dinero; eso sí, después de bastante tiempo y no sin dificultades. No ha quedado constancia de que algún pago no haya sido devuelto.

En la actualidad, Albert Torrella, incapacitado comercialmente para la venta de automóviles, parece que sigue en esta actividad utilizando como tapadera a su hermano en el mismo local que poseía, donde se ha intentado tapar con otro cartel su antigua denominación.

### Estafa y contrabando

Si por un lado hay delincuentes que realizan su labor amparándose en lagunas legales, los más ambiciosos son sin duda los que vienen practicando el contrabando, normalmente de vehículos robados, y la estafa mediante el sistema del «violín». Este método se inicia con la adquisición de los restos y documentación, en un desguace, de un vehículo que ha sufrido un siniestro total y que lógicamente debería ser dado de baja. Posteriormente, los delincuentes se hacen con un vehículo de las mismas características robándolo, tanto en nuestro país como en el extranjero. A continuación viene la operación de «violín» es decir; el cambiar por completo la identidad del vehículo. Para ello se inserta en el robado la identificación del siniestrado. Esta operación llega a ser tan perfecta que la Policía ha necesitado realizar un análisis metalográfico para demostrar el fraude.

Recientemente, la Policía detenía en Vilanova i la Geltrú a José Perera Folch, acusado de participar en una red de contrabando de coches de importación. Junto a él, las autoridades dete-

nían a Angel Morera Capsi. José Perera, que ya había tenido hace tiempo problemas con la Policía por la actividad de su firma Perera Import en el tráfico ilegal de vídeos piratas, regenta una concesión de General Motors.

Otra persona detenida por estar implicada en operaciones de este tipo ha sido Domingo Pedred Nogues, de Auto Europa, que en una ocasión fue sorprendido «in fraganti» con cuatro coches de dudosa procedencia. Fuera de Cataluña, en Lugo se detectaron actividades similares, realizadas en este caso por Javier Álvarez López, alias «El Alemán». En Madrid, y según ha podido saber MOTOR16, la Policía investiga las actividades de Máximo González Hernández, que opera con conocidos establecimientos, y un tal Arangüez Marco.

Por si todas estas actividades delictivas fueran pocas, la Policía española también tiene que hacer frente al tráfico ilegal de coches, que utiliza nuestro país como zona de paso. Argelia y Marruecos son los principales receptores de coches robados en Centroeuropa, y Barcelona y Alicante los puntos donde las grandes bandas organizadas concentran sus productos para darlos salida. También por aquí pasan los coches de lujo y prestigio que van dirigidos después a países árabes. Como dato anecdótico, cabe decir que la Policía encontró recientemente, y cuando estaba a punto de salir de España, el Mercedes blanco del hace tiempo popular cantante Adamo, que había sido robado en Francia. La capacidad de estas fuertes organizaciones delictivas tienen su reflejo en el hecho de que han llegado a pagar 1.200.000 pesetas por un coche de lujo sustraído, o unas 800.000 pesetas por un BMW 745.

Aunque la preocupación del público en general se dirige al agobiante problema del robo de autorradios —cuyos entresijos desvelará esta revista próximamente—, la Policía se muestra realmente preocupada por esos 35.000 coches que desaparecen cada año sin dejar rastro en nuestro país. Coches que en su mayoría pasan a formar parte de los circuitos ilegales que los ofertan después como si de gangas se tratara, gangas de las que, desde el principio, el consumidor debe desconfiar.

F. del Brío, M. J. Benet  
J. L. Aznar, R. R. Sáez

## ILEGALES EN LIBERTAD

**L**LEVAR unas llantas de aluminio o unos faros supletorios en el automóvil puede ser motivo más que suficiente para que no pueda parar en la carretera un agente de la Policía de Tráfico, con el fin de conocer si estos accesorios están debidamente homologados. Así circulan por las carreteras españolas muchos automóviles, que

han conseguido matricularse eludiendo la normativa legal. Homologar un automóvil es un proceso largo y costoso, varios meses y hasta siete millones de pesetas por coche, por lo que los importadores sólo homologan los modelos que pueden vender en una cantidad apreciable en España.

Sin embargo, muchos de estos

vehículos circulan impunemente por nuestro país, para desesperación de los importadores oficiales, que dejan de vender bastantes unidades, en beneficio de importadores paralelos.

Uno de estos importadores paralelos, especializado en las marcas de General Motors, es City Automóviles España, con exposición de venta en la calle Príncipe de Vergara en Madrid. Vende habitualmente coches de marca Cadillac, Pontiac, Buick y Chevrolet, aun-

que se ofrece a traer cualquier tipo de coche. Estos mismos coches, si son solicitados al importador oficial de General Motors, Hermandad Blitz, se obtiene como respuesta que no es posible su venta a españoles, porque se encuentran sin homologar y, por tanto, no es posible matricularlos. En contraposición, en la tienda antes citada, regentada por Francisco Martín Sierra, todo son facilidades, incluso cuando se les hace ver que el coche por el que se interesa el cliente no está homologado. Un redactor de esta revista, pasando por cliente, se interesó por un Pontiac Trans-Am turboboyección, y al preguntarle al vendedor, Julián Díez, si luego no habría problemas en la matriculación al no estar el coche homologado, contestó: «Usted de eso no tiene que preocuparse, nos paga los ocho millones de pesetas que cuesta el coche y nosotros ya haremos lo necesario para matricularlo.»

Este establecimiento funciona desde 1980, aunque anteriormente se llamaba Five Stars International y vendía los vehículos de General Motors con la marca DKM, totalmente desconocida.

Una de las últimas operaciones realizadas por City Automóviles ha sido la venta de un Cadillac Fleetwood Broug-

ham, a la conocida pintora Dina Cosson, que utilizará el coche para el servicio de los clientes del hotel Dinamar, que la señora Cosson regenta en Marbella. Hasta la recepción del referido coche por su propietaria, que debía haberse efectuado en el pasado mes de julio y para lo cual había adelantado la suma de cinco millones de pesetas, se han producido una serie de sucesos extraños y poco claros, como el préstamo de un Cadillac Limousine que debía ha-



El desbarajuste y la incoherencia administrativas permiten a algún avisado matricular coches sin homologar.

ber permanecido dos meses en el hotel Dinamar y fue retirado por City Automóviles, con toda urgencia, argumentando que debía pasar una revisión de Industria, que nunca pasó. Finalmente, el matrimonio Cosson debió recurrir a los servicios de una abogada, con el fin de lograr el cumplimiento del contrato. Como es norma en los automóviles que vende City Automóviles, el Cadillac comprado por la señora Cosson está sin homologar, a pesar de los cual y por medios que desconocemos han conseguido obtener la ficha técnica

del vehículo, documento imprescindible para su matriculación.

Esta no es por desgracia la única tienda de automóviles que se dedica a vender coches extranjeros sin homologar, que han proliferado especialmente desde que las comunidades autónomas tienen competencia en la expedición de tarjetas de Inspección Técnica y características. Aunque la culpa no es sólo de las delegaciones de los Gobiernos autonómicos, ya que el desbarajuste

administrativo proviene del mismo Ministerio de Industria y Energía. Como muestra puede valer el siguiente ejemplo: MOTOR16 se puso en contacto con Adalberto Perera, jefe de estaciones de Inspección Técnica del Ministerio de Industria, al cual solicitamos la lista de automóviles homologados y nuestra sorpresa fue el conocer que no estaba elaborada y que teníamos que esperar diez días para que pudieran redactarla. Lógicamente, si el propio Ministerio no tiene al día la referida lista, más difícil será que esté en todas las delegaciones provinciales. Como puede comprobarse en la re-

producción de una lista de homologación que publicamos, aparentemente el Cadillac Fleetwood Brougham sí está homologado. Pero en cambio no es así, ya que esta homologación sólo es válida para modelo de 1981, completamente distinto al que hacíamos referencia.

Mientras todo esto sucede, los fabricantes nacionales se quejan de los trámites y dinero invertido en la homologación de cada versión, que debe repetirse, aunque sólo se efectúe una pequeña innovación, como es cambiar la bomba de la gasolina.

Las listas de homologación no están al día en todas las delegaciones y, además, son confusas. Ninguno de los nombres que aparecen en esta lista (actual) corresponde a coches de 1985.

| GENERAL MOTORS CO. | GENERAL MOTORS ESPAÑA | Buick Century Custom serie:4AN69        | HT/19(15) |
|--------------------|-----------------------|-----------------------------------------|-----------|
|                    |                       |                                         |           |
| B 0201             | "                     | Cadillac Seville serie:6K569 Din        | HT/19(16) |
| B 0202             | "                     | " Eldorado serie: 6EL57 Diesel          | HT/19(17) |
| B 0203             | "                     | " Fleetwood Brougham serie: 6CB69       | HT/19(18) |
| B 0204             | "                     | " Fleetwood Brougham serie: 6CB47       | HT/19(19) |
| B 0205             | "                     | " Buick serie: 6CD69                    | HT/19(20) |
| B 0206             | "                     | " Seville serie: 6K569                  | HT/19(21) |
| B 0207             | "                     | " Eldorado serie: 6EL57                 | HT/19(22) |
| B 0208             | "                     | " Pontiac Firebird Formula serie: 2FV87 | HT/19(23) |
| B 0209             | "                     | " Firebird Spr. serie: 2FT87            | HT/19(24) |
| B 0210             | "                     | " PHOENIX "H3J" serie: 2XU68            | HT/19(25) |
| B 0211             | "                     | " " " serie: 2XY37                      | HT/19(26) |
| B 0212             | "                     | " " " serie: 2XZ37                      | HT/19(27) |
| B 0213             | "                     | " " " serie: 2XY68                      | HT/19(28) |
| B 0214             | "                     | " " " serie: 2XY37                      | HT/19(29) |
| B 0215             | "                     | " Bonneville Hrgm serie: 2BR69          | HT/19(30) |
| B 0216             | "                     | " PHOENIX "L3J" serie: 2XZ68            | HT/19(31) |
| B 0217             | "                     | " Firebird Trans/AM serie: 2FV87        | HT/19(32) |
| B 0218             | "                     | " Grand Prix Hrgm, serie: 2AP69         | HT/19(33) |
| B 0219             | "                     |                                         |           |

Del Servicio de Industria del País Vasco proceden la mayor parte de las tarjetas de inspección técnica concedidas irregularmente a coches sin homologar.

# HONDA ACCORD

## SUAVE, SUAVE...

**U**NA de las novedades del año en Europa ha sido el Honda Accord en su tercera generación. Se trata de un automóvil de tipo medio que se vende en dos versiones de carrocería: berlina tres volúmenes y coupé tres puertas, con motores de gasolina de 1.600 y

2.000 centímetros cúbicos, desdoblándose esta última posibilidad en alimentación por carburadores y con inyección.

Decíamos que era la tercera generación porque el primer Accord apareció en 1976. Cinco años más tarde se lanzó el modelo que estuvo vigente hasta el pasado

Salón de Francfort, en que ha aparecido el actual que se ha puesto a la venta casi a continuación.

Hemos tenido la ocasión de probar el coche en su versión más desarrollada, la equipada con el motor de dos litros con inyección electrónica.

El motor, de 1.955 centí-

metros cúbicos, tiene un diseño muy moderno. Es un cuatro cilindros con un único árbol de levas en cabeza y culata de tres válvulas por cilindro, dos de alimentación y una grande de escape. El motor va ligeramente inclinado hacia delante para conseguir bajar un poco más la altura del capó, va montado transversalmente y se puede acoplar a dos tipos de cajas de cambio, una manual de cinco marchas, que es la que montaba la unidad probada, y otra automática de cuatro marchas con bloqueo de convertidor de par sobre la directa.

La potencia, 122 caballos, permite lanzar al coche, que pesa 1.105 kilos, a 195 kilómetros por hora, tanto en su versión cuatro puertas como en la coupé. En lo que se refiere al consumo, en ciudad se anuncia un gasto de 10,1 a los 100 kilómetros; en carretera, a 90 kilómetros por hora, 6,1 litros, y en autopista, a 120 kilómetros por hora, de 7,9 litros.

Todos los modelos Accord se distinguen por una conducción suave y sin esfuerzos. En medio de esta sensación general sólo desentonan el ruido originado por el motor, más alto de lo que debería ser normal en un coche de este tipo.

El motor tira con fuerza del coche y se recupera bien. De todas formas, siempre se puede utilizar el cambio para mantenerlo en el régimen de giro más idóneo, cosa que en el Accord, como en la mayoría de los coches japoneses, es un auténtico placer. A uno le resulta difícil explicarse por qué los coches de los fabricantes europeos —salvo aquellos que utilizan cajas de cambio de origen japonés— no han conseguido la suavidad, la precisión y lo ajustado de los recorridos de la palanca que los japoneses.

La dirección es asistida con dureza regulable no en función del régimen del motor, sino de la velocidad real del coche, gracias a una bomba que regula la presión mandada desde el diferencial. De esta forma se consigue que, a coche parado o baja velocidad, sea mínimo el esfuerzo a realizar en el volante, mientras que a alta velocidad se endurece lo su-



Los Honda Accord son coches grandes —cuatro metros y medio de longitud la berlina y quince centímetros menos los coupés— que tienen un motor moderno, con mucho genio y una caja de cambios que siempre maravilla por su precisión y suavidad.



Los Honda Accord de la tercera generación llaman la atención por la suavidad de su manejo y por la docilidad de sus reacciones. La versión coupé tiene un cierto parecido con el Volvo 480 ES, pero el Honda apareció antes que el modelo sueco.





El motor de dos litros del Honda Accord, de moderno diseño y ruidoso, se caracteriza por llevar tres válvulas por cilindro. Es potente y elástico.

ficiente para que el conductor pueda tener el máximo de tacto.

Los frenos son de disco en las cuatro ruedas, ventilados los delanteros. Opcionalmente pueden ir equipados de un sistema antibloqueo desarrollado por Honda y que denominan ALB, cuya eficacia es tan buena como el ABS de Bosch o de Alfred Teves, pero menos violento en sus reacciones en el pedal y en el mismo coche.

El comportamiento es impecable. Pese a ser un tracción delantera, a no ser que se rueda muy rápido, el coche se comporta en forma completamente neutra. La carrocería se inclina mínimamente y el coche da la sensación de ir sobre raíles. Cuando se rueda rápido, la tendencia a irse de morro se puede controlar fácilmente. Además, el coche se presta bastante bien a que los más diestros puedan jugar con él haciéndolo derrapar del eje trasero, cosa que hace en forma progresiva, sin la más mínima brusquedad.

En lo que se refiere a los

interiores, son sobrios, pero bien diseñados y sobre todo muy bien terminados. El equipamiento es muy completo y la presentación cuidada.

Los asientos son confortables y sujetan bien, lo que unido al buen trabajo de la suspensión —independiente en las cuatro ruedas— hace que el conjunto resulte bastante confortable. Sólo el ruido del motor desentona.

En lo que se refiere al Aero-Deck, cuyo parecido con el reciente Volvo es notable —el Honda salió primero—, tiene buena capacidad para cuatro plazas. Es más bajo y, por tanto, los asientos, de un tipo más deportivo, también lo son. El maletero no es demasiado grande, pero en caso de necesidad siempre se puede ampliar al abatir el asiento trasero.

Como conclusión, no se puede decir que el Honda Accord sea un coche de vanguardia, con avances técnicos importantes, pero sí, en cambio, que es un coche muy bien terminado, con muchos detalles.

## RENAULT 5 DIESEL

# AL FIN LLEGA

**C**UANDO se presentó a los medios informativos el Supercinco, hace ya un año, se anunció para los meses posteriores la aparición, entre otras, de versiones diesel. Al fin, la próxima sema-

motor de 1.600 centímetros cúbicos y 55 caballos de potencia, que vienen utilizándose en los R-9/R-11.



Bajo las siglas F8M se esconde un bastante moderno motor, de fundición y culata de aluminio, en el que se resumen los adelantos siderúrgicos de la firma francesa, con procedimientos muy sofisticados de endurecimientos superficiales y estructurales. Colocado, como en todos los R-5 nuevos, en posición transversal, tienen una culata del tipo Ricardo Comet, con precámaras. La distribución es por árbol de levas en culata con válvulas paralelas. La potencia máxima la desarrolla a 4.800 r.p.m., y el par máximo, de 10,4 mkg., se obtiene a 2.250 r.p.m. Se trata, como nuestros lectores conocen, de un motor bastante elástico, no muy

sobrado de potencia, pero con la suficiente para mover con dignidad a los Renault intermedios, por lo que no tienen por qué presentar problemas para ser utilizado por el más pequeño R-5.

Sin que su estructura y sus rendimientos hayan sido modificados, lo que sí se ha logrado es una importante reducción en los valores de los consumos, según las normas de homologación: 3,9 litros a los 100 kilómetros a 90 km/h de velocidad establecida, y 5,7 litros tanto en ciclo urbano como a 120 kilómetros por hora, son cifras extraordinariamente bajas. Como referencias, en

los R-9/R-11 estos valores son: 4,4, 6,3 y 6,9. Se obtiene, pues, un ahorro de casi 0,7 litros, o, lo que es lo mismo, del 13 por 100. Habrá que esperar para llevar a cabo la prueba, porque esta reducción, sin modificaciones aparentes del motor nos parece muy elevada.

Por lo demás, nada nuevo: se ofrece en tres y cinco puertas y con dos niveles de equipamiento, así como una versión para autoescuelas. Siempre con caja de cambios de cinco marchas, logra

una velocidad punta (según catálogo) de 150 km/h.

Los planes de fabricación en España contemplan no sólo la producción de estas versiones, sino la aparición de la furgoneta derivada. Ambos modelos se lanzarán en los primeros meses del 86. Los precios no son todavía conocidos, pero se estima que oscilarán entre el 12 y el 15 por 100. Habrá que hacer muchos números si se confirma la triste noticia de la brutal subida del precio del gasóleo.

### ALGUNAS CIFRAS

|                       | 1984  | 1985 * |
|-----------------------|-------|--------|
| <b>Ventas totales</b> |       |        |
| Ford Fiesta D. ....   | 4.052 | 2.994  |
| Seat Ibiza D. ....    | 701   | 2.275  |
| Citroën Visa D. ....  | 3.466 | 2.189  |
| Peugeot 205 D. ....   | 0     | 1.381  |
| Total .....           | 8.469 | 9.212  |

#### Relación entre gasolina y diesel

|                      | %    | %    |
|----------------------|------|------|
| Citroën Visa D. .... | 30,5 | 33,3 |
| Fiat Uno D. ....     | 14,3 | 25,5 |
| Seat Ibiza D. ....   | 18,5 | 21,0 |
| Ford Fiesta D. ....  | 13,6 | 15,7 |
| Peugeot 205 D. ....  | 0    | 5,7  |
| Total .....          | 11,3 | 17,2 |

#### Penetración en el segmento diesel pequeños

|                      | %     | %     |
|----------------------|-------|-------|
| Ford Fiesta D. ....  | 47,8  | 32,5  |
| Seat Ibiza D. ....   | 8,3   | 24,7  |
| Citroën Visa D. .... | 40,9  | 23,8  |
| Peugeot 205 D. ....  | 0     | 15,0  |
| Fiat Uno D. ....     | 3,0   | 4,0   |
| Total .....          | 100,0 | 100,0 |

(\*) Hasta octubre.

Del análisis de estas cifras y salvo que algún factor venga a última hora a cambiar todo (como podría ser el caso de una fortísima subida del precio del gasóleo, hasta las 80 pesetas rumoreadas), se aprecia que los diesel pequeños están al alza, en una situación general a la baja. Así vemos como del 11,3 por 100 de las ventas entre los pequeños, se ha pasado en el 85 al 17,2 por 100. Hay modelos, como

el Visa, en que los diesel suponen un tercio de sus ventas, mientras que en el 205 sólo se llega al 5,7 por 100. En el último cuadro se aprecia que es Ford quien se lleva la mejor parte del pastel, con casi un tercio de las ventas en el segmento, con el Ibiza y el Visa muy próximos y ya el 205 algo más retrasado. Pero el Peugeot es de más tardía aparición y por tanto no se refleja el valor exacto de su éxito.

### SUS RIVALES

|                        | Valores de catálogo | Prueba MOTOR16 |
|------------------------|---------------------|----------------|
| <b>Peugeot 205</b>     |                     |                |
| Velocidad máxima ..... | 155                 | 154,9          |
| Consumo ponderado ...  | 4,93                | 6,7            |
| <b>Ford Fiesta</b>     |                     |                |
| Velocidad máxima ..... | 148                 | 150,8          |
| Consumo ponderado ...  | 5,34                | 6,1            |
| <b>Citroën Visa</b>    |                     |                |
| Velocidad máxima ..... | 152                 | 151,7          |
| Consumo ponderado ...  | 5,44                | 6,8            |
| <b>Renault 5</b>       |                     |                |
| Velocidad máxima ..... | 150                 | —              |
| Consumo ponderado ...  | 5,16                | —              |

La avanzada tecnología Audi ha permitido algo, a primera vista increíble para muchos conductores: disfrutar de la carretera. Convertir el viaje más largo en un agradable paseo.

A bordo de un Audi, el confort y la seguridad comienzan a

hacerse patentes, incluso antes de ponerse en marcha. Hasta en los más mínimos detalles se percibe la huella de la más revolucionaria ingeniería alemana.

Ponga en práctica toda una experiencia. Súbase a un Audi 90 y admírelo de cerca. Se trata

del último modelo de la gama Audi. A su línea de vanguardia se suman las prestaciones, confort y amplitud tradicionales en un coche de lujo.

Su motor de 5 cilindros de inyección, que ofrece todas las ventajas de la tracción delantera, es capaz de desarrollar una velocidad punta de 200 km/h. Y de conseguir una aceleración increíble en una berlina de su categoría: de 0 a 100 km/h. en sólo 8,6 segundos.

Conducir un Audi 90 es aho-

ra un deporte a su alcance. Infórmese sobre cada una de las posibilidades de financiación que le ofrece Fiseat.

Cuando esté en el interior del Audi 90 comprenderá que conducir acabará siendo un deporte para usted. Su deporte favorito.



A la vanguardia de la técnica.



Conducirlo acabará siendo su deporte favorito.



# Mercado

**OFERTAS  
DE LA  
SEMANA**

## SEAT

Nuevos precios y algunos modelos, novedad en la marca española. Los veteranos Panda estrenan modelo, bautizado Sprint, con colores azul, blanco y negro. Su precio antes de impuestos es de 518.600 pesetas; es decir, 12.000 pesetas más que el Panda 40.

Además del Panda, el Ibiza se suma a la moda de las versiones, con el lanzamiento del Junior 1.2, con un ajustadísimo precio, ya que es el más barato de los Ibiza, a un interensantisimo precio final de 875.000 pesetas; alrededor de 60.000 pesetas menos que lo hasta ahora conocido.



## PEUGEOT

Se ha producido ya la subida esperada. Como todos los fabricantes nacionales, se ha fijado entre un 3 y un 4 por 100, según las versiones. Los Peugeot 505 estrenan nueva gama y precios más altos, como ya informábamos la pasada semana.



## OTRAS OFERTAS

**Renault 18 Diesel.** Esta semana hemos seleccionado uno de los coches más difíciles de encontrar como segunda mano, ya que tienen una valoración muy alta y pocos usuarios se desprenden de él. Pese a ser un coche de gran difusión, apenas se ve en las tiendas y se lo quitan de las manos a quien lo ofrezca. Estos son algunos puntos de España en los que puede encontrarlo:

**Madrid,** Tremaosnur, c/ López de Hoyos, 171. **Barcelona.** Familiar. Automóviles Maturana, c/ Marina, 257. **Barcelona.** Seminuevo: 750.000. Paseo Valldaura, 148. **Barcelona.** 750.000. c/ Valencia, 177. **Barcelona.** Familiar. Auto Fabra.

**Travesara de Las Corts, 40. Palma de Mallorca.** 850.000. **Comercial Citroën, S. A. Tel.: 29 97 66. Oviedo.** 950.000. **Comercial Citroën, S. A. Tel.: 79 36 08. Madrid.** Paseo de la Castellana, 244. Automóviles Hispano-Alemañ.



# Mercado

| Modelo | Cilindrada c.c. | Potencia CV | Velocidad km/h | Precio total Ptas. |
|--------|-----------------|-------------|----------------|--------------------|
|--------|-----------------|-------------|----------------|--------------------|

|            |     |    |   |         |
|------------|-----|----|---|---------|
| <b>KTM</b> |     |    |   |         |
| 250-MX     | 250 | 48 | — | 482.800 |
| 250-OS     | 250 | 44 | — | 482.600 |
| 250-MC     | 250 | 48 | — | 489.300 |

|                  |     |      |     |         |
|------------------|-----|------|-----|---------|
| <b>LAMBRETTA</b> |     |      |     |         |
| 125              | 125 | 8    | 87  | 122.572 |
| 150              | 149 | 7,6  | 97  | 179.389 |
| 200              | 193 | 11,7 | 107 | 199.120 |

|                |     |    |     |           |
|----------------|-----|----|-----|-----------|
| <b>LAVERDA</b> |     |    |     |           |
| MS-1000        | 981 | 88 | 215 | 1.155.000 |

|                |       |     |         |         |
|----------------|-------|-----|---------|---------|
| <b>MONTESA</b> |       |     |         |         |
| Cota 242       | 233,3 | —   | —       | 272.230 |
| Cota 348 Td    | 349,6 | —   | —       | 270.290 |
| Cota 350       | 349,6 | —   | —       | 283.240 |
| Enduro 80 H7   | 74,8  | 92  | 230.540 |         |
| Enduro 250 H7  | 248,3 | 119 | 321.440 |         |
| Enduro 360 H7  | 349,6 | 130 | 242.220 |         |

| Modelo | Cilindrada c.c. | Potencia CV | Velocidad km/h | Precio total Ptas. |
|--------|-----------------|-------------|----------------|--------------------|
|--------|-----------------|-------------|----------------|--------------------|

|                   |       |      |     |         |
|-------------------|-------|------|-----|---------|
| <b>MORINI</b>     |       |      |     |         |
| 125               | 124   | 10   | 100 | 208.780 |
| 175               | 174,7 | 13   | 100 | 220.050 |
| <b>MOTO GUZZI</b> |       |      |     |         |
| 250 Bolide        | 238,5 | 29,5 | 130 | 341.180 |
| 350 Turismo       | 344,1 | 38,6 | 160 | 484.000 |
| 500 Sport         | 478,6 | 43   | 170 | 501.000 |
| 500 Canal         | 478,6 | —    | —   | 588.000 |

|           |     |    |     |         |
|-----------|-----|----|-----|---------|
| <b>MZ</b> |     |    |     |         |
| ETZ 250   | 241 | 21 | 130 | 290.000 |

| Modelo | Cilindrada c.c. | Potencia CV | Velocidad km/h | Precio total Ptas. |
|--------|-----------------|-------------|----------------|--------------------|
|--------|-----------------|-------------|----------------|--------------------|

|             |       |     |     |         |
|-------------|-------|-----|-----|---------|
| <b>OSSA</b> |       |     |     |         |
| 250 TE      | 244,2 | —   | 130 | 271.380 |
| 250 Copa    | 242   | 160 | 180 | 343.380 |
| 303 Trial   | 307,7 | —   | —   | 332.130 |
| 350 Tv-Te   | 260,0 | —   | —   | 297.390 |

|                  |      |    |    |         |
|------------------|------|----|----|---------|
| <b>PUCH</b>      |      |    |    |         |
| Cobra M 82-TT-AD | 73,3 | 12 | 85 | 222.300 |
| Cobra M 82-Gran  | 73,3 | 14 | 70 | 199.900 |
| Cobra M 82-TD    | 73,3 | 10 | 80 | 246.600 |

|                 |    |     |   |         |
|-----------------|----|-----|---|---------|
| <b>RIEJU</b>    |    |     |   |         |
| Strada          | 74 | 8,3 | — | 183.000 |
| Marathon 80-80  | 75 | 14  | — | 264.500 |
| Marathon Enduro | 80 | 20  | — | 307.000 |
| Marathon Cross  | 80 | 20  | — | 322.000 |

|               |     |    |     |         |
|---------------|-----|----|-----|---------|
| <b>SUZUKI</b> |     |    |     |         |
| GSX 550 ES    | 572 | 65 | 195 | 791.294 |
| GSX 750 ES    | 747 | 87 | 210 | 850.730 |

| Modelo | Cilindrada c.c. | Potencia CV | Velocidad km/h | Precio total Ptas. |
|--------|-----------------|-------------|----------------|--------------------|
|--------|-----------------|-------------|----------------|--------------------|

|                           |       |     |     |           |
|---------------------------|-------|-----|-----|-----------|
| <b>Kawasaki GSX 1100*</b> |       |     |     |           |
|                           | 1.074 | 103 | 251 | 1.150.724 |

|              |       |      |     |         |
|--------------|-------|------|-----|---------|
| <b>VESPA</b> |       |      |     |         |
| 75 Junior    | 74,0  | 4,0  | 90  | 178.500 |
| 75 Eliot     | 75,0  | 4,4  | 90  | 186.965 |
| 125 Eliot    | 123,3 | 8,2  | 100 | 200.630 |
| 125 Fleet    | 123,3 | 8,2  | 100 | 212.240 |
| 125 NC       | 123,3 | 8,2  | 100 | 186.498 |
| 150 i4       | 149,6 | 8,2  | 100 | 211.320 |
| 200 UN       | 198,0 | 10,2 | 110 | 226.661 |
| 200 i4       | 198,0 | 10,2 | 110 | 254.860 |

|                |       |       |     |           |
|----------------|-------|-------|-----|-----------|
| <b>YAMAHA</b>  |       |       |     |           |
| DT 100         | —     | —     | —   | 217.550   |
| SR 250         | 239   | 17,0  | 115 | 358.300   |
| SR 250 Special | 249   | 20,0  | 117 | 368.080   |
| XJ 400         | 399   | 45,5  | 175 | 586.200   |
| XJ 600         | 589   | 72,0  | 200 | 839.500   |
| XJ 650         | 653   | 73,0  | 200 | 779.400   |
| XJ 900*        | 853   | 97,0  | 219 | 1.175.000 |
| FJ 1100        | 1.097 | 125,0 | 250 | 1.537.315 |

# Cuéntenos su caso

## ARRASTRAR UNA CARAVANA

Por necesidades de trabajo tengo que comprar un coche y en el 35 por 100 de su recorrido he de arrastrar una caravana, que pesa 450 kilos, sin freno. El coche debe tener un portón posterior amplio para la carga de paquetes. Como es lógico, el consumo y el precio son fundamentales. Recorro anualmente entre 15.000 y 20.000 kilómetros.

J. Piñeiro  
Fene-La Coruña

**Respuesta.**—El remolque que nos dice no es de mucho peso (prueba de ello es que ni siquiera necesita freno), por lo que, la verdad es que casi cualquier coche de más de cincuenta caballos le llega. La verdad es que apenas quedan coches de tracción trasera, que son más apropiados para este menester. En todo caso, un Lada familiar sería interesante, por tracción, portón trasero y

sobre todo, precio. Si no, por precio y portón, el Horizon, tanto en gasolina, como en diesel. Por los kilómetros que hace, esta última posibilidad la vemos más interesante.

## FUTURO CARRERISTA

Soy un joven de Logroño con gran afición al automovilismo, aunque, veo muy difícil la forma de iniciarme. Les agradecería me informaran sobre las características de la escuela de pilotos de Emilio de Villota.

Angel Vélez  
Logroño

**Respuesta.**—Donde mejor pueden informarte sobre calendarios, precios y características, es en la propia escuela, cuya dirección es: Escuela de Pilotos Emilio de Villota. Edificio EVR. Avenida Padre Huidobro, s/n, carretera de La Coruña 9,200. Madrid 28023.

# NOTICIAS DE EMPRESA



## AYUDA PARA MEXICO

La dirección de Nissan Motor ha donado 20 furgonetas Nissan Vanette para ayudar en las actividades de reconstrucción de los daños causados por el terremoto que asoló México. La marca, que está establecida en México desde hace veinticinco años a través de su filial Nissan Mexicana, proporciona empleo a más de seis mil trabajadores y mantiene una red comercial de 150 concesionarios, siendo la empresa del sector de la automoción más importante, por su volumen de fabricación y ventas en el mercado de este país.

## TODO SOBRE EL MASTIN

La Asociación Española del Mastín español le informa sobre todas las camadas disponibles, crianza de cachorros, trámites, etcétera, en los teléfonos 232 38 57 y 261 16 26.

## IVECO, EN RUSIA

A partir de los primeros meses de 1986, Iveco tendrá cuatro puntos de servicio en territorio soviético merced al acuerdo que ha firmado con Sovinterauto Service, una organización creada para servir a los transportistas en la Unión Soviética, que dispondrá de recambios Iveco, especialmente de la gama pesada de carretera, y contará con mecánicos entrenados para trabajar los vehículos de la marca. Los cuatro puntos de asistencia estarán establecidos a lo largo de las carreteras más transitadas por los transportistas.

## AL DESIERTO EN MOTO

DUNAS es una organización especializada en expediciones en moto a través de países desérticos. Los recorridos están pensados para realizarlos totalmente en moto y la organización aporta la infraestructura necesaria, y hasta pone las motos si los interesados no disponen de un vehículo apropiado. Los viajes, de los que se realizan varios al año, tienen una duración de tres semanas y el presupuesto mínimo son 100.000 pesetas, con

seis ganadores europeos, cuyo premio será una beca de estudios, durante un año, en una importante Universidad de Estados Unidos. Los interesados pueden dirigirse a: Honeywell, S. A. C/ Pradillo, n.º 48. 28002 Madrid. Teléfono 416 01 00.



## ESTUDIAR EL FUTURO

El nuevo Honeywell organiza en Europa su competición futurista dirigida a todos los estudiantes que quieran participar con un ensayo, que no exceda de dos mil palabras, y que verse sobre el desarrollo tecnológico más significativo, dentro de los próximos veinticinco años, en una de las nueve áreas siguientes: aeroespacial, tecnología biomédica, computadoras, comunicaciones electrónicas, energía, desarrollo de los recursos ambientales, interfase persona-máquina, sistemas marinos o transportes. Los ganadores nacionales recibirán un premio de cien mil pesetas y, además, acudirán a Londres durante el mes de febrero, donde se anunciarán los

## NUEVO EN CHAMPION

Carlos de Francisco es el nuevo director de marketing y relaciones públicas de Champion Ibérica, Sociedad Anónima. El señor De Francisco es licenciado en Ciencias Económicas y ha realizado cursos de especialización en España y en el extranjero. Sus actividades profesionales se han desarrollado en distintos países y ahora llega a Champion desde el Grupo Unilever, donde ha desempeñado diversos cargos en las áreas de marketing, investigación de mercados y publicidad.



# Potencia.



Núcleo de cobre

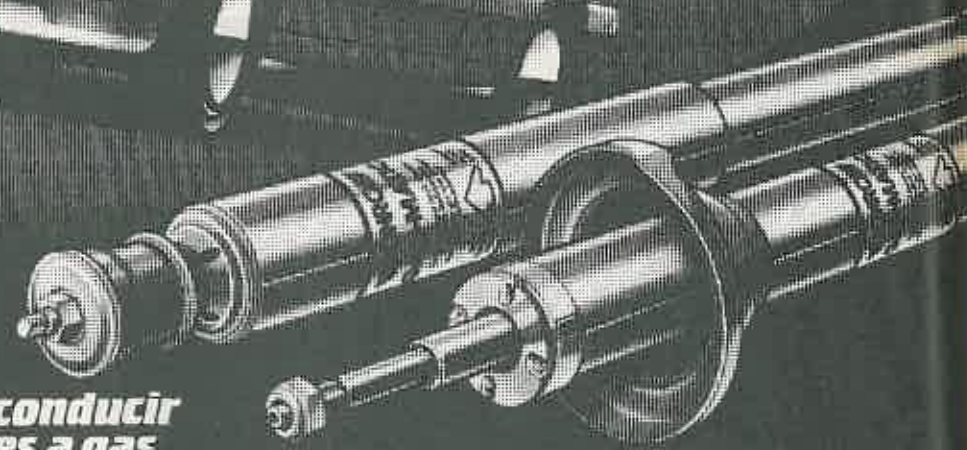
Bosch ha desarrollado una bujía pensada para sacar todo el rendimiento del motor. Para conseguir la máxima potencia. Una bujía capaz de alcanzar en menos tiempo la temperatura óptima.

Una bujía con núcleo de cobre en el electrodo central, que contribuye a dar más fuerza y mayor poder de aceleración. Es la Super Bujía Bosch. Exíjala, es pura potencia.



**BOSCH**  
Así de seguro.

# Nuevos amortiguadores Gas-Matic® de Monroe



**Vive la nueva sensación de conducir  
con nuevos amortiguadores a gas.  
Todo terreno.**

Monroe te ofrece, ahora, toda una gama de amortiguadores, columnas Macpherson y cartuchos a gas. Con la perfección de la más avanzada tecnología mundial. Y estas extraordinarias ventajas para el conductor:

- Respuesta suave e instantánea de la dirección a cualquier velocidad y en cualquier firme, para que tengas un confort de primera a la hora de conducir.

- Firme agarre en las curvas y al frenar, con lo que consigues mucha más seguridad.
- Mantenimiento de la estabilidad del coche en las condiciones más adversas, lo que te asegura una conducción infatigable por largas que sean las distancias.

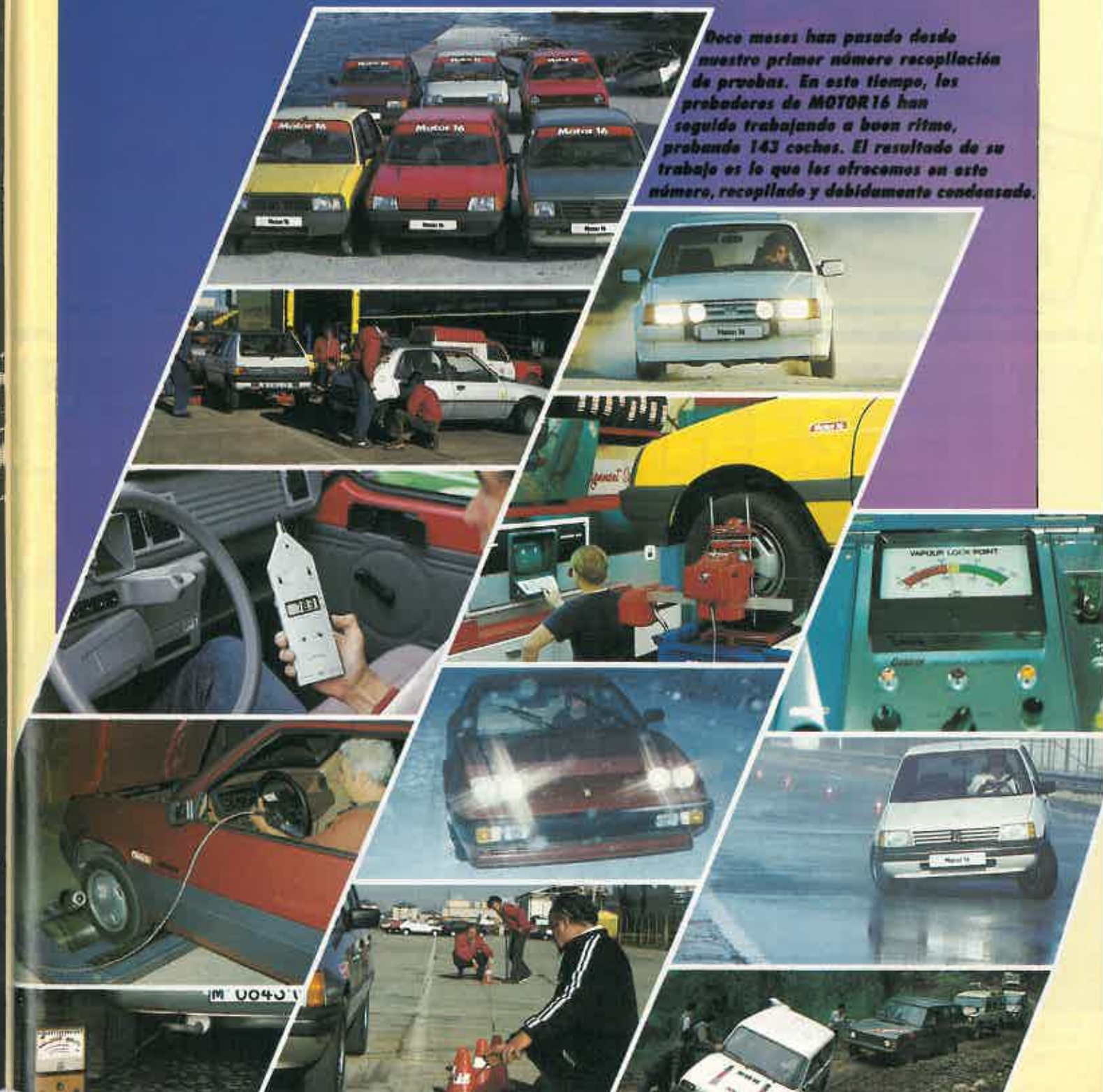
Permitete el lujo de los nuevos  
Gas-Matic de Monroe.  
Por muy poco más.

**MONROE**  
Todo en amortiguadores.

MONROE ESPAÑA, S.A.  
Avda. Vizcaya, s/n  
Apartado 27, ERMUA (Vizcaya)  
División de Tenneco Automotive



# TODAS LAS PRUEBAS DEL AÑO



Doce meses han pasado desde nuestro primer número recopilación de pruebas. En este tiempo, los probadores de MOTOR 16 han seguido trabajando a buen ritmo, probando 143 coches. El resultado de su trabajo es lo que les ofrecemos en este número, recopilado y debidamente condensado.

# DONDE VERLOS

Cada uno de los coches que componen este especial de pruebas está referenciado en el presente sumario, en el que, para aquellos lectores que busquen una mayor información, figura también el número de MOTOR16 en el que se publicó la correspondiente prueba «A fondo» o «Frente a frente».

| Marca/Modelo               | Pág.    | Probado en el núm. |
|----------------------------|---------|--------------------|
| Alfa 33 Q.O. ....          | 70      | 61-91              |
| Alfa Sprint 1.5 Q.V. ....  | 83      | 94                 |
| Alfa 90 2.0 i ....         | 93      | 67-84              |
| Alfa 90 2.5 i ....         | 93      | 72                 |
| Alfa 90 2.4 TD ....        | 93      | 95                 |
| Alfa Romeo Spider ....     | 98      | 87                 |
| Alfa GTV 6 2.5 ....        | 107     | 74                 |
| Audi 90 ....               | 93      | 84                 |
| Audi 200 Turbo ....        | 104-105 | 105                |
| Austin Metro 1.3 HLE ....  | 38      | 81-93              |
| Austin Maestro Mayfair ..  | 61      | 91-96              |
| Austin Maestro 2.0 EFI ... | 61      | 84                 |
| Austin Montego Mayfair ..  | 77      | 96                 |
| Austin Montego EFI ....    | 77      | 59                 |
| BMW 320 i ....             | 44      | 84                 |
| BMW 323 i ....             | 44      | 71                 |
| BMW 520 i ....             | 99      | 67                 |
| BMW M 535 i ....           | 99      | 98                 |
| BMW 524 TD ....            | 99      | 62-95              |
| BMW M 635 CSI ....         | 110-111 | 61                 |
| BMW 745 i ....             | 104-105 | 68                 |
| Citroën Visa 11 RE ....    | 43      | 72-99-104          |
| Citroën Visa 14 TRS Stilo  | 43      | 70-81              |
| Citroën Visa GTI ....      | 43      | 76-101             |
| Citroën Visa D ....        | 43      | 92                 |
| Citroën GSA ....           | 51      | 60                 |

| Marca/Modelo               | Pág.    | Probado en el núm. |
|----------------------------|---------|--------------------|
| Citroën BX GT ....         | 67      | 58                 |
| Citroën BX Sport ....      | 67      | 91                 |
| Citroën CX 22 TRS ....     | 85      | 107                |
| Citroën CX 25 GTI ....     | 85      | 107                |
| Citroën CX 25 GTI Turbo    | 85      | 74-77-107          |
| Citroën CX TRD Turbo ....  | 85      | 107                |
| Citroën CX 25 RD T. F. ..  | 85      | 107                |
| Ferrari 308 GTB ....       | 110-111 | 102                |
| Ferrari Mondial ....       | 110-111 | 87                 |
| Fiat UNO 43 ....           | 40      | 65                 |
| Fiat UNO 70 S ....         | 40      | 63-89              |
| Fiat UNO DS ....           | 40      | 92                 |
| Fiat Regata D 1.7 ....     | 61      | 82                 |
| Fiat Regata D 1.9 ....     | 61      | 73                 |
| Ford Fiesta 1.1 ....       | 41      | 72                 |
| Ford Fiesta D ....         | 41      | 92                 |
| Ford Escort 1.3 ....       | 58      | 60                 |
| Ford Escort 1.6 ....       | 58      | 86                 |
| Ford Escort Cabrio ....    | 58      | 87                 |
| Ford Escort RS Turbo ....  | 58      | 94                 |
| Ford Orion 1.6 ....        | 55      | 98                 |
| Ford Orion D ....          | 55      | 82                 |
| Ford Sierra 2.0 i S ....   | 77      | 90                 |
| Ford Sierra XR 4/4 ....    | 77      | 96                 |
| Ford Scorpio GL 2.0 i .... | 92      | 97                 |
| Ford Scorpio 2.8 Manual .. | 92      | 105-106            |
| Ford Scorpio 2.8 A. ....   | 92      | 89-106             |

| Marca/Modelo              | Pág.    | Probado en el núm. |
|---------------------------|---------|--------------------|
| Innocenti Minitre SE .... | 62-63   | 106                |
| Lada Niva TT ....         | 56      | 81-85              |
| Lancia Thema ie ....      | 94      | 69-103-105         |
| Lancia Thema D. ....      | 94      | 62-103             |
| Land Rover ....           | 86      | 85                 |
| Maserati Biturbo ....     | 104-105 | 71                 |
| Maserati Biturbo 4P. .... | 104-105 | 104                |
| Mercedes 190 E ....       | 100     | 67                 |
| Mercedes 190 D ....       | 101     | 58                 |
| Mercedes 250 D ....       | 101     | 88                 |
| Mercedes 300 E ....       | 101     | 79                 |
| Mercedes 300 D ....       | 101     | 101                |
| Nissan Patrol ....        | 84      | 85                 |
| Nissan Vanette ....       | 82      | 82                 |
| Opel Corsa 1.0 ....       | 31      | 72                 |
| Opel Corsa SR ....        | 31      | 79                 |
| Opel Corsa 1.2 GL ....    | 31      | 104                |
| Opel Corsa 1.2 SP ....    | 31      | 81                 |
| Opel Corsa 1.2 TR ....    | 31      | 83                 |
| Opel Corsa 1.3 TR ....    | 31      | 76                 |
| Opel Kadett 1.6 ....      | 60      | 61-91-106          |
| Opel Kadett GSI ....      | 60      | 70                 |
| Opel Kadett D. ....       | 60      | 73                 |
| Opel Ascona GT ....       | 82      | 64-90              |

| Marca/Modelo               | Pág. | Probado en el núm. |
|----------------------------|------|--------------------|
| Opel Rekord 2.2 i CD ...   | 87   | 64                 |
| Opel Rekord 2.3 TD ....    | 87   | 72                 |
| Peugeot 205 XL ....        | 39   | 72                 |
| Peugeot 205 XR ....        | 39   | 68                 |
| Peugeot 205 GR ....        | 39   | 81-104             |
| Peugeot 205 SR ....        | 39   | 59                 |
| Peugeot 205 SRD ....       | 39   | 92-92              |
| Peugeot 505 GTI ....       | 90   | 64-88              |
| Peugeot 505 Turb. Iny. ... | 90   | 77                 |
| Porsche 944 ....           | 107  | 74                 |
| Porsche 944 Turbo ....     | 107  | 102                |
| Renault 5 TL ....          | 32   | 72                 |
| Renault 5 GTL ....         | 32   | 68-103             |
| Renault 5 GTS ....         | 32   | 66-100             |
| Renault 5 GT Turbo ....    | 32   | 101                |
| Renault 9 GTC ....         | 51   | 83                 |
| Renault 9 GTD ....         | 51   | 82                 |
| Renault 11 GTL ....        | 57   | 60                 |
| Renault 11 GTX ....        | 57   | 69                 |
| Renault 11 TXE ....        | 57   | 86                 |
| Renault 11 Turbo ....      | 57   | 101                |
| Renault 18 GTX ....        | 65   | 58                 |
| Renault 18 GTD ....        | 65   | 73                 |
| Rover 216 SE ....          | 65   | 95                 |
| Rover 216 Vitesse ....     | 65   | 95                 |
| Range Rover ....           | 100  | 63-85              |

| Marca/Modelo             | Pág. | Probado en el núm. |
|--------------------------|------|--------------------|
| Saab 9000 T 16 ....      | 103  | 80-105             |
| Seat Ibiza 1.2 GL ....   | 42   | 59                 |
| Seat Ibiza 1.5 GLX ....  | 42   | 63                 |
| Seat Ibiza GLD ....      | 42   | 92                 |
| Seat Ronda 1.2 ....      | 50   | 60                 |
| Seat Málaga GLX ....     | 55   | 80-98              |
| Seat Málaga D ....       | 55   | 80-97              |
| Suzuki SJ 410 ....       | 48   | 75-85              |
| Talbot Horizon ....      | 48   | 60                 |
| Talbot Solara 1.6 ....   | 60   | 62                 |
| Talbot Solara 1.9 D .... | 60   | 73                 |
| Volkswagen Polo C Oxford | 40   | 65                 |
| Volkswagen Polo CL ....  | 40   | 103                |
| Volkswagen Polo Classic  | 40   | 76                 |
| Volkswagen Golf GT ....  | 67   | 106                |
| Volkswagen Golf GTI .... | 67   | 70                 |
| Volkswagen Santana LX .. | 70   | 96                 |
| Volkswagen Santana GX5   | 70   | 88                 |
| Volkswagen Santana GX TD | 70   | 93                 |
| Volvo 360 GLE ....       | 87   | 84                 |
| Volvo 340 D ....         | 87   | 104                |
| Volvo 740 GLE TD ....    | 102  | 86                 |
| Trabant Tramp ....       | 30   | 87                 |
| Wartburg ....            | 30   | 102                |

## EL 2 LITROS MAS INTELIGENTE.



Por su alto nivel en Tecnología.

El nuevo Montego es un automóvil técnicamente perfecto. Todo un modelo en precisión y rendimiento.

Por sus bajos índices en Consumo.

Su avanzado motor de 2 litros, gracias a sus componentes electrónicos, consigue el mejor equilibrio entre potencia y economía.

Por su elevado coeficiente en Seguridad.

En sus cinturones, desarrollados por ordenador, con una adaptabilidad perfecta, y en su gran estabilidad.

Con visibilidad panorámica, más espacio interior y un equipamiento inmejorable.

Véalo en sus versiones:

Montego HLS Mayfair y MG Montego EFI, en cualquiera de los concesionarios Austin Rover.

Desde 1.370.588 ptas F.F.



El nuevo Austin Montego es el primer automóvil seleccionado por el Design Centre de Londres.



# MONTEGO

DE AUSTIN ROVER

MONTEGO 2.0 HLS MAYFAIR. Motor: 1.994 c.c. 100 CV. 5 velocidades. Velocidad máxima: 173 km/h. Aceleración: 0-100 en 10,5 seg. Consumo: 5,6 litros a 90 km/h. - 7,6 litros a 120 km/h. - 9,2 litros en circuito urbano. Equipamiento: tapizado asientos en terciopelo. Moldura de las puertas en madera. Tapacubos embellecedores. Cierre centralizado. Elevavinas delantero eléctrico. Cristales tintados. Espejos exteriores con mando interior. Pre-instalación de radio con antena. Dirección asistida. Techo abierto. MG MONTEGO 2.0 EFI. Motor: 1.994 c.c. 112 CV. Inyección electrónica. Velocidad máxima: 180 km/h. Aceleración: 0-100 en 9,6 seg. Consumo: 6,5 litros a 90 km/h. - 8,4 litros a 120 km/h. - 10,3 litros en circuito urbano. Equipamiento adicional: Asientos y volante deportivos. Spoiler delantero y trasero. Llantas de aleación. Austin Rover garantiza todos sus vehículos durante un año, sin limitación de kilometraje. La red de concesionarios Austin Rover cubre toda España, garantizando sus necesidades de piezas y servicio.



AUSTIN ROVER ESPAÑA, S. A. Apdo. 14.845. Tel. 676 82 11. MADRID

## TRABANT TRAMP

### LO MAS BARATO

Este pintoresco coche de Alemania Oriental es, hoy por hoy, el más barato que se vende en nuestro país. Descartada por cuestiones comerciales la berlina, ya



#### FICHA TECNICA

| MOTOR                                |                  | SUSPENSIONES Y RUEDAS                 |               |
|--------------------------------------|------------------|---------------------------------------|---------------|
| Disposición                          | Del. transversal | Suspensión delantera                  | Independiente |
| Núm. de cilindros                    | 2, en línea      | Suspensión trasera                    | Independiente |
| Cilindrada (c.c.)                    | 594              | Llantas (pulgadas)                    | Chapa, 4x13   |
| Distribución, árbol de levas         | 2 tiempos        | Neumáticos                            | 145 SR 13     |
| Alimentación                         | Carburador       | PESOS Y CAPACIDADES                   |               |
| Compresión/combustible               | 7,6/mezcla       | Peso en orden de marcha (kg.)         | 645           |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)      | 26/4.200         | Volumen del maletero (dm³)            | 195           |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)         | 5,5/3.000        | Capacidad depósito comb. (l.)         | 26            |
| TRANSMISION                          |                  | CONSUMOS Y PRESTACIONES               |               |
| Tracción                             | Delantera        | Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 7,8/9,8       |
| Núm. de marchas                      | 4                | Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 9             |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) | 23,5             | Velocidad máxima (km/h.)              | 99,7          |
| DIRECCION Y FRENOS                   |                  | Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 51            |
| Tipo de dirección                    | Cremallera       | Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 25,1          |
| Vueltas de volante                   | —                | Frenada a 100 km/h. (m.)              | 34,2          |
| Diámetro de giro (m.)                | 10,0             | Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | —             |
| Frenos delanteros/traseros           | Tambor/tambor    | PRECIO Pesetas                        |               |
|                                      |                  | 505.591                               |               |

**VIRTUDES**

- Precio asequible.
- Robustez.
- Dirección suave.

**DEFECTOS**

- Comportamiento.
- Consumo elevado.
- Equipamiento escaso.

sólo se importa el descapotable, con una clara vocación rural, en la que sus defectos quedan reducidos.

Al igual que el Wartburg, incorpora un curioso motor de tres cilindros y dos tiempos, que obliga a utilizar mezcla gasolina-aceite, como las motocicletas, si bien se ofrece opcionalmente un dispositivo mezclador.

Sin llegar siquiera a los 100 kilómetros por hora, el Tramp se tiene que conformar con el liderazgo entre los lentos de gasolina, por lo que se desenvuelve peor que mejor en las actuales condiciones del tráfico por las carreteras.

## OPEL CORSA

### EL CONSUMO MENOR

El Opel Corsa es un coche que sorprende por su excelente terminación, por su comportamiento sano (aunque algo saltarín en terrenos bacheados), por su buen nivel de prestaciones en todas las versiones y por su economía, no sólo de consumo, sino también de mantenimiento. Los frenos requieren un cierto periodo de adaptación para coger el tacto del pedal y la transmisión tiene un carácter demasiado ahorativo que resta mucha elasticidad a la mecánica. El lanzamiento de las versiones con cuatro puertas ha completado la gama, que ahora se cierra por lo alto con el modelo GT, una versión mejorada del deportivo SR. El Opel



#### FICHA TECNICA

|                                       | 1.0                | 1.2                | 1.3 TR             | GT                 |
|---------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| MOTOR                                 |                    |                    |                    |                    |
| Disposición                           | Del. transversal   | Del. transversal   | Del. transversal   | Del. transversal   |
| Núm. de cilindros                     | 4, en línea        | 4, en línea        | 4, en línea        | 4, en línea        |
| Cilindrada (c.c.)                     | 993                | 1.196              | 1.297              | 1.297              |
| Distribución, árbol de levas          | Lateral            | En cabeza          | En cabeza          | En cabeza          |
| Alimentación                          | Carburador         | Carburador         | Carburador         | Carburador         |
| Compresión/combustible                | 9,2/97 octanos     | 9,2/97 octanos     | 9,2/97 octanos     | 9,2/97 octanos     |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)       | 45/5.400           | 54/5.600           | 70/5.600           | 70/5.600           |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)          | 6,9/2.700          | 9,2/2.200          | 10,3/3.800         | 10,3/3.800         |
| TRANSMISION                           |                    |                    |                    |                    |
| Tracción                              | Delantera          | Delantera          | Delantera          | Delantera          |
| Núm. de marchas                       | 4                  | 5                  | 5                  | 5                  |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)  | 27,7/—             | 29,6/37,1          | 29,6/37,1          | 27,2/34,1          |
| DIRECCION Y FRENOS                    |                    |                    |                    |                    |
| Tipo de dirección                     | Cremallera         | Cremallera         | Cremallera         | Cremallera         |
| Vueltas de volante                    | 4,1                | 4,1                | 4,1                | 4,1                |
| Diámetro de giro (m.)                 | 9,4                | 9,4                | 9,4                | 9,4                |
| Frenos delanteros/traseros            | Dis./tambor, servo | Dis./tambor, servo | Dis./tambor, servo | Dis./tambor, servo |
| SUSPENSIONES Y RUEDAS                 |                    |                    |                    |                    |
| Suspensión delantera                  | Independiente      | Independiente      | Independiente      | Independiente      |
| Suspensión trasera                    | Semiindependiente  | Semiindependiente  | Semiindependiente  | Semiindependiente  |
| Llantas (pulgadas)                    | Chapa, 4,5x13      | Chapa, 4,5x13      | Chapa, 4,5x13      | Alación, 4x14      |
| Neumáticos                            | 135 SR 13          | 145 SR 13          | 155 SR 13          | 165/65 SR 14       |
| PESOS Y CAPACIDADES                   |                    |                    |                    |                    |
| Peso en orden de marcha (kg.)         | 735                | 735                | 750                | 750                |
| Volumen del maletero (dm³)            | 225/845            | 225/845            | 390                | 225/845            |
| Capacidad depósito comb. (l.)         | 42                 | 42                 | 42                 | 42                 |
| CONSUMOS Y PRESTACIONES               |                    |                    |                    |                    |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 5,8/6,7            | 5,1/6,6            | 5,6/6,1            | 5,6/6,1            |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 7,6                | 7,1                | 7,6                | 7,6                |
| Velocidad máxima (km/h.)              | 142,4              | 148,9              | 162                | 161,2              |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 38,9               | 37,6               | 35,1               | 35,1               |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 42,8/—             | 40,0/44,7          | 37,9/43,6          | 37,8/43,8          |
| Frenada a 100 km/h. (m.)              | 48,3               | 48,3               | 48,3               | 48,3               |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 69,8               | 68,4               | 68,4               | 68,4               |
| PRECIO                                |                    |                    |                    |                    |
| Pesetas                               | 795.414            | 964.845            | 1.035.598          | 1.053.745          |



Corsa no es un coche que destaque extraordinariamente en algún aspecto, pero está muy bien hecho y la personalidad de sus motores es siempre muy ahorativa.

**VIRTUDES**

- Calidad de acabado.
- Consumo.
- Posición de conducción.

**DEFECTOS**

- Transmisión inadecuada.
- Tacto del pedal de freno.
- Reflejos en el parabrisas.

## WARTBURG 353

### SEÑOR COMISARIO

Esta berlina, de la que existe también una versión familiar, es genuina representante de los automóviles de Alemania democrática. Con motor

#### FICHA TECNICA

| MOTOR                                |                   | SUSPENSIONES Y RUEDAS                 |               |
|--------------------------------------|-------------------|---------------------------------------|---------------|
| Disposición                          | Del. longitudinal | Suspensión delantera                  | Independiente |
| Núm. de cilindros                    | 3, en línea       | Suspensión trasera                    | Independiente |
| Cilindrada (c.c.)                    | 992               | Llantas (pulgadas)                    | Chapa, 4,5x13 |
| Distribución, árbol de levas         | 2 tiempos         | Neumáticos                            | 165 SR 13     |
| Alimentación                         | Carburador        | PESOS Y CAPACIDADES                   |               |
| Compresión/combustible               | 7,5/mezcla        | Peso en orden de marcha (kg.)         | 900           |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)      | 50/4.250          | Volumen del maletero (dm³)            | 282           |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)         | 10/3.000          | Capacidad depósito comb. (l.)         | 44            |
| TRANSMISION                          |                   | CONSUMOS Y PRESTACIONES               |               |
| Tracción                             | Delantera         | Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 6,9/11,9      |
| Núm. de marchas                      | 4                 | Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 9,9           |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) | 26,5/—            | Velocidad máxima (km/h.)              | 132,6         |
| DIRECCION Y FRENOS                   |                   | Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 41            |
| Tipo de dirección                    | Cremallera        | Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 44,5/—        |
| Vueltas de volante                   | 3,5               | Frenada a 100 km/h. (m.)              | 43            |
| Diámetro de giro (m.)                | 10,2              | Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 74,6          |
| Frenos delanteros/traseros           | Disco/tambor      | PRECIO Pesetas                        |               |
|                                      |                   | 635.202                               |               |

**VIRTUDES**

- Precio muy reducido.
- Fiabilidad mecánica.
- Equipamiento completo.

**DEFECTOS**

- Motor de dos tiempos.
- Prestaciones escasas.
- Tecnología anticuada.

delantero, ofrece al menos una gran cantidad de automóvil, con una fiabilidad mecánica destacable.

Sin embargo, recurre a algunos elementos mecánicos claramente superados, como el motor de dos tiempos y tres cilindros, que obliga a utilizar mezcla gasolina-aceite y contamina bastante. Recientemente se

incorpora un sistema de engrase por separado.

A su favor ofrece un equipamiento muy completo e incluso una línea con cierto atractivo, o, al menos, sobria. Unas prestaciones modestas y unos consumos algo elevados son el resultado de una política industrial muy alejada de lo que hoy se estilaba en la Europa Occidental.



contra, la accesibilidad a las plazas traseras todavía no es nada buena, excepto en los modelos con cuatro puertas laterales, y la elasticidad de la mecánica es algo menor, por lo que las respuestas al acelerador son bastante tranquilas, sobre todo en marchas largas, como la cuarta o la quinta. En todas las versiones, el espacio para los pasajeros del asiento posterior es reducido en anchura; los modelos con cuatro puertas laterales son seis centímetros más largos que los de dos puertas, y por este motivo ofrecen un buen hueco libre para las piernas de los ocupantes sentados atrás.

#### VIRTUDES

- Suavidad de manejo.
- Posición de conducción.
- Confort de marcha.

#### DEFECTOS

- Recuperaciones lentas.
- Reflejos en el cuadro de mandos.
- Motor algo ruidoso.

### RENAULT 5

## MEJORES QUE ANTES

Los nuevos Renault 5, los Supercinco, son una mejora importante del anterior modelo; siguen estando muy bien hechos, como ya viene siendo tradicional; son más económicos que sus predecesores y su nivel de prestaciones es muy superior. Los Supercinco se agarran mejor a la carretera, frenan con más energía y su dirección se mueve con un dedo. Por

#### FICHA TÉCNICA

|                                             | TL                 | GTL                | GTS                | GT Turbo           |
|---------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| <b>MOTOR</b>                                |                    |                    |                    |                    |
| Disposición .....                           | Del. transversal   | Del. transversal   | Del. transversal   | Del. transversal   |
| Núm. de cilindros .....                     | 4, en línea        | 4, en línea        | 4, en línea        | 4, en línea        |
| Cilindrada (c.c.) .....                     | 1.108              | 1.237              | 1.397              | 1.397              |
| Distribución, árbol de levas .....          | Lateral            | Lateral            | Lateral            | Lateral            |
| Alimentación .....                          | Carburador         | Carburador         | Carburador         | Dob. cuer. + turbo |
| Compresión/combustible .....                | 9,5/90 octanos     | 9,25/97 octanos    | 9,2/97 octanos     | 7,9/97 octanos     |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.) .....       | 46/5.250           | 55/5.250           | 72/5.750           | 115/5.750          |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.) .....          | 8/2.500            | 9,1/2.750          | 10,8/3.500         | 16,8/3.000         |
| <b>TRANSMISION</b>                          |                    |                    |                    |                    |
| Tracción .....                              | Delantera          | Delantera          | Delantera          | Delantera          |
| Núm. de marchas .....                       | 4                  | 5                  | 5                  | 5                  |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) .....  | 28,7/-             | 26,8/32,6          | 25,4/32,5          | 27,4/35            |
| <b>DIRECCION Y FRENOS</b>                   |                    |                    |                    |                    |
| Tipo de dirección .....                     | Cremallera         | Cremallera         | Cremallera         | Cremallera         |
| Vueltas de volante .....                    | 3,8                | 3,75               | 3,8                | 3,75               |
| Diámetro de giro (m.) .....                 | 9,8                | 10,25              | 9,8                | 10,4               |
| Frenos delanteros/traseros .....            | Dis./tambor, servo | Dis./tambor, servo | Dis./tambor, servo | Disco/disco        |
| <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>                |                    |                    |                    |                    |
| Suspensión delantera .....                  | Independiente      | Independiente      | Independiente      | Independiente      |
| Suspensión trasera .....                    | Independiente      | Independiente      | Independiente      | Independiente      |
| Llantas (pulgadas) .....                    | Chapa, 5x13        | Chapa, 5x13        | Alacación, 4,5x13  | Alacación, 5,5x13  |
| Neumáticos .....                            | 155/70 SR 13       | 155/70 SR 13       | 165/65 SR 13       | 175/70 HR 14       |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>                  |                    |                    |                    |                    |
| Peso en orden de marcha (kg.) .....         | 735                | 760                | 730                | 850                |
| Volumen del maletero (dm³) .....            | 188/738            | 188/738            | 188/738            | 188/738            |
| Capacidad depósito comb. (l.) .....         | 43                 | 43                 | 43                 | 50                 |
| <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>              |                    |                    |                    |                    |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.) .....       | 5,3/7,4            | 6,0/7,2            | 5,4/6,8            | 6,3/8,2            |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.) .....    | 7,4                | 7,8                | 7,6                | 8,5                |
| Velocidad máxima (km/h.) .....              | 138                | 148,3              | 162,4              | 198                |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.) .....      | 34,4               | 36,9               | 33,5               | 29,6               |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) ..... | 42,1/-             | 39,6/43,2          | 36,7/39,2          | 32,9/36,4          |
| Frenada a 100 km/h. (m.) .....              | 32,6               | 32,9               | 34,8               | 34,2               |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB) .....       | 70                 | 70                 | 70,1               | 68,7               |
| <b>PRECIO</b>                               |                    |                    |                    |                    |
| Pesetas .....                               | 841.516            | 954.699            | 1.071.486          | 1.344.712          |

# STS 4x4

## SUPER TRACTION SYSTEM



# La nueva emoción

by SCALEXTRIC

Como puedes comprobar por las características de los vehículos «off-road», STS te ofrece la máquina ideal para demostrar tu pericia en esta espectacular especialidad del motor. Y, por supuesto, los tramos y accesorios necesarios para montar auténticos circuitos de «todo terreno».

**FIESTA 1.1,  
VISA 11 RE,  
CORSA 1.0,  
R-5 TL,  
POLO 40 C,  
205 XL**

## TODOS LOS PEQUEÑOS

**L**a aparición de un nuevo Renault 5 dio pie a un durísimo enfrentamiento entre los seis coches «pequeños» de fabricación nacional. Cuando se llevó a cabo la prueba, con las versiones

más modestas de cuantas ofrecen cada uno de los modelos, únicamente el Visa ofrecía cuatro puertas laterales, mientras que hoy el 205, el R-5 y el Corsa ya han desdoblado sus versiones. Por tanto, el Visa era el que más accesibilidad ofrecía, así como la mejor velocidad punta. El Polo, con sólo cuatro marchas, aunque muy bien escalonadas, es el que mejores recuperaciones y posición del conductor tiene, resultando el peor en aceleraciones. De este hispano-alemán destacamos también la excelente fiabilidad mecánica y terminación; por contra sus interiores son fríos y austeros. El Fiesta, como es tradicional en la marca, lo que ofrece por encima de



todo es un buen nivel de equipamiento, pero a un elevado coste, con un comportamiento y una autonomía bastante mediocres.

El más moderno del lote es el Renault 5, notablemente diferente al R-5 anteriormente conocido, y ahora con motor transversal. Como conjunto, y con el Peugeot 205, fue uno de los que mejor resultados obtuvieron en, con claras victorias en frenos, caja de cambio y confort. Como penalización, es el de mayor consumo de los seis.

El pequeño Opel destaca fundamentalmente por sus consumos, los menores de entre todos sus rivales, con una cifra verdaderamente

baja en recorridos por carretera a velocidad moderada; destaca también por la excelente relación valor-precio y por su autonomía. Un interior austero es su mayor defecto, en un coche que busca por encima de otra cosa la funcionalidad. Por último, el Peugeot 205 ofrece una excelente habitabilidad y una enorme facilidad de conducción.

Unos interiores muy atractivos, aunque no muy bien rematados y unas prestaciones brillantes le sitúan entre los mejores, como un gran conjunto sin graves defectos aparentes.

Un precio algo más alto del que se esperaba limita parcialmente sus ventas y su éxito popular...



### CONSUMO

|                                                                                            | Visa   | Polo   | Fiesta | Renault | Corsa | 205    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|---------|-------|--------|
| Madrid-Adanero<br>Velocidad: 120 km/h.<br>Promedio: 91,6 km/h.<br>Litros/100 km. ....      | 6,94   | 6,68   | 6,55   | 7,38    | 5,93  | 6,64   |
| Adanero-Cambados<br>Velocidad: 130 km/h.<br>Promedio: 95,4 km/h.<br>Litros/100 km. ....    | 6,37   | 6,84   | 6,83   | 7,07    | 5,97  | 6,90   |
| El Ferrol-La Bañeza<br>Velocidad: 110 km/h.<br>Promedio: 86,1 km/h.<br>Litros/100 km. .... | 7,96   | 6,57   | 7,27   | 7,17    | 6,52  | 7,47   |
| La Bañeza-Adanero<br>Velocidad: 110 km/h.<br>Promedio: 98,4 km/h.<br>Litros/100 km. ....   | 6,68   | 5,91   | 6,45   | 6,92    | 6,12  | 6,30   |
| Adanero-Madrid<br>Velocidad: 140 km/h.<br>Promedio: 120,5 km/h.<br>Litros/100 km. ....     | 8,44   | 10,13  | 9,02   | 8,59    | 8,68  | 7,81   |
| Resumen viaje<br>Kilómetros: 1.556,3<br>Promedio: 94,7 km/h.<br>Litros/100 km. ....        | 7,59   | 7,31   | 7,32   | 7,68    | 6,78  | 7,32   |
| Coste del viaje<br>Pesetas .....<br>* Gasolina normal.                                     | 10.995 | 9.614* | 10.606 | 11.115  | 9.811 | 10.606 |
| <b>Otros valores fuera de itinerario</b>                                                   |        |        |        |         |       |        |
| Ciudad<br>Promedio: 24,4 km/h.<br>Litros/100 km. ....                                      | 10,8   | 8      | 9,4    | 8,1     | 8,6   | 9,7    |
| Velocidad<br>constante: 90 km/h.<br>Litros/100 km. ....                                    | 5,5    | 5,6    | 7,4    | 5,3     | 5,8   | 5,4    |

### PRESTACIONES

|                                      | Visa  | Polo  | Fiesta | R-5   | Corsa | 205   |
|--------------------------------------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|
| <b>VELOCIDAD MAXIMA (km/h.) ...</b>  | 146,8 | 145,3 | 144,3  | 138,0 | 142,4 | 146,4 |
| <b>ACELERACION (seg.)</b>            |       |       |        |       |       |       |
| 400 m. salida parada .....           | 20,6  | 21,0  | 20,5   | 21,0  | 21,0  | 19,6  |
| 1.000 m. salida parada .....         | 38,9  | 38,9  | 38,1   | 38,6  | 38,9  | 36,6  |
| De 0 a 100 km/h. ....                | 17,1  | 21,1  | 20,6   | 17,6  | 20    | 16,9  |
| <b>RECUPERACION (seg.)</b>           |       |       |        |       |       |       |
| 400 m. desde 40 km/h. en 4.ª .....   | 22,9  | 23,0  | 21,2   | 22,8  | 22,9  | 22,7  |
| 400 m. desde 40 km/h. en 5.ª .....   | 24,4  | —     | 23,2   | —     | —     | —     |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..... | 44,2  | 41,4  | 39,9   | 42,1  | 42,8  | 44,3  |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..... | 48,1  | —     | 43,6   | —     | —     | —     |
| De 80 a 120 km/h. en 4.ª .....       | 22,1  | 18,3  | 20,9   | 21,0  | 21,9  | 19,7  |
| De 80 a 120 km/h. en 5.ª .....       | 34,0  | —     | 31,0   | —     | —     | —     |

### BALANCE FINAL

|                          | Visa   | Polo   | Fiesta | Renault | Corsa  | 205    |
|--------------------------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|
| Velocidad máxima .....   | 1.0000 | 3.0000 | 4.0000 | 6.0000  | 5.0000 | 2.0000 |
| Aceleraciones .....      | 3.0000 | 6.0000 | 2.0000 | 5.0000  | 4.0000 | 1.0000 |
| Recuperaciones .....     | 6.0000 | 1.0000 | 3.0000 | 4.0000  | 5.0000 | 2.0000 |
| Consumo .....            | 5.0000 | 2.0000 | 2.0000 | 6.0000  | 1.0000 | 2.0000 |
| Transmisión .....        | 1.0000 | 3.0000 | 2.0000 | 3.0000  | 3.0000 | 3.0000 |
| Caja de cambio .....     | 2.0000 | 2.0000 | 2.0000 | 1.0000  | 2.0000 | 2.0000 |
| Frenos .....             | 1.0000 | 6.0000 | 3.0000 | 1.0000  | 5.0000 | 3.0000 |
| Dirección .....          | 2.0000 | 5.0000 | 6.0000 | 2.0000  | 4.0000 | 1.0000 |
| Comportamiento .....     | 3.0000 | 3.0000 | 6.0000 | 1.0000  | 3.0000 | 1.0000 |
| Aptitudes urbanas .....  | 6.0000 | 1.0000 | 4.0000 | 1.0000  | 1.0000 | 5.0000 |
| Autonomía .....          | 4.0000 | 5.0000 | 6.0000 | 3.0000  | 2.0000 | 1.0000 |
| Habitabilidad .....      | 1.0000 | 6.0000 | 3.0000 | 4.0000  | 4.0000 | 2.0000 |
| Maletero .....           | 1.0000 | 4.0000 | 5.0000 | 6.0000  | 3.0000 | 2.0000 |
| Confort .....            | 3.0000 | 3.0000 | 3.0000 | 1.0000  | 3.0000 | 2.0000 |
| Posición conductor ..... | 6.0000 | 1.0000 | 4.0000 | 1.0000  | 4.0000 | 1.0000 |
| Sonoridad .....          | 5.0000 | 2.0000 | 4.0000 | 6.0000  | 2.0000 | 1.0000 |
| Equipamiento .....       | 1.0000 | 3.0000 | 1.0000 | 4.0000  | 4.0000 | 4.0000 |
| Valor-precio .....       | 6.0000 | 2.0000 | 4.0000 | 2.0000  | 1.0000 | 5.0000 |

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



# NUEVO SEAT IBIZA JUNIOR HECHO PARA SU GENTE



La gente con carácter sabe destacar. Para gente así, como tú, Seat ha creado, junto a tres grandes firmas, el nuevo Seat Ibiza Junior. Un coche con todo el carácter del que lo conduce.

Así, Giugiaro realizó la línea y el diseño

más vanguardistas. Karmann trabajó por un coche seguro, de amplio interior. Y Porsche se unió a Seat para poner a punto un motor potente, revolucionario, tecnológicamente superior.

Acércate a tu concesionario Seat.

Disfrutarás viendo la última imagen del nuevo Seat Ibiza Junior. Viene con el look que a tí te va. Lo tienes en gasolina y diesel. Y a un precio que también te va a gustar. Además, siempre puedes contar con Fiseat a la hora de comprarlo.

Sin duda verás que el nuevo Seat Ibiza Junior está hecho para tí.

**IBIZA junior** 

Desde 873.230 Ptas. (precio total, impuestos incluidos). **SEAT Audi**  Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.

## AUSTIN METRO 1.3

### EL LORD DE LA CIUDAD

El Metro es un coche pensado para la ciudad; gracias al carácter de su mecánica se mueve sin problemas en medio del tráfico más congestionado, se cuela por cualquier hueco a causa de su tamaño, se aparca en un azulejo, consume bastante poco y ofrece espacio interior más que suficiente para cuatro adultos, si éstos son de complexión fuerte, o cinco, si son de tipo delgado. Los defectos

| VIRTUDES                                                                                                                                  | DEFECTOS                                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aptitudes urbanas.</li> <li>• Elasticidad y economía.</li> <li>• Fácil accesibilidad.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maletero mínimo.</li> <li>• Terminación floja.</li> <li>• Motor ruidoso.</li> </ul> |

#### FICHA TÉCNICA

|                                             |                  |  |
|---------------------------------------------|------------------|--|
| <b>MOTOR</b>                                |                  |  |
| Disposición .....                           | Del. transversal |  |
| Núm. de cilindros .....                     | 4, en línea      |  |
| Cilindrada (c.c.) .....                     | 1.275            |  |
| Distribución, árbol de levas .....          | Lateral          |  |
| Alimentación .....                          | Carburador       |  |
| Compresión/combustible .....                | 9,4/97 octanos   |  |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.) .....       | 63/5.650         |  |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.) .....          | 9,9/3.100        |  |
| <b>TRANSMISION</b>                          |                  |  |
| Tracción .....                              | Delantera        |  |
| Núm. de marchas .....                       | 4                |  |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) .....  | 27,7/-           |  |
| <b>DIRECCION Y FRENOS</b>                   |                  |  |
| Tipo de dirección .....                     | Cremallera       |  |
| Vueltas de volante .....                    | 3,3              |  |
| Diámetro de giro (m.) .....                 | 10,2             |  |
| Frenos delanteros/traseros .....            | Disco/tambor     |  |
| <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>                |                  |  |
| Suspensión delantera .....                  | Independiente    |  |
| Suspensión trasera .....                    | Independiente    |  |
| Llantas (pulgadas) .....                    | Chapa, 5 x 12    |  |
| Neumáticos .....                            | 155/70 SR 12     |  |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>                  |                  |  |
| Peso en orden de marcha (kg.) .....         | 805              |  |
| Volumen del maletero (dm³) .....            | 185/1.135        |  |
| Capacidad depósito comb. (l.) .....         | 30               |  |
| <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>              |                  |  |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.) .....       | 5,3/6,6          |  |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.) .....    | 7,7              |  |
| Velocidad máxima (km/h.) .....              | 146,3            |  |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.) .....      | 36,6             |  |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) ..... | 41,2/-           |  |
| Frenada a 100 km/h. (m.) .....              | 39,6             |  |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB) .....       | 70,3             |  |
| <b>PRECIO Pesetas</b> .....                 | 925.227          |  |

del Metro hay que buscarlos en su motor, poco potente; en la dirección, que es dura en maniobras a poca velocidad; en los frenos, que deberían ser más eficaces en conducción rápida, y en el acabado, que es mejorable, sobre todo en lo que se refiere a uniones entre diferentes elementos.

## PEUGEOT 205

### LA FACILIDAD DE MANEJO

La facilidad de manejo es el distintivo de todos los Peugeot 205, coches que se agarran a la carretera como lapas, que frenan bien y que hacen gala de unos consumos mínimos para su buen nivel de prestaciones.

La versión Diesel tiene unas respuestas tan rápidas que es casi imposible saber el tipo de motor situado bajo el capó delantero; la dirección es algo dura de maniobras y la ventilación es siempre escasa, por lo que debe recurrirse de continuo al ventilador. Los asientos delanteros son cómodos, pero tienen una base corta que deja las piernas al aire, sobre todo en el caso de los usuarios más altos. Por la noche el

#### FICHA TÉCNICA

|                                             | XL               | GR               | XR/SR                            | XL/D/GLD/SRD                                           |
|---------------------------------------------|------------------|------------------|----------------------------------|--------------------------------------------------------|
| <b>MOTOR</b>                                |                  |                  |                                  |                                                        |
| Disposición .....                           | Del. transversal | Del. transversal | Del. transversal                 | Del. transversal                                       |
| Núm. de cilindros .....                     | 4, en línea      | 4, en línea      | 4, en línea                      | 4, en línea                                            |
| Cilindrada (c.c.) .....                     | 1.118            | 1.204            | 1.294                            | 1.769                                                  |
| Distribución, árbol de levas .....          | Lateral          | Lateral          | Lateral                          | En cabeza                                              |
| Alimentación .....                          | Carburador       | Carburador       | Carburador                       | Bomba inyectora                                        |
| Compresión/combustible .....                | 9,6/97 octanos   | 9,5/97 octanos   | 9,5/97 octanos                   | 23,0/Gasóleo                                           |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.) .....       | 55/6.000         | 63/6.000         | 65/5.500                         | 60/4.600                                               |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.) .....          | 9/3.000          | 10,4/3.000       | 11/2.800                         | 11,4/1.000                                             |
| <b>TRANSMISION</b>                          |                  |                  |                                  |                                                        |
| Tracción .....                              | Delantera        | Delantera        | Delantera                        | Delantera                                              |
| Núm. de marchas .....                       | 4                | 5                | 5                                | 5                                                      |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) .....  | 32,9/-           | 27,1/34,7        | 26,3/33,7                        | 29,8/38,1                                              |
| <b>DIRECCION Y FRENOS</b>                   |                  |                  |                                  |                                                        |
| Tipo de dirección .....                     | Cremallera       | Cremallera       | Cremallera                       | Cremallera                                             |
| Vueltas de volante .....                    | 3,8              | 3,8              | 3,8                              | 3,8                                                    |
| Diámetro de giro (m.) .....                 | 9,9              | 9,9              | 9,9                              | 9,9                                                    |
| Frenos delanteros/traseros .....            | Disco/tambor     | Disco/tambor     | Disco/tambor                     | Disco/tambor                                           |
| <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>                |                  |                  |                                  |                                                        |
| Suspensión delantera .....                  | Independiente    | Independiente    | Independiente                    | Independiente                                          |
| Suspensión trasera .....                    | Independiente    | Independiente    | Independiente                    | Independiente                                          |
| Llantas (pulgadas) .....                    | Chapa, 4,5 x 13  | Chapa, 5,5 x 13  | Chapa, 5,5 x 13                  | Chapa, 5,5 x 13                                        |
| Neumáticos .....                            | 145 SR 13        | 165/70 SR 13     | 165/70 SR 13                     | 165/70 SR 13                                           |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>                  |                  |                  |                                  |                                                        |
| Peso en orden de marcha (kg.) .....         | 785              | 830              | 825 (XR)/830 (SR)                | 895                                                    |
| Volumen del maletero (dm³) .....            | 264/797          | 264/797          | 264/797                          | 264/797                                                |
| Capacidad depósito comb. (l.) .....         | 50               | 50               | 50                               | 50                                                     |
| <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>              |                  |                  |                                  |                                                        |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.) .....       | 5,4/6,6          | 5,0/6,1          | 5,2/6,2                          | 4,1/5,5                                                |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.) .....    | 8,1              | 8,0              | 7,9                              | 6,6                                                    |
| Velocidad máxima (km/h.) .....              | 146,4            | 150,3            | 154,4                            | 154,9                                                  |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.) .....      | 36,6             | 36,4             | 36,2                             | 37,4                                                   |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) ..... | 43,3/-           | 39,6/43,3        | 37,4/41,6                        | 38,9/41,7                                              |
| Frenada a 100 km/h. (m.) .....              | 43,5             | 39,8             | 39,8                             | 37,1                                                   |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB) .....       | 67,9             | 70,9             | 67,9                             | 69,6                                                   |
| <b>PRECIO</b> .....                         |                  |                  |                                  |                                                        |
| Pesetas .....                               | 927.912          | 1.054.950        | 1.072.691 (XR)<br>1.054.950 (GR) | 1.146.762 (XL/D)<br>1.181.986 (GLD)<br>1.277.946 (SRD) |

cuadro de mandos iluminado se refleja en el parabrisas, justo a la altura de los ojos. La buena accesibilidad a todas las plazas es una de las notas características de este modelo en las versiones de dos y cuatro puertas.



| VIRTUDES                                                                                                         | DEFECTOS                                                                                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Consumo.</li> <li>• Prestaciones.</li> <li>• Comportamiento.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dirección dura en maniobras.</li> <li>• Reflejos en el parabrisas.</li> <li>• Asiento corto de banqueta.</li> </ul> |

# TEN PRESENTE TU FUTURO

Si tú eres de ese tipo de gente que tiene grandes proyectos y siempre los convierte en realidad, te proponemos un Plan de Pensiones con visión de futuro. Un Plan para que lo disfrutes con tranquilidad, sin preocupaciones. Te proponemos que conozcas el Plan de Jubilación Asegurada de SEGUROS BANCO VITALICIO;



### PLAN DE JUBILACION ASEGURADA



un Plan de Pensiones que te garantiza esa independencia que ahora tienes. Para siempre.

Ten presente tu futuro.  
Ten presente este Plan.

CON EL LEY DE  
DESCRANACION  
FISCAL

Infórmate en cualquier Agente u oficina de SEGUROS BANCO VITALICIO. Ten presente este folleto.



## FIAT UNO

### A LA CONQUISTA EUROPEA

Sustituto del popular 127, el Uno es el estandarte de la recuperación tecnológica italiana. Diseñado con las técnicas más modernas y construido con la robótica más sofisticada, el Uno



#### VIRTUDES DEFECTOS

- Habitabilidad excelente
- Consumo bajísimo
- Mecánica fiable y robusta
- Cambio duro e impreciso
- Suspensiones duras
- Poco equipo en versiones básicas

ofrece unos consumos excelentes en prácticamente todas sus versiones, a la vez que una calidad de terminación, que no eran tan frecuentes en los productos anteriores de la marca italiana. Tiene una habitabilidad excelente para su tamaño y el acceso a las plazas traseras es muy fácil gracias a que los

asientos delanteros se desplazan. Entre sus defectos cabe destacar la dureza de sus suspensiones y el manejo impreciso de la palanca de cambios, lo que es tradicional en la marca. Un confort de suspensión demasiado duro choca con las tendencias partidarias de los coches blandos y balanceadores.

#### FICHA TÉCNICA

##### MOTOR

|                                 | 45               | 70 S               | DS               |
|---------------------------------|------------------|--------------------|------------------|
| Disposición                     | Del. transversal | Del. transversal   | Del. transversal |
| Núm. de cilindros               | 4, en línea      | 4, en línea        | 4, en línea      |
| Cilindrada (c.c.)               | 903              | 1.301              | 1.301            |
| Distribución, árbol de levas    | Lateral          | Cabeza             | Cabeza           |
| Alimentación                    | Carburador       | Carb. Borel cuerpo | Bomba inyectora  |
| Compresión/combustible          | 9/97 octanos     | 9/97 octanos       | 20/Gasóleo       |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.) | 45/5.600         | 70/5.700           | 45/5.000         |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)    | 6,8/3.000        | 10,3/3.900         | 7,6/3.000        |

##### TRANSMISION

|                                      | 45        | 70 S      | DS        |
|--------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Tracción                             | Delantera | Delantera | Delantera |
| Núm. de marchas                      | 4         | 5         | 5         |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) | 25,4/—    | 27,3/34,3 | 25,3/29,5 |

##### DIRECCION Y FRENO

|                            | 45           | 70 S                | DS           |
|----------------------------|--------------|---------------------|--------------|
| Tipo de dirección          | Cremallera   | Cremallera          | Cremallera   |
| Vueltas de volante         | 4            | 4                   | 4            |
| Diámetro de giro (m.)      | 9,4          | 9,4                 | 9,4          |
| Frenos delanteros/traseros | Disco/tambor | Disco/tambor, servo | Disco/tambor |

##### SUSPENSIONES Y RUEDAS

|                      | 45               | 70 S             | DS              |
|----------------------|------------------|------------------|-----------------|
| Suspensión delantera | Independiente    | Independiente    | Independiente   |
| Suspensión trasera   | Semindependiente | Semindependiente | Independiente   |
| Llantas (pulgadas)   | Chapa, 4,5 x 13  | Chapa, 4,5 x 13  | Chapa, 4,5 x 13 |
| Neumáticos           | 135 SR 13        | 155/70 SR 13     | 155/70 SR 13    |

##### PESOS Y CAPACIDADES

|                               | 45        | 70 S      | DS        |
|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Peso en orden de marcha (kg.) | 700       | 730       | 810       |
| Volumen del maletero (dm³)    | 298/1.122 | 298/1.122 | 298/1.122 |
| Capacidad depósito comb. (l.) | 42        | 42        | 42        |

##### CONSUMOS Y PRESTACIONES

|                                       | 45      | 70 S      | DS        |
|---------------------------------------|---------|-----------|-----------|
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 4,9/5,7 | 5,5/6,2   | 4,8/6,2   |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 6,6     | 6,7       | 6,7       |
| Velocidad máxima (km/h.)              | 142,6   | 161,2     | 147,8     |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 38,7    | 34,3      | 39,6      |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 41,8/—  | 38,1/43,1 | 40,3/43,2 |
| Frenada a 100 km/h. (m.)              | 38,8    | 38,8      | 33,4      |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 66,2    | 66,2      | 71,8      |

##### PRECIO

|         | 45      | 70 S      | DS        |
|---------|---------|-----------|-----------|
| Pesetas | 894.346 | 1.075.071 | 1.248.210 |

#### FICHA TÉCNICA

##### MOTOR

|                                 | Polo C           | Polo CL          | Classic CL       |
|---------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| Disposición                     | Del. transversal | Del. transversal | Del. transversal |
| Núm. de cilindros               | 4, en línea      | 4, en línea      | 4, en línea      |
| Cilindrada (c.c.)               | 1.043            | 1.272            | 1.272            |
| Distribución, árbol de levas    | En cabeza        | En cabeza        | En cabeza        |
| Alimentación                    | Carburador       | Carburador       | Carburador       |
| Compresión/combustible          | 9,5/92 octanos   | 9,5/92 octanos   | 9,5/92 octanos   |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.) | 40/5.500         | 53/5.400         | 55/5.600         |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)    | 7,5/2.700        | 9,8/3.300        | 9,8/3.300        |

##### TRANSMISION

|                                      | Polo C    | Polo CL   | Classic CL |
|--------------------------------------|-----------|-----------|------------|
| Tracción                             | Delantera | Delantera | Delantera  |
| Núm. de marchas                      | 4         | 4         | 4          |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) | 26,4/—    | 28,7/—    | 28,7/—     |

##### DIRECCION Y FRENO

|                            | Polo C       | Polo CL      | Classic CL          |
|----------------------------|--------------|--------------|---------------------|
| Tipo de dirección          | Cremallera   | Cremallera   | Cremallera          |
| Vueltas de volante         | 3,5          | 3,5          | 3,5                 |
| Diámetro de giro (m.)      | 10,1         | 10,1         | 10,1                |
| Frenos delanteros/traseros | Disco/tambor | Disco/tambor | Disco/tambor, servo |

##### SUSPENSIONES Y RUEDAS

|                      | Polo C           | Polo CL          | Classic CL       |
|----------------------|------------------|------------------|------------------|
| Suspensión delantera | Independiente    | Independiente    | Independiente    |
| Suspensión trasera   | Semindependiente | Semindependiente | Semindependiente |
| Llantas (pulgadas)   | Chapa, 4,5 x 13  | Chapa, 4,5 x 13  | Chapa, 5 x 13    |
| Neumáticos           | 135 SR 13        | 145 SR 13        | 165/65 SR 13     |

##### PESOS Y CAPACIDADES

|                               | Polo C  | Polo CL | Classic CL |
|-------------------------------|---------|---------|------------|
| Peso en orden de marcha (kg.) | 700     | 700     | 740        |
| Volumen del maletero (dm³)    | 210/860 | 210/860 | 370        |
| Capacidad depósito comb. (l.) | 36      | 36      | 42         |

##### CONSUMOS Y PRESTACIONES

|                                       | Polo C  | Polo CL | Classic CL |
|---------------------------------------|---------|---------|------------|
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 5,6/6,2 | 6,7/7,3 | 6,7/7,3    |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 7,1     | 8,4     | 8,4        |
| Velocidad máxima (km/h.)              | 153,3   | 155,3   | 155,5      |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 38,9    | 35,3    | 35,3       |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 41,4/—  | 38,2/—  | 38/—       |
| Frenada a 100 km/h. (m.)              | 37,8    | 33,8    | 33,8       |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 68,0    | 68,5    | 68,5       |

##### PRECIO

|         | Polo C  | Polo CL | Classic CL |
|---------|---------|---------|------------|
| Pesetas | 868.542 | 984.721 | 1.013.988  |



#### VIRTUDES

- Fiabilidad mecánica.
- Comportamiento excelente.
- Maletero amplio (Classic)

#### DEFECTOS

- Frenos duros (40)
- Sólo dos puertas (Classic).
- Climatización insuficiente.

## VOLKSWAGEN POLO

### SOBRE TODO, CALIDAD

El Volkswagen Polo, fruto primero de la colaboración Seat-VW y fabricado en Pamplona, se ha distinguido en su corta historia por una fiabilidad mecánica muy superior a lo conocido en nuestro país. Esta baza de la fiabilidad le hace superar algunos defectos técnicos, como la presencia de una caja de cambio de sólo cuatro marchas, eso sí, muy bien



escalonadas. Una carrocería poco atractiva y un interior demasiado sobrio ocultan las buenas virtudes del Polo como vehículo no sólo urbano, sino perfectamente adecuado para su utilización en carretera.

La versión de tres volúmenes, bautizado Classic, colmará los deseos de quienes identifican un coche con un maletero separado. Sin embargo, la presencia de sólo dos puertas laterales limita sus posibilidades familiares.

## FORD FIESTA

### UN VETERANO BIEN HECHO

El Ford Fiesta es, ahora mismo, uno de los modelos más veteranos de su categoría, y los años del proyecto se notan en detalles tales como la estabilidad del coche, que es crítica en zonas bacheadas y con muchas curvas; en la postura de conducción, que no es nada buena, y en la accesibilidad a las plazas traseras, que es mínima y obliga a hacer contorsiones, tanto en el momento de entrar como al salir de ese asiento. La calidad de acabado, sencillamente excepcional, es uno de los puntos siempre destacables en un coche de Ford y en cualquiera de los Fiesta. Hay que resaltar ese

cuidado en todos los detalles y su consumo reducido, en especial el de la versión Diesel. Los frenos son buenos, pero el coche tiende a clavar el morro de una forma preocupante en cuanto se pisa el pedal con cierta energía.

#### VIRTUDES

- Consumo
- Acabado
- Manejabilidad del cambio

#### DEFECTOS

- Suspensión dura
- Accesibilidad a las plazas traseras
- Postura de conducción

#### FICHA TÉCNICA

##### MOTOR

|                                 | 1.1 L 5V         | L 1.6 D          |
|---------------------------------|------------------|------------------|
| Disposición                     | Del. transversal | Del. transversal |
| Núm. de cilindros               | 4, en línea      | 4, en línea      |
| Cilindrada (c.c.)               | 1.117            | 1.597            |
| Distribución, árbol de levas    | Lateral          | En cabeza        |
| Alimentación                    | Carburador       | Bomba inyectora  |
| Compresión/combustible          | 9,5/97 octanos   | 22,5/gasóleo     |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.) | 50/5.500         | 54/4.800         |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)    | 8,5/2.700        | 9,7/3.000        |

##### TRANSMISION

|                                      | 1.1 L 5V  | L 1.6 D   |
|--------------------------------------|-----------|-----------|
| Tracción                             | Delantera | Delantera |
| Núm. de marchas                      | 5         | 5         |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) | 27,4/34,3 | 27,4/34,3 |

##### DIRECCION Y FRENO

|                            | 1.1 L 5V          | L 1.6 D      |
|----------------------------|-------------------|--------------|
| Tipo de dirección          | Cremallera        | Cremallera   |
| Vueltas de volante         | 3,2               | 3,2          |
| Diámetro de giro (m.)      | 9,8               | 9,8          |
| Frenos delanteros/traseros | Disco/Tamb.-servo | Disco/tambor |

##### SUSPENSIONES Y RUEDAS

|                      | 1.1 L 5V       | L 1.6 D        |
|----------------------|----------------|----------------|
| Suspensión delantera | Independiente  | Independiente  |
| Suspensión trasera   | Eje rígido     | Eje rígido     |
| Llantas (pulgadas)   | Chapa 4,5 x 13 | Chapa 4,5 x 13 |
| Neumáticos           | 135 SR 13      | 155/70 SR 13   |

##### PESOS Y CAPACIDADES

|                               | 1.1 L 5V | L 1.6 D |
|-------------------------------|----------|---------|
| Peso en orden de marcha (kg.) | 755      | 780     |
| Volumen del maletero (dm³)    | 190/790  | 190/790 |
| Capacidad depósito comb. (l.) | 34       | 34      |

##### CONSUMOS Y PRESTACIONES

|                                       | 1.1 L 5V  | L 1.6 D   |
|---------------------------------------|-----------|-----------|
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 5,5/7     | 4,1/5,2   |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 9,3       | 6,1       |
| Velocidad máxima (km/h.)              | 144,3     | 150,8     |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 38,1      | 37,8      |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 39,9/43,6 | 39,3/42,8 |
| Frenada a 100 km/h. (m.)              | 34,6      | 42,2      |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 73,5      | 71,4      |

##### PRECIO

|         | 1.1 L 5V | L 1.6 D   |
|---------|----------|-----------|
| Pesetas | 947.233  | 1.175.260 |



pequeño. En su versión 1,2 es criticable que los desarrollos sean excesivamente largos, y por ello el coche es un poco perezoso. En cambio, la versión 1,5 tiene unas prestaciones muy brillantes, aunque el consumo de gasolina es muy sensible al uso que se le dé. La versión dotada de motor diesel tiene unas vibraciones y un ruido superior al que suelen tener los disel modernos. Toda la gama disfruta de un excelente comportamiento y una facilidad de conducción notable.

#### VIRTUDES

- Comportamiento
- Motor muy potente (1.5)
- Habitabilidad

#### DEFECTOS

- Palanca de cambio imprecisa
- Desarrollos demasiado largos
- Ruido del motor (diesel)

### SEAT IBIZA

## UN ESPAÑOL MUY EUROPEO

El Seat Ibiza ha sido desde su concepción inicial un coche con marcado carácter europeo, y de hecho sus ventas en el continente no podían ser mejores. Partiendo de la base del Ronda, se ha conseguido un coche muy compacto, con una buena habitabilidad interior, aunque el maletero es algo



#### FICHA TÉCNICA

|                                       | 1.2 L            | 1.5 GLX          | LD               |
|---------------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>MOTOR</b>                          |                  |                  |                  |
| Disposición                           | Del. transversal | Del. transversal | Del. transversal |
| Núm. de cilindros                     | 4, en línea      | 4, en línea      | 4, en línea      |
| Cilindrada (c.c.)                     | 1.193            | 1.461            | 1.714            |
| Distribución, árbol de levas          | En cabeza        | En cabeza        | En cabeza        |
| Alimentación                          | Carburador       | Carburador       | Bomba inyectora  |
| Compresión/combustible                | 9,5/92 octanos   | 10,5/97 octanos  | 20/Gasóleo       |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)       | 63/5.800         | 85/5.600         | 55/4.500         |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)          | 9/3.500          | 12/3.500         | 10/3.000         |
| <b>TRANSMISION</b>                    |                  |                  |                  |
| Tracción                              | Delantera        | Delantera        | Delantera        |
| Núm. de marchas                       | 5                | 5                | 5                |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)  | 25,3/31,8        | 29,1/36,5        | 26,1/33,3        |
| <b>DIRECCION Y FRENOS</b>             |                  |                  |                  |
| Tipo de dirección                     | Cremallera       | Cremallera       | Cremallera       |
| Vueltas de volante                    | 4                | 4                | 4                |
| Diámetro de giro (m.)                 | 9,8              | 9,8              | 9,8              |
| Frenos delanteros/traseros            | Disco/tambor     | Disco/tambor     | Disco/tambor     |
| <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>          |                  |                  |                  |
| Suspensión delantera                  | Independiente    | Independiente    | Independiente    |
| Suspensión trasera                    | Independiente    | Independiente    | Independiente    |
| Llantas (pulgadas)                    | Chapa, 5x13      | Alación, 5,5x14  | Chapa, 4,5x13    |
| Neumáticos                            | 155 SR 13        | 165/65 SR 14     | 155 SR 13        |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>            |                  |                  |                  |
| Peso en orden de marcha (kg.)         | 900              | 925              | 925              |
| Volumen del maletero (dm³)            | 280/1.060        | 280/1.060        | 280/1.060        |
| Capacidad depósito comb. (l.)         | 50               | 50               | 50               |
| <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>        |                  |                  |                  |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 5,8/7,3          | 5,6/7,8          | 5,5/6,7          |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 8,4              | 9,2              | 7,3              |
| Velocidad máximas (km/h.)             | 150,5            | 165,5            | 145,8            |
| Accl. 1 km. salida parada (seg.)      | 35,2             | 34,6             | 38,4             |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 39,0/46,8        | 38,4/43,7        | 39,3/42,5        |
| Frenada a 100 km/h. (m.)              | 47,3             | 42,7             | 40,0             |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 70,3             | 69,6             | 69,3             |
| <b>PRECIO</b>                         |                  |                  |                  |
| Pesetas                               | 984.113          | 1.222.892        | 1.132.388        |

### CITROËN VISA

## SUSPENSION ATRACTIVA

La gama Visa tiene respuestas tanto para los usuarios que se mueven mucho en ciudad y buscan un coche de carácter urbano, exigencias que cumple bien el 14 TRS Stilo; para los que quieren un coche económico, a los que se dirige el 17 Diesel, y para aquellas personas que quieren un deportivo compacto, ágil y con dinamita en las entrañas, a las que se adapta bien el GTi. El 14 TRS Stilo llama la atención por lo bien que se defiende en medio de las congestiones y también muestra buenas maneras en carretera. Sin embargo, sufre los mismos inconvenientes de toda la gama, es decir, dirección dura y una postura al volante mejorable en muchos puntos. La



#### FICHA TÉCNICA

|                                       | VISA II RE         | VISA-14 TRS STILO  | VISA GTI            | VISA 17 RD       |
|---------------------------------------|--------------------|--------------------|---------------------|------------------|
| <b>MOTOR</b>                          |                    |                    |                     |                  |
| Disposición                           | Del. transversal   | Del. transversal   | Del. transversal    | Del. transversal |
| Núm. de cilindros                     | 4, en línea        | 4, en línea        | 4, en línea         | 4, en línea      |
| Cilindrada (c.c.)                     | 1.124              | 1.360              | 1.580               | 1.709            |
| Distribución, árbol de levas          | En cabeza          | En cabeza          | En cabeza           | En cabeza        |
| Alimentación                          | Carburador         | Carburador         | Inyección           | Bomba inyectora  |
| Compresión/combustible                | 9,2 a 1/97 octanos | 9,3 a 1/97 octanos | 9,8 a 1/97 octanos  | 23 a 1/gasóleo   |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)       | 47/6.250           | 60/5.000           | 105/6.250           | 60/4.600         |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)          | 8,2/3.000          | 10,7/2.500         | 13,7/4.000          | 11,4/2.000       |
| <b>TRANSMISION</b>                    |                    |                    |                     |                  |
| Tracción                              | Delantera          | Delantera          | Delantera           | Delantera        |
| Núm. de marchas                       | 5                  | 5                  | 5                   | 5                |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)  | 23,7/29,5          | 28/34,9            | 25,9/29,5           | 21,7/24,7        |
| <b>DIRECCION Y FRENOS</b>             |                    |                    |                     |                  |
| Tipo de dirección                     | Cremallera         | Cremallera         | Cremallera          | Cremallera       |
| Vueltas de volante                    | 3,4                | 3,7                | 3,26                | 3,8              |
| Diámetro de giro (m.)                 | 9,9                | 9,9                | 10,6                | 10,6             |
| Frenos delanteros/traseros            | Disco/tambor       | Dis./tambor, servo | Dis. ven./tam. ser. | Disco/tambor     |
| <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>          |                    |                    |                     |                  |
| Suspensión delantera                  | Independiente      | Independiente      | Independiente       | Independiente    |
| Suspensión trasera                    | Independiente      | Independiente      | Independiente       | Independiente    |
| Llantas (pulgadas)                    | Chapa, 4,5x13      | Chapa, 4,5x13      | Alación, 5,5x13     | Chapa, 4,5x13    |
| Neumáticos                            | 135 SR 13          | 155/70 SR 13       | 185/60 R 13         | 145 R 13         |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>            |                    |                    |                     |                  |
| Peso en orden de marcha (kg.)         | 810                | 830                | 870                 | 890              |
| Volumen del maletero (dm³)            | 212/519            | 212/519            | 212/519             | 212/519          |
| Capacidad depósito comb. (l.)         | 40                 | 40                 | 40                  | 40               |
| <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>        |                    |                    |                     |                  |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 7,6/8,1            | 5,5/6,5            | 7,0/8,2             | 4,5/6,1          |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 9,3                | 6,4                | 8,4                 | 6,8              |
| Velocidad máximas (km/h.)             | 146,8              | 149,4              | 185,6               | 151,7            |
| Accl. 1 km. salida parada (seg.)      | 38,9               | 37,0               | 31,3                | 36,9             |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 44,2/48,1          | 37,4/41,3          | 32,4/35,5           | 37,2/40,1        |
| Frenada a 100 km/h. (m.)              | 39,2               | 39,0               | 20,8                | 34,2             |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 73,1               | 68,2               | 71,4                | 70,8             |
| <b>PRECIO</b>                         |                    |                    |                     |                  |
| Pesetas                               | 955.454            | 1.036.651          | 1.298.998           | 1.159.673        |

#### VIRTUDES

- Consumo.
- Buena estabilidad.
- Accesibilidad a todas las plazas.

#### DEFECTOS

- Frenos ruidosos.
- Posición de conducción.
- Dirección dura en parado.



suspensión de los Visa absorbe bien todas las irregularidades y es responsable del buen comportamiento del coche, pero la carrocería tiende a inclinarse demasiado en las curvas. El único modelo que no sufre este pequeño defecto es el GTi que tiene un carácter muy fuerte y muestra un conjunto bien adaptado a la conducción rápida por todo tipo de carreteras, incluidas las de montaña.

# Al fondo hay sitio.



A partir de ahora, mayor confort para la mejor furgoneta. Porque a partir de ahora, la nueva CITROËN C-15 MIXTA, además de cargar a sus anchas con todo lo que se le ponga por detrás y de ser la furgoneta más potente del mercado (48 C.V. y 60 C.V.), dispone de una nueva fila de asientos traseros.

Abatibles y desmontables. Pero confortables como ninguno. Espacioso habitáculo. Fácil acceso, gracias a su asiento derecho basculante con mando de desbloqueo a ambos lados. Cuatro colores exclusivos de carrocería:

- BLANCO MEIJE
- ROJO VALLELUNGA
- AZUL UZES
- BEIGE ATLAS

Y un nuevo y cuidado acabado, con aristas interiores de ensamblaje de caja recubiertas y acolchadas, y guarnecido interior en JERSEY UNI GRIS Y TEP GRIS.

Compruebe la comodidad de gran turismo de las 5 plazas de la nueva CITROËN C-15 MIXTA.

| C-15 D                      |            | C-15 E     |            |
|-----------------------------|------------|------------|------------|
| CILINDRADA                  | 1 769 c.c. | CILINDRADA | 1 124 c.c. |
| POTENCIA                    | 60 C.V.    | POTENCIA   | 48 C.V.    |
| VELOCIDAD                   |            | VELOCIDAD  |            |
| MAXIMA                      | 133 Km /h. | MAXIMA     | 126 Km /h. |
| Consumo 90 Km /h.           |            |            |            |
| (semicarga): 5,3 l./100 Kms |            |            |            |
| Costo consumo 90 Km /h.     |            |            |            |
| (semicarga): 3,3 Ptas./Km   |            |            |            |

**Nueva Citroën C-15 mixta.**  
**Se lo carga todo.**

CITROËN VISA D,  
FIAT UNO DS, FORD  
FIESTA D, PEUGEOT  
205 SRD, SEAT  
IBIZA GLD

## LOS DIESEL PEQUEÑOS: EL AHORRO ANTE TODO

**L**A oferta de los diesel pequeños tiene su atractivo fundamental en el precio. Por una cantidad comprometida entre un millón y un millón doscientas cincuenta mil pesetas se puede acceder a unos coches que no sólo tienen un consumo mínimo de gasóleo, sino que además son muy fiables mecánicamente. Citroën Visa, Fiat Uno, Ford Fiesta, Peugeot 205 y Seat Ibiza son cinco rivales que presumen de consumos reales inferiores a siete litros a los cien si se exceptúa el Ibiza que no baja de 7,3 litros como valor promedio al andar por ciudad, carretera y



el Uno es bastante ruidoso y la palanca de cambio es imprecisa. La estabilidad del Uno es excelente; los frenos, muy buenos; la dirección, suave, y la ventilación muy eficaz: su autonomía es de setecientos cuarenta kilómetros y de promedio gasta 6,7 litros a los cien kilómetros. El Fiesta es bastante discreto en cuanto a ruidos, tiene un cambio fácil de manejar y una dirección precisa; la suspensión es dura y la estabilidad es mala sobre pisos irregulares por culpa de los rebotes. El Ford es en términos absolutos el más ahorrativo de todos, pero su autonomía no pasa de setecientos kilómetros. El Seat Ibiza queda casi al mismo nivel de Ford, pero es ruidoso, su dirección es pesada y la palanca de cambios, imprecisa.

### CONSUMO



|                               | Visa           | Uno | Fiesta | 205 | Ibiza |
|-------------------------------|----------------|-----|--------|-----|-------|
|                               | Litros/100 km. |     |        |     |       |
| <b>CIUDAD</b>                 |                |     |        |     |       |
| A 28,8 km/h. de media .....   | 8,1            | 7,7 | 7,3    | 8,1 | 8,3   |
| <b>CARRETERA</b>              |                |     |        |     |       |
| A 90 km/h. de cruce .....     | 4,5            | 4,8 | 4,1    | 4,1 | 5,5   |
| En conducción rápida .....    | 8,0            | 7,8 | 7,3    | 8,0 | 8,4   |
| <b>AUTOPISTA</b>              |                |     |        |     |       |
| A 120 km/h. de cruce .....    | 6,1            | 6,2 | 5,2    | 5,5 | 6,7   |
| A fondo .....                 | 8,1            | 8,9 | 7,8    | 8,1 | 9,2   |
| <b>AUTONOMIA MEDIA</b>        |                |     |        |     |       |
| Consumo medio ponderado ..... | 6,8            | 6,7 | 6,1    | 6,7 | 7,3   |
| Recorrido (kilómetros) .....  | 580            | 580 | 500    | 710 | 635   |

### PRESTACIONES



|                                           | Visa  | Uno   | Fiesta | 205   | Ibiza |
|-------------------------------------------|-------|-------|--------|-------|-------|
| <b>VELOCIDAD MAXIMA</b><br>(km./h.) ..... | 151,7 | 147,8 | 150,8  | 154,9 | 145,8 |
| <b>ACELERACION (seg.)</b>                 |       |       |        |       |       |
| 400 m. salida parada .....                | 19,8  | 21,8  | 20,6   | 20,3  | 21,2  |
| 1.000 m. salida parada .....              | 36,9  | 39,6  | 37,8   | 37,4  | 38,4  |
| De 0 a 100 km/h. ....                     | 15,9  | 18,9  | 17,7   | 16,1  | 16,5  |
| <b>RECUPERACION (seg.)</b>                |       |       |        |       |       |
| 400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..           | 20,7  | 22,8  | 22,4   | 21,0  | 20,3  |
| 400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..           | 21,8  | 25,9  | 25,4   | 22,0  | 22,4  |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..         | 37,2  | 40,3  | 39,3   | 38,9  | 39,3  |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..         | 40,1  | 43,2  | 42,8   | 41,7  | 42,5  |
| De 80 a 120 km/h. en 4.ª .....            | 14,9  | 19,0  | 17,8   | 15,1  | 14,0  |
| De 80 a 120 km/h. en 5.ª .....            | 20,8  | 23,9  | 23,8   | 21,6  | 20,3  |

autopista. También consiguen siempre velocidades punta superiores a los ciento cuarenta y cinco kilómetros por hora, con el récord del 205 que llega a los 155. El estilo peculiar de los motores diesel, demasiado tranquilo y falto de carácter, se queda muy atrás al conducir el Peugeot o el Citroën, dos coches que no dan la sensación de moverse con gasóleo; los competidores restantes, Fiat, Ford y Seat, son todavía lentos de reacciones y no tienen mucha energía. En el momento de enjuiciar todos los aspectos queda patente la superioridad del 205: el coche se conduce con suma facilidad, tiene un comportamiento

excelente, un cambio tan suave como preciso y, además, es muy silencioso. El Peugeot es amplio por dentro, cómodo y en carretera gasta poco más de cuatro litros a los cien y puede recorrer casi mil kilómetros de un tirón sin necesidad de repostar. El Visa también tiene buena estabilidad, buen cambio, mandos muy suaves, frenos correctos y una dirección menos pesada que la del Peugeot; el Citroën gasta un poco más que el Peugeot, es casi tan rápido y su autonomía es superior a los ochocientos kilómetros. El Fiat Uno, que es algo más caro que sus competidores nacionales y tiene una dirección más dura que el 205 y el Visa;

### BALANCE FINAL



|                     | Visa     | Uno      | Fiesta   | 205      | Ibiza    |
|---------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Velocidad máxima    | 2.º **** | 4.º ***  | 3.º ***  | 1.º **** | 5.º ***  |
| Aceleraciones ..... | 1.º **** | 5.º ***  | 3.º ***  | 2.º **** | 4.º ***  |
| Recuperaciones .... | 1.º ***  | 5.º **   | 4.º ***  | 3.º ***  | 1.º ***  |
| Consumo .....       | 3.º **** | 4.º **** | 1.º **** | 2.º **** | 5.º **   |
| Transmisión .....   | 2.º ***  | 2.º ***  | 5.º **   | 1.º **** | 2.º ***  |
| Caja de cambio ...  | 1.º **** | 5.º **   | 1.º **** | 1.º **** | 4.º ***  |
| Frenos .....        | 3.º **** | 1.º **** | 5.º **   | 2.º **** | 4.º ***  |
| Dirección .....     | 3.º ***  | 1.º **** | 1.º **** | 4.º **   | 5.º **   |
| Comportamiento ..   | 1.º **** | 3.º **** | 5.º **   | 1.º **** | 4.º ***  |
| Aptitudes urbanas   | 1.º **** | 1.º **** | 1.º **** | 1.º **** | 1.º **** |
| Autonomía .....     | 2.º **** | 4.º **** | 5.º **** | 1.º **** | 3.º **** |
| Habitabilidad ..... | 4.º **** | 1.º **** | 5.º **** | 2.º **** | 3.º **** |
| Confort .....       | 2.º **** | 3.º **** | 4.º **** | 1.º **** | 4.º **** |
| Posición conductor  | 2.º ***  | 2.º ***  | 1.º **** | 2.º ***  | 5.º ***  |
| Sonoridad .....     | 2.º **** | 4.º ***  | 3.º ***  | 1.º **** | 4.º **   |
| Equipamiento .....  | 1.º ***  | 1.º ***  | 1.º ***  | 1.º ***  | 1.º ***  |
| Calidad-precio .... | 2.º **** | 4.º **** | 3.º **** | 1.º **** | 4.º **** |

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

## SUZUKI SJ 410

### DIVERTIDO Y EFICAZ

La llegada del Suzuki al mercado nacional, de la mano de Santana, ha revolucionado el mercado de esta clase de vehículos. Hasta ahora la compra de un vehículo todo-terreno implicaba un fuerte



ligereza y su maravilloso motor, el conjunto resulta muy efectivo en conducción todo-terreno, y bastante apto para carretera. Lástima que la potencia que desarrolla el pequeño motor de 900 centímetros cúbicos sea claramente insuficiente para rodar en trayectos largos, ya que difícilmente se superan los 110 kilómetros por hora.

#### FICHA TÉCNICA

| MOTOR                                |                     | SUSPENSIONES Y RUEDAS                 |                 |
|--------------------------------------|---------------------|---------------------------------------|-----------------|
| Disposición                          | Del. longitudinal   | Suspensión delantera                  | Eje rígido      |
| Núm. de cilindros                    | 4, en línea         | Suspensión trasera                    | Eje rígido      |
| Cilindrada (c.c.)                    | 970                 | Llantas (pulgadas)                    | Chapa, 5,5 x 15 |
| Distribución, árbol de levas         | En cabeza           | Neumáticos                            | 195 SR 15       |
| Alimentación                         | Carburador          | PESOS Y CAPACIDADES                   |                 |
| Compresión/combustible               | 8,8/90 octanos      | Peso en orden de marcha (kg.)         | 890             |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)      | 45/5.500            | Volumen del maletero (dm³)            | 110             |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)         | 7,5/3.000           | Capacidad depósito comb. (l.)         | 40              |
| TRANSMISION                          |                     | CONSUMOS Y PRESTACIONES               |                 |
| Tracción                             | Trasera, + 4 ruedas | Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 8,9/10,2        |
| Núm. de marchas                      | 4 x 2               | Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 9,5             |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) | 19,9/-              | Velocidad máxima (km/h.)              | 117,5           |
| DIRECCION Y FRENOS                   |                     | Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 40,2            |
| Tipo de dirección                    | Tuerca esférica     | Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 39,8/-          |
| Vueltas de volante                   | 4,1                 | Frenada a 100 km/h. (m.)              | 24,3            |
| Diámetro de giro (m.)                | 9,8                 | Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 77,8            |
| Frenos delanteros/traseros           | Discos/tambores     | PRECIO Pesetas                        | 1.008.312       |

| VIRTUDES                 | DEFECTOS                           |
|--------------------------|------------------------------------|
| • Comportamiento.        | • Dirección imprecisa.             |
| • Manejo del cambio.     | • Ausencia de cuatruerovoluciones. |
| • Elasticidad del motor. | • Iluminación escasa.              |

desembolso inicial y resultaban vehículos aparatosos y pesados. El Suzuki, en cambio, tiene precio de utilitario y tamaño de utilitario también. Gracias a su



## TALBOT HORIZON LS

### PEQUEÑO GRAN FAMILIAR

Entre los coches de su categoría, el Horizon sigue siendo uno de los que dispone de un mayor espacio interior. A pesar de que es de las más veteranas en el mercado, en el Horizon se pueden acomodar cinco adultos sin demasiadas estrecheces. A esto hay que añadir que por suspensión y por

asientos es muy cómodo. El motor es el archiconocido que montaban los Simca, pero rejuvenecido, con lo que se obtiene un rendimiento aceptable y unas cifras de consumo bastante razonables. El mejor argumento del Horizon es su facilidad de conducción y el excelente comportamiento en todo

tipo de carreteras. Es una pena que la dirección obligue a trabajar mucho sobre el volante.

| VIRTUDES          | DEFECTOS              |
|-------------------|-----------------------|
| • Comportamiento. | • Calidad de acabado. |
| • Confort.        | • Equipado escaso.    |
| • Habitabilidad.  | • Dirección lenta.    |

#### FICHA TÉCNICA

| MOTOR                                |                  | SUSPENSIONES Y RUEDAS                 |                 |
|--------------------------------------|------------------|---------------------------------------|-----------------|
| Disposición                          | Del. transversal | Suspensión delantera                  | Independiente   |
| Núm. de cilindros                    | 4, en línea      | Suspensión trasera                    | Independiente   |
| Cilindrada (c.c.)                    | 1.442            | Llantas (pulgadas)                    | Chapa, 4,5 x 13 |
| Distribución, árbol de levas         | Lateral          | Neumáticos                            | 145 SR 13       |
| Alimentación                         | Carburador       | PESOS Y CAPACIDADES                   |                 |
| Compresión/combustible               | 9,5/97 octanos   | Peso en orden de marcha (kg.)         | 945             |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)      | 65/5.200         | Volumen del maletero (dm³)            | 233/579         |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)         | 12,3/2.400       | Capacidad depósito comb. (l.)         | 45              |
| TRANSMISION                          |                  | CONSUMOS Y PRESTACIONES               |                 |
| Tracción                             | Delantera        | Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 6,2/7,1         |
| Núm. de marchas                      | 5                | Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 8,5             |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) | 27,8/35,8        | Velocidad máxima (km/h.)              | 149,2           |
| DIRECCION Y FRENOS                   |                  | Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 37,4            |
| Tipo de dirección                    | Cremallera       | Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 39,3/43,1       |
| Vueltas de volante                   | 4                | Frenada a 100 km/h. (m.)              | 37,8            |
| Diámetro de giro (m.)                | 10,8             | Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 68,8            |
| Frenos delanteros/traseros           | Disco/tambor     | PRECIO Pesetas                        | 1.036.910       |

# Electrodo central 99,9% de Platino.

Una revolucionaria tecnología: El Platino, por su alto punto de fusión (1.796°C), permite sinterizar directamente el electrodo central en el cuerpo cerámico de la Bujía. Sin fugas. Esta técnica evita desviaciones innecesarias del flujo térmico y hace posible prolongar el pie aislante hacia el interior de la cámara de combustión. El resultado:

**BOSCH PLATINO**

La Bujía Bosch Platino alcanza su temperatura de autolimpieza, pocos segundos después del arranque. Consiguiendo una marcha redonda y suave del motor, en caravana o ciudad, teniendo el mejor comportamiento tanto en el arranque como en el consumo de combustible. Todo lo que Vd. puede hacer en favor del motor, del medio ambiente y del consumo de combustible, lo puede conseguir con la nueva Bujía Bosch Platino. A un precio razonable.



**BOSCH**  
Así de seguro.



#### FICHA TÉCNICA



|                                                                      | R-9 GTC            | R-9 GTD          |
|----------------------------------------------------------------------|--------------------|------------------|
| <b>MOTOR</b>                                                         |                    |                  |
| Disposición .....                                                    | Del. transversal   | Del. transversal |
| Núm. de cilindros .....                                              | 4, en línea        | 4, en línea      |
| Cilindrada (c.c.) .....                                              | 1.237              | 1.595            |
| Distribución, árbol de levas .....                                   | Lateral            | En cabeza        |
| Alimentación .....                                                   | Carburador         | Bomba inyectora  |
| Compresión/combustible .....                                         | 22,5/97 octanos    | 22,5/gasóleo     |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.) .....                                | 56/5.250           | 55/4.800         |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.) .....                                   | 9,4/2.750          | 10,4/2.250       |
| <b>TRANSMISION</b>                                                   |                    |                  |
| Tracción .....                                                       | Delantera          | Delantera        |
| Núm. de marchas .....                                                | 4                  | 5                |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4. <sup>a</sup> /5. <sup>a</sup> (km/h.) .....  | 29,6/—             | 27,0/33,6        |
| <b>DIRECCION Y FRENOS</b>                                            |                    |                  |
| Tipo de dirección .....                                              | Cremallera         | Cremallera       |
| Vueltas de volante .....                                             | 4                  | 4                |
| Diámetro de giro (m.) .....                                          | 10,2               | 9,8              |
| Frenos delanteros/traseros .....                                     | Dis./tambor, servo | Disco/tambor     |
| <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>                                         |                    |                  |
| Suspensión delantera .....                                           | Independiente      | Independiente    |
| Suspensión trasera .....                                             | Independiente      | Independiente    |
| Llantas (pulgadas) .....                                             | Chapa, 5,5 x 13    | Chapa, 5,5 x 13  |
| Neumáticos .....                                                     | 165/70 x 330       | 165/70 x 330     |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>                                           |                    |                  |
| Peso en orden de marcha (kg.) .....                                  | 840                | 930              |
| Volumen del maletero (dm <sup>3</sup> ) .....                        | 3,8                | 3,8              |
| Capacidad depósito comb. (l.) .....                                  | 47                 | 47               |
| <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>                                       |                    |                  |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.) .....                                | 5,6/7,0            | 4,9/6,3          |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.) .....                             | 7,1                | 7,0              |
| Velocidad máxima (km/h.) .....                                       | 148,6              | 146,9            |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.) .....                               | 38,5               | 39,4             |
| Recup. 1 km. desde 40, 4. <sup>a</sup> /5. <sup>a</sup> (seg.) ..... | 41,5               | 40,4/43,1        |
| Frenada a 100 km/h. (m.) .....                                       | 42,7               | 38,2             |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB) .....                                | 67,4               | 71,9             |
| <b>PRECIO</b>                                                        |                    |                  |
| Pesetas .....                                                        | 1.078.130          | 1.298.280        |



#### RENAULT 9

### ECONOMIA Y MALETERO

Las versiones más ahorradoras de l R-9 tienen muchos puntos en común, aunque sus motorizaciones sean muy distintas. El GTC ha heredado el motor 1237 que montaron los R-12 con la finalidad de conseguir unos consumos muy ajustados. Esto se consigue a costa de que las prestaciones sean de segundo orden y por más que se apriete el acelerador, el coche no

tire. La versión diesel monta un motor 1600 que tiene un rendimiento aceptable, pero que es muy ruidoso y produce muchas vibraciones que no se consiguen filtrar del todo. En ambos casos el habitáculo es idéntico y resulta muy amplio. La utilización de asientos tipo monogüía permite que los pasajeros del asiento trasero dispongan de bastante espacio.

| VIRTUDES             | DEFECTOS               |
|----------------------|------------------------|
| • Habitabilidad.     | • Frenos ruidosos.     |
| • Confort y acabado. | • Motor poco elástico. |
| • Consumo ajustado.  | • Equipamiento escaso. |

#### SEAT RONDA P 1.2

### ESPIRITU DE PORSCHE

El Ronda es un producto fruto de la transición de Seat desde su etapa de Fiat a su independencia. A partir del Ritmo, se realizó un restyling y nació el



#### FICHA TÉCNICA



|                                                                     |                  |                                                                      |               |
|---------------------------------------------------------------------|------------------|----------------------------------------------------------------------|---------------|
| <b>MOTOR</b>                                                        |                  | <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>                                         |               |
| Disposición .....                                                   | Del. transversal | Suspensión delantera .....                                           | Independiente |
| Núm. de cilindros .....                                             | 4, en línea      | Suspensión trasera .....                                             | Independiente |
| Cilindrada (c.c.) .....                                             | 1.193            | Llantas (pulgadas) .....                                             | Chapa, 5 x 13 |
| Distribución, árbol de levas .....                                  | En cabeza        | Neumáticos .....                                                     | 155 SR 13     |
| Alimentación .....                                                  | Carburador       | <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>                                           |               |
| Compresión/combustible .....                                        | 9,5/92 octanos   | Peso en orden de marcha (kg.) .....                                  | 880           |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.) .....                               | 63/5.800         | Volumen del maletero (dm <sup>3</sup> ) .....                        | 265/569       |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.) .....                                  | 9/3.500          | Capacidad depósito comb. (l.) .....                                  | 50            |
| <b>TRANSMISION</b>                                                  |                  | <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>                                       |               |
| Tracción .....                                                      | Delantera        | Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.) .....                                | 6/7,4         |
| Núm. de marchas .....                                               | 5                | Cons. medio ponderado (l./100 km.) .....                             | 9,3           |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4. <sup>a</sup> /5. <sup>a</sup> (km/h.) ..... | 25,3/32          | Velocidad máxima (km/h.) .....                                       | 149,5         |
| <b>DIRECCION Y FRENOS</b>                                           |                  | Acel. 1 km. salida parada (seg.) .....                               | 37,7          |
| Tipo de dirección .....                                             | Cremallera       | Recup. 1 km. desde 40, 4. <sup>a</sup> /5. <sup>a</sup> (seg.) ..... | 39,1/48,7     |
| Vueltas de volante .....                                            | 3,75             | Frenada a 100 km/h. (m.) .....                                       | 37,4          |
| Diámetro de giro (m.) .....                                         | 9,4              | Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB) .....                                | 71,5          |
| Frenos delanteros/traseros .....                                    | Disco/tambor     | <b>PRECIO Pesetas .....</b>                                          |               |
|                                                                     |                  | 1.109.858                                                            |               |

| VIRTUDES                   | DEFECTOS                 |
|----------------------------|--------------------------|
| • Motor moderno            | • Punto de conducción    |
| • Equipamiento             | • Vibraciones del cuadro |
| • Casco de mandos racional | • Habitáculo caluroso    |

Ronda. Posteriormente, la adopción de los nuevos motores System Porsche le dio al Ronda una nueva vida. El rendimiento del motor es impecable y tan sólo hay que achacarle el que vibre un poco, pero este defecto se solucionaría fácilmente estudiando la situación de los soportes del motor, tal como se ha hecho en el Málaga. El comportamiento es bueno, y tan sólo cuando se apuran al máximo las posibilidades del motor se notan unas reacciones un tanto extrañas del eje trasero. El habitáculo es bastante amplio y el maletero es muy aprovechable por ser de formas muy regulares.

#### CITROËN GSA XI

### UN VETERANO VIGENTE

A pesar de la gran cantidad de años que lleva en el mercado, su aparición se remonta a 1973, el Citroën GSA tiene una serie de virtudes gracias a las cuales sigue teniendo cierta vigencia en nuestros días. Destaca por un confort de alto nivel, una estabilidad a toda prueba, una frenada potente y un amplio maletero. Sin embargo, el acabado es algo pobre y la instrumentación, característica de la mayor parte de los modelos de la marca, es muy complicada y requiere un largo tiempo de acoplamiento. Aunque los frenos hemos dicho que son bastante potentes, también tienen el problema típico de los Citroën, su tacto resulta delicado y es complicado dosificar la frenada. Al GSA no le

queda mucho de vida y en un plazo corto de tiempo será absorbido completamente por el BX.

| VIRTUDES                     | DEFECTOS                    |
|------------------------------|-----------------------------|
| • Buenas prestaciones.       | • Instrumentación difícil.  |
| • Frenos muy potentes.       | • Frenos de tacto delicado. |
| • Estabilidad a toda prueba. | • Acabado elemental.        |

#### FICHA TÉCNICA



|                                                                     |                    |                                                                      |                   |
|---------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------------------------------------------------------------|-------------------|
| <b>MOTOR</b>                                                        |                    | <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>                                         |                   |
| Disposición .....                                                   | Del. longitudinal  | Suspensión delantera .....                                           | Ind. hidroneumát. |
| Núm. de cilindros .....                                             | 4, horiz. opuestos | Suspensión trasera .....                                             | Ind. hidroneumát. |
| Cilindrada (c.c.) .....                                             | 1.299              | Llantas (pulgadas) .....                                             | Chapa, 4,5 x 15   |
| Distribución, árbol de levas .....                                  | 2, en cabeza       | Neumáticos .....                                                     | 145 SR 15         |
| Alimentación .....                                                  | Carburador         | <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>                                           |                   |
| Compresión/combustible .....                                        | 8,7/97 octanos     | Peso en orden de marcha (kg.) .....                                  | 920               |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.) .....                               | 65/5.500           | Volumen del maletero (dm <sup>3</sup> ) .....                        | 354/707           |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.) .....                                  | 9,8/3.500          | Capacidad depósito comb. (l.) .....                                  | 43                |
| <b>TRANSMISION</b>                                                  |                    | <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>                                       |                   |
| Tracción .....                                                      | Delantera          | Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.) .....                                | 6,9/8,2           |
| Núm. de marchas .....                                               | 5                  | Cons. medio ponderado (l./100 km.) .....                             | 8,7               |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4. <sup>a</sup> /5. <sup>a</sup> (km/h.) ..... | 24,3/30,2          | Velocidad máxima (km/h.) .....                                       | 154,0             |
| <b>DIRECCION Y FRENOS</b>                                           |                    | Acel. 1 km. salida parada (seg.) .....                               | 37,6              |
| Tipo de dirección .....                                             | Cremallera         | Recup. 1 km. desde 40, 4. <sup>a</sup> /5. <sup>a</sup> (seg.) ..... | 40,2/44,5         |
| Vueltas de volante .....                                            | 3,8                | Frenada a 100 km/h. (m.) .....                                       | 36,5              |
| Diámetro de giro (m.) .....                                         | 9,7                | Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB) .....                                | 72,6              |
| Frenos delanteros/traseros .....                                    | Disco/disco        | <b>PRECIO Pesetas .....</b>                                          |                   |
|                                                                     |                    | 1.119.570                                                            |                   |



**CITROËN VISA  
11 RE, OPEL CORSA  
1.2 GL, PEUGEOT  
205 GR, RENAULT  
5 GTL**

## CINCO PUERTAS A MILLON

**L**AS cifras de ventas son contundentes: uno de cada cuatro coches vendidos en nuestro país es un Citroën Visa, un Opel Corsa, un Peugeot 205 o un Renault 5, y entre estos cuatro líderes del mercado, coches ofrecidos en carrocería de cinco puertas y con espacio interior para cuatro adultos, hay una pugna para demostrar cuál es el mejor. El Renault 5 y el Peugeot 205 son los más homogéneos, seguidos a cierta distancia por el Opel Corsa y el Citroën Visa.

El Renault 5 tiene una mecánica antigua, pero bien adaptada a las exigencias actuales en cuanto se refiere a consumo y prestaciones, se conduce con toda facilidad, frena muy bien, tiene un cambio de manejo delicioso



carretera como en autopista, es el más reducido de los cuatro.

El Opel Corsa viene a ser una reproducción del 205, pero en un escalón inferior; el coche está bien equipado, su terminación es excelente y el comportamiento es sano, aunque algo saltarán en cuanto aparecen los baches; la transmisión, poco adaptada a las carreteras españolas, arruina un poco la elasticidad del conjunto, por lo que hay que cambiar con más frecuencia de lo deseable. El coche ofrece, sin embargo, la máxima economía, a la misma altura que el Peugeot, maestro en el género.

El último lugar es para el Citroën Visa, que acusa el paso de los años al ofrecer una carrocería con menos espacio habitable que sus rivales, una dirección dura y una postura de conducción mejorable. El Visa tiene un comportamiento notable en todo tipo de carreteras, pero los pasajeros pueden quejarse por culpa de las inclinaciones que toma la carrocería en las curvas complicadas. La mecánica del Citroën es la más perezosa de los cuatro coches enfrentados y su consumo en ciudad, algo superior a lo habitual en los otros tres modelos. Su precio está bastante bien ajustado.

### CONSUMO



|                         | Visa | Corsa | 205  | R-5 |
|-------------------------|------|-------|------|-----|
| Litros/100 kms.         |      |       |      |     |
| <b>CIUDAD</b>           |      |       |      |     |
| A 25 km/h. de media     | 10,3 | 9,8   | 9,9  | 8,8 |
| <b>CARRETERA</b>        |      |       |      |     |
| A 90 km/h. de cruceo    | 7,6  | 5,1   | 5,0  | 6,0 |
| En conducción rápida    | 10,8 | 8,8   | 10,4 | 9,5 |
| <b>AUTOPISTA</b>        |      |       |      |     |
| A 120 km/h. de cruceo   | 8,1  | 6,6   | 6,1  | 7,2 |
| A 140 km/h. de cruceo   | 9,3  | 9,4   | 9,7  | 8,9 |
| <b>AUTONOMIA</b>        |      |       |      |     |
| Consumo medio ponderado | 9,3  | 8,1   | 8,1  | 7,8 |
| Recorrido (kilómetros)  | 430  | 520   | 620  | 550 |

### PRESTACIONES



|                                            | Visa  | Corsa | 205   | R-5   |
|--------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| <b>VELOCIDAD MAXIMA</b>                    |       |       |       |       |
| (Km/h.)                                    | 146,8 | 148,9 | 150,3 | 148,3 |
| <b>ACELERACION</b>                         |       |       |       |       |
| 400 m. salida parada                       | 20,6  | 20,4  | 20,1  | 19,8  |
| 1.000 m. salida parada                     | 38,9  | 37,6  | 36,9  | 36,9  |
| De 0 a 100 km/h.                           | 17,1  | 14,6  | 14,7  | 14,9  |
| <b>RECUPERACION (seg.)</b>                 |       |       |       |       |
| 400 m. desde 40 km/h. en 4. <sup>a</sup>   | 22,9  | 22,4  | 21,3  | 21,1  |
| 400 m. desde 40 km/h. en 5. <sup>a</sup>   | 24,4  | 24,9  | 24,4  | 23,6  |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 4. <sup>a</sup> | 44,2  | 40,0  | 39,6  | 39,6  |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 5. <sup>a</sup> | 48,1  | 44,7  | 43,3  | 43,2  |
| De 80 a 120 km/h. en 4. <sup>a</sup>       | 16,0  | 15,8  | 16,6  | 15,9  |
| De 80 a 120 km/h. en 5. <sup>a</sup>       | 21,0  | 21,1  | 19,4  | 20,7  |



y la dirección es muy suave. El Renault es el coche más confortable de todo el grupo, el más equipado y el que ofrece una terminación mejor.

El Peugeot no brilla tanto en consumos como el Renault, pero a cambio

ofrece el mejor comportamiento de estos cuatro rivales, es uno de los que frena mejor y el que ofrece más comodidad de marcha, a la misma altura del R-5. Sus prestaciones son las mejores de todo el grupo y el consumo, tanto en

### BALANCE FINAL



|                    | Visa     | Corsa    | 205      | R-5      |
|--------------------|----------|----------|----------|----------|
| Velocidad máxima   | 4.° ***  | 2.° ***  | 1.° **** | 2.° ***  |
| Aceleraciones      | 4.° ***  | 3.° **** | 1.° **** | 1.° **** |
| Recuperaciones     | 4.° **   | 3.° **** | 2.° **** | 1.° **** |
| Consumo            | 4.° **   | 2.° **** | 2.° **** | 1.° **** |
| Transmisión        | 1.° **** | 4.° ***  | 3.° **** | 2.° **** |
| Caja de cambio     | 3.° ***  | 3.° ***  | 2.° **** | 1.° **** |
| Frenos             | 2.° **** | 4.° **   | 3.° **** | 1.° **** |
| Dirección          | 3.° ***  | 3.° ***  | 1.° **** | 1.° **** |
| Comportamiento     | 2.° ***  | 3.° ***  | 1.° **** | 3.° ***  |
| Aptitudes urbanas  | 4.° ***  | 2.° ***  | 1.° ***  | 1.° **** |
| Autonomía          | 4.° ***  | 3.° **** | 1.° **** | 2.° **** |
| Habitabilidad      | 4.° ***  | 2.° **** | 1.° **** | 3.° **** |
| Maletero           | 3.° ***  | 2.° ***  | 1.° **** | 3.° ***  |
| Confort            | 4.° ***  | 2.° ***  | 2.° ***  | 1.° **** |
| Posición conductor | 4.° ***  | 3.° ***  | 1.° **** | 1.° **** |
| Sonoridad          | 3.° ***  | 1.° ***  | 2.° ***  | 3.° ***  |
| Equipamiento       | 4.° **   | 2.° **** | 3.° **** | 1.° **** |
| Calidad-precio     | 4.° ***  | 3.° **** | 1.° **** | 2.° **** |

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

# Renault 25 V6 Turbo Inyección.

El RENAULT 25 V6 TURBO INYECCION lo dice todo. Habla por sí mismo. Es el vehículo de la máxima vanguardia tecnológica logrado por Renault. Sólo el RENAULT 25 V6 TURBO INYECCION permite hacer afirmaciones tan rotundas. Porque todas quedan justificadas

cuando se conoce este coche: su velocidad punta de 225 Km/h. Su potencia de 182 CV. Sus frenos con sistema antibloqueo electrónico ABS, a las cuatro ruedas. Suma además, el conjunto de prestaciones en serie más completo y sus avances tecnológicos, hasta hoy sólo alcanzados por Renault.



Más de 1.400 puntos de asistencia en toda España. Financiación: Hasta 3 años con Renault Financiaciones. Leasing: Hasta 3 años con Renault Leasing.

Por delante de la técnica.



## FORD ORION

### MALETERO PARA TODO

El Orion es un coche que nació para satisfacer la tendencia de una gran parte del mercado hacia los coches de tres volúmenes con un amplio maletero. Manteniendo la base del Escort y alargando la carrocería para incluir un hermoso maletero se ha conseguido una berlina de cinco plazas con un aspecto de un coche de categoría

superior. La calidad de acabado de los Orion es inmejorable, pero pecan de tener un equipamiento muy modesto, que hay que completar a base de extras que hay que pagar. El motor de la versión de gasolina es de funcionamiento suave, pero le cuesta subir de vueltas debido principalmente a unos desarrollos del cambio excesivamente largos. El rendimiento de la versión con motor diesel es inferior a lo que cabía esperar y las prestaciones se resienten de forma que, para moverse con cierta rapidez, hay que hacer un uso intensivo del cambio de marchas.

| VIRTUDES                          | DEFECTOS                        |
|-----------------------------------|---------------------------------|
| • Funcionamiento silencioso (GL). | • Desarrollos demasiado largos. |
| • Acabado.                        | • Dirección sensible.           |
| • Consumo (Diesel).               | • Equipamiento escaso.          |

## FICHA TÉCNICA

|                                        | 1.6 GL           | 1.6 DGL          |
|----------------------------------------|------------------|------------------|
| <b>MOTOR</b>                           |                  |                  |
| Disposición .....                      | Del. transversal | Del. transversal |
| Núm. de cilindros .....                | 4, en línea      | 4, en línea      |
| Cilindrada (c.c.) .....                | 1.597            | 1.608            |
| Distribución, árbol de levas .....     | En cabeza        | En cabeza        |
| Alimentación .....                     | Carburador       | Bomba inyectora  |
| Compresión/combustible .....           | 9,5/97 octanos   | 22,5/gasóleo     |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.) ...    | 79/5.800         | 54/4.800         |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.) .....     | 12,8/3.000       | 9,7/3.000        |
| <b>TRANSMISION</b>                     |                  |                  |
| Tracción .....                         | Delantera        | Delantera        |
| Núm. de marchas .....                  | 5                | 5                |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)   | 30,8/38,8        | 31,2/39          |
| <b>DIRECCION Y FRENO</b>               |                  |                  |
| Tipo de dirección .....                | Cremallera       | Cremallera       |
| Vueltas de volante .....               | 3,6              | 3,7              |
| Diámetro de giro (m.) .....            | 10,1             | 10,6             |
| Frenos delanteros/traseros .....       | Disco/tambor     | Disco/tambor     |
| <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>           |                  |                  |
| Suspensión delantera .....             | Independiente    | Independiente    |
| Suspensión trasera .....               | Independiente    | Independiente    |
| Llantas (pulgadas) .....               | Chapa 5,5 x 13   | Chapa 5 x 13     |
| Neumáticos .....                       | 155 SR 13        | 155 SR 13        |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>             |                  |                  |
| Peso en orden de marcha (kg.) .....    | 905              | 935              |
| Volumen del maletero (dm³) .....       | 360              | 360              |
| Capacidad depósito comb. (l.) .....    | 48               | 48               |
| <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>         |                  |                  |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.) ....   | 6,2/7,8          | 4,8/6,3          |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.) ..  | 8,6              | 7,3              |
| Velocidad máxima (km/h.) .....         | 164,2            | 143,6            |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.) ..... | 34,7             | 41,2             |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.)  | 37,3/41,6        | 41,1/45,3        |
| Frenada a 100 km/h. (m.) .....         | 40,3             | 40,9             |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB) .....  | 69,5             | 69,9             |
| <b>PRECIO</b>                          |                  |                  |
| Pesetas .....                          | 1.317.646        | 1.444.835        |

## FICHA TÉCNICA

|                                        | GXL 1.5           | GLD              |
|----------------------------------------|-------------------|------------------|
| <b>MOTOR</b>                           |                   |                  |
| Disposición .....                      | Del. transversal  | Del. transversal |
| Núm. de cilindros .....                | 4, en línea       | 4, en línea      |
| Cilindrada (c.c.) .....                | 1.461             | 1.714            |
| Distribución, árbol de levas .....     | En cabeza         | En cabeza        |
| Alimentación .....                     | Carburador doble  | Bomba inyectora  |
| Compresión/combustible .....           | 10,5/97 octanos   | 20/gasóleo       |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.) ...    | 85/5.600          | 55/4.500         |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.) .....     | 12,0/3.500        | 10/3.000         |
| <b>TRANSMISION</b>                     |                   |                  |
| Tracción .....                         | Delantera         | Delantera        |
| Núm. de marchas .....                  | 5                 | 5                |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)   | 29,3/37,5         | 24,8/29,9        |
| <b>DIRECCION Y FRENO</b>               |                   |                  |
| Tipo de dirección .....                | Cremallera        | Cremallera       |
| Vueltas de volante .....               | 4,4               | 4,4              |
| Diámetro de giro (m.) .....            | 10,3              | 10,3             |
| Frenos delanteros/traseros .....       | Disco/tambor      | Disco/tambor     |
| <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>           |                   |                  |
| Suspensión delantera .....             | Independiente     | Independiente    |
| Suspensión trasera .....               | Independiente     | Independiente    |
| Llantas (pulgadas) .....               | Aleación 5,5 x 14 | Chapa 5 x 13     |
| Neumáticos .....                       | 165/65 SR 14      | 155 SR 13        |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>             |                   |                  |
| Peso en orden de marcha (kg.) .....    | 975               | 950              |
| Volumen del maletero (dm³) .....       | 370               | 370              |
| Capacidad depósito comb. (l.) .....    | 50                | 50               |
| <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>         |                   |                  |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.) ....   | 5,0/7,4           | 6,0/7,8          |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.) ..  | 8,1               | 7,6              |
| Velocidad máxima (km/h.) .....         | 171,4             | 151,4            |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.) ..... | 34,0              | 38,9             |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.)  | 37,1/41,3         | 40,0/42,0        |
| Frenada a 100 km/h. (m.) .....         | 35,8              | 40,7             |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB) .....  | 74,9              | 71,8             |
| <b>PRECIO</b>                          |                   |                  |
| Pesetas .....                          | 1.135.738         | 1.300.349        |

## SEAT MALAGA

### EUROPEO Y FLAMENCO

La llegada de los Seat Málaga al segmento de los familiares de tipo clásico ha sido muy bien recibida por el público, que esperaba de Seat un sustituto al ya tan conocido y pasado de moda 131. El Málaga tiene una buena capacidad, tanto en el interior como en el maletero, y sus ocupantes viajarán cómodos en sus asientos, bien resueltos desde el punto de vista anatómico.

El motor se muestra elástico y potente, tanto en diesel como en gasolina, pero siguen sin eliminarse los ruidos y vibraciones, sobre todo en el diesel. El Málaga se maneja con facilidad en cualquier situación, ya que su agarre es excelente. A la hora de

manipular, la dirección se muestra lenta y pesada. El Málaga es un buen producto de Seat, a un buen precio para competir con sus rivales de segmento. En su contra están una suspensión un tanto dura, una ventilación que falla en todos los modelos y un motor diesel con más vibraciones de las deseadas.

| VIRTUDES                   | DEFECTOS                 |
|----------------------------|--------------------------|
| • Motor potente y elástico | • Suspensión dura        |
| • Buenos frenos            | • Ventilación escasa     |
| • Habitabilidad            | • Motor ruidoso (diesel) |



## LADA 2121

## CAMARADA NIVA

En la actualidad el Lada Niva es el vehículo de todo-terreno que está de moda en Europa, y los razonamientos que aporta para ello son una



carrocería autoportante, una suspensión de muelles y una ligereza superior a la mayoría de sus competidores. Toda esta mezcla de componentes dan un vehículo muy ágil en el campo, bastante manejable por carretera y no demasiado aparatoso en ciudad. Desgraciadamente, la dirección no está a la altura del coche, y resulta muy pesada. El equipamiento, aunque es bastante completo, no es vistoso, y tiene algunos detalles de acabado que no están a la altura de las cualidades técnicas del coche. Por último, hay que destacar lo competitivo del precio, y un consumo de gasolina moderado en toda circunstancia.

## FICHA TÉCNICA

| MOTOR                                |                   | SUSENSIONES Y RUEDAS                    |               |
|--------------------------------------|-------------------|-----------------------------------------|---------------|
| Disposición                          | Del. longitudinal | Suspensión delantera                    | Independiente |
| Núm. de cilindros                    | 4, en línea       | Suspensión trasera                      | Eje rígido    |
| Cilindrada (c.c.)                    | 1.570             | Llantas (pulgadas)                      | Chapa, 5x16   |
| Distribución, árbol de levas         | En cabeza         | Neumáticos                              | 175 R 16      |
| Alimentación                         | Carburador doble  | PESOS Y CAPACIDADES                     |               |
| Compresión/combustible               | 8,5/93 octanos    | Peso en orden de marcha (kg.)           | 1.150         |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)      | 78/5.400          | Volumen del maletero (dm <sup>3</sup> ) | 250/940       |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)         | 12/3.400          | Capacidad depósito comb. (l.)           | 42            |
| TRANSMISION                          |                   | CONSUMOS Y PRESTACIONES                 |               |
| Tracción                             | Cuatro ruedas     | Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)         | 10,3/13,7     |
| Núm. de marchas                      | 4x2               | Cons. medio ponderado (l./100 km.)      | 11,5          |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) | 25,9/-            | Velocidad máxima (km/h.)                | 126,8         |
| DIRECCION Y FRENOS                   |                   | Acel. 1 km. salida parada (seg.)        | 45,6          |
| Tipo de dirección                    | De tornillo       | Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.)   | 47,2/-        |
| Vueltas de volante                   | 3,3               | Frenada a 100 km/h. (m.)                | 38,6          |
| Diámetro de giro (m.)                | 11,6              | Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)         | 78,6          |
| Frenos delanteros/traseros           | Discos/tambores   | PRECIO Pesetas                          |               |
|                                      |                   | 1.370.087                               |               |

| VIRTUDES                   | DEFECTOS               |
|----------------------------|------------------------|
| • Comportamiento.          | • Dirección pesada.    |
| • Ligereza.                | • Acabado.             |
| • Consumo en todo-terreno. | • Asientos delanteros. |

## RENAULT 11

## EL REY DEL MERCADO

El R-11 se ha instalado cómodamente en el primer puesto de ventas durante la mayoría de los meses, gracias principalmente a la gran amplitud de su gama. Desde el GTL, con motor de baja compresión capaz de consumir gasolina normal, hasta el Turbo, modelo de aspiraciones deportivas que mantiene el carácter racional de la gama. La amplitud interior es buena y los ocupantes de los asientos delantero y trasero tienen un buen espacio para acomodarse. El maletero es amplio, pero de dimensiones más reducidas que la de su hermano el R-9, aunque tiene la posibilidad de abatir el asiento trasero para aumentar su capacidad. La última



## FICHA TÉCNICA

| MOTOR                                   | GTL              | GTX/TXE                          | Turbo            |
|-----------------------------------------|------------------|----------------------------------|------------------|
| Disposición                             | Del. transversal | Del. transversal                 | Del. transversal |
| Núm. de cilindros                       | 4, en línea      | 4, en línea                      | 4, en línea      |
| Cilindrada (c.c.)                       | 1.397            | 1.721                            | 1.397            |
| Distribución, árbol de levas            | Lateral          | En cabeza                        | Lateral          |
| Alimentación                            | Carburador       | Carburador                       | Carbur. + turbo  |
| Compresión/combustible                  | 9,2/92 octanos   | 10/97 octanos                    | 8/97 octanos     |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)         | 60/5.250         | 80/5.000                         | 105/5.500        |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)            | 10,4/3.000       | 13,8/3.250                       | 16,5/2.500       |
| TRANSMISION                             |                  |                                  |                  |
| Tracción                                | Delantera        | Delantera                        | Delantera        |
| Núm. de marchas                         | 5                | 5                                | 5                |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)    | 27,8/33,1        | 27,63/27,12                      | 27,4/35          |
|                                         |                  | 33,01/32,36                      |                  |
| DIRECCION Y FRENOS                      |                  |                                  |                  |
| Tipo de dirección                       | Cremallera       | Cremallera                       | Cremallera       |
| Vueltas de volante                      | 4                | 4                                | 4,2              |
| Diámetro de giro (m.)                   | 9,8              | 9,8                              | 10,2             |
| Frenos delanteros/traseros              | Disco/tambor     | Disco/tambor                     | Disco/tambor     |
| SUSENSIONES Y RUEDAS                    |                  |                                  |                  |
| Suspensión delantera                    | Independiente    | Independiente                    | Independiente    |
| Suspensión trasera                      | Independiente    | Independiente                    | Independiente    |
| Llantas (pulgadas)                      | Chapa, 5,5x13    | Chapa, 5,5x13                    | Aleación, 5,5x14 |
| Neumáticos                              | 155 SR 13        | 175/70 SR 13                     | 175/65 HR 14     |
| PESOS Y CAPACIDADES                     |                  |                                  |                  |
| Peso en orden de marcha (kg.)           | 860              | 900/910                          | 915              |
| Volumen del maletero (dm <sup>3</sup> ) | 291/594          | 291/594                          | 291/594          |
| Capacidad depósito comb. (l.)           | 47               | 47                               | 47               |
| CONSUMOS Y PRESTACIONES                 |                  |                                  |                  |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)         | 5,1/6,2          | 6,3/8,4                          | 6,0/7,8          |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)      | 6,9              | 8,2                              | 8,6              |
| Velocidad máxima (km/h.)                | 148,8            | 169,0                            | 188,1            |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.)        | 37,3             | 33,5                             | 31,1             |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.)   | 39,1/42,3        | 36,7/39,8                        | 32,2/37,2        |
| Frenada a 100 km/h. (m.)                | 38,8             | 41,0                             | 34,4             |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)         | 70,4             | 71,0                             | 68,3             |
| PRECIO                                  |                  |                                  |                  |
| Pesetas                                 | 1.172.237        | GTX: 1.277.650<br>TXE: 1.364.933 | 1.487.421        |



versión aparecida es la TXE y GTX, cuya principal innovación es la sustitución del antiguo motor *Sierra* por uno más moderno de 1.7 litros y árbol de levas en cabeza. El tope de la gama lo representa el Turbo, que con sus 105 caballos, y casi 190 kilómetros por hora de velocidad máxima, se convierte en un familiar con prestaciones de deportivo.

| VIRTUDES                  | DEFECTOS                     |
|---------------------------|------------------------------|
| • Consumo reducido (GTL). | • Motor ruidoso.             |
| • Comportamiento.         | • Balanceo de la carrocería. |
| • Prestaciones (Turbo).   | • Altimbrado escaso.         |

## La 6ª marcha de su automóvil.



## MOD. KS-R440E

2x8 W RMS, 4 Ohms, 0.8 T.H.D., FM, AM, DIGITAL, COMPU tuning, Auto reverse Dolby B, METAL, 20 Presintonías, DX Local, Circuito tunes Noise Control de Sintonía, tonos independientes, Multi Music Scans.

Y menuda marcha! Póngase en un segundo de cero a la música más actual, a las noticias del mundo, a la información deportiva, a la melodía de moda, siempre con el sonido estereofónico más logrado, más increíble, con el radio-cassette JVC.

La 6ª marcha de su automóvil. La del 6º sentido, la de la nueva dimensión.

Sólo hay una cosa mejor que el autorradio JVC: llevar al intérprete en el asiento de al lado.

De venta en establecimientos especializados

**JVC**  
Los Japoneses más Imitados

JVC en España: EURE, S.A.

Av. Graells, 35. Tel. (93) 674 90 61 - Telex 51866. San Cugat del Vallés. Barcelona.

C/ Juan Montalvo, 21. Tel. (91) 254 28 06 - 28040 Madrid.

Paseo Ciudadela, 12. Tel. (96) 352 12 37 - 46003 Valencia.



deportiva, del que se va a hacer un número limitado de unidades y que todavía no se vende en España. El acabado es de gran calidad, en todos ellos, como viene siendo habitual en esta marca y la pega más común radica en lo apretado de las plazas traseras. Otra curiosa modalidad del Escort es su modelo Cabrio, una variante caprichosa para los amantes de los descapotables.

| VIRTUDES                      | DEFECTOS                            |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| • Acabado de calidad.         | • Plazas traseras justas.           |
| • Prestaciones.               | • Relaciones de cambio (1.3 y 1.6). |
| • Consumo reducido (1.6 Glx). | • Frenos escasos (RS).              |

## FORD ESCORT

### DESDE PLAYA HASTA COMPETICION

Una tendencia acusada de los fabricantes es la de utilizar en un mismo modelo varias soluciones mecánicas y terminaciones diferentes. Esto se acentúa aún más en el caso de Ford y, el Escort, no es una excepción. El modelo de la gama más bajo que hemos probado es el 1.300 c.c., pero existe otra versión más pequeña todavía, una con motor de 50 caballos y 1.100 centímetros cúbicos. En el extremo opuesto está el Escort RS Turbo, un coche con auténtica vocación

## FICHA TECNICA

|                                       | 1.3 Laser                    | 1.6 Glx                      | 1.6i Cabrio                  | RS Turbo                     |
|---------------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| <b>MOTOR</b>                          |                              |                              |                              |                              |
| Disposición                           | Del. transversal 4, en línea | Del. transversal 4, en línea | Del. transversal 4, en línea | Del. transversal 4, en línea |
| Núm. de cilindros                     | 1.297                        | 1.597                        | 1.597                        | 1.597                        |
| Cilindrada (c.c.)                     | En cabeza                    | En cabeza                    | En cabeza                    | En cabeza                    |
| Distribución, árbol de levas          | Carburador                   | Carburador                   | Inyección                    | Inyección c/turbo            |
| Alimentación                          | 9,5/97 octanos               | 9,5/97 octanos               | 9,5/97 octanos               | 8,3/97 octanos               |
| Compresión/comburante                 | 69/3.000                     | 79/5.800                     | 105/6.000                    | 130/6.000                    |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)       | 10,2/3.500                   | 12,7/3.000                   | 14,1/4.800                   | 18,4/3.000                   |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)          |                              |                              |                              |                              |
| <b>TRANSMISION</b>                    |                              |                              |                              |                              |
| Tracción                              | Delantera                    | Delantera                    | Delantera                    | Delantera                    |
| Núm. de marchas                       | 5                            | 5                            | 5                            | 5                            |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)  | 29,0/36,2                    | 31,1/38,9                    | 25,9/32,4                    | 26,5/32,9                    |
| <b>DIRECCION Y FRENO</b>              |                              |                              |                              |                              |
| Tipo de dirección                     | Cremallera                   | Cremallera                   | Cremallera                   | Cremallera                   |
| Vueltas de volante                    | 4                            | 4                            | 4                            | 3,5                          |
| Diámetro de giro (m.)                 | 10,5                         | 10,5                         | 10,5                         | 11                           |
| Frenos delanteros/traseros            | Disco/tambor                 | Dis. vent./tambor            | Dis. vent./tambor            | Dis. vent./tambor            |
| <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>          |                              |                              |                              |                              |
| Suspensión delantera                  | Independiente                | Independiente                | Independiente                | Independiente                |
| Suspensión trasera                    | Independiente                | Independiente                | Independiente                | Independiente                |
| Llantas (pulgadas)                    | Chapa, 5x13                  | Chapa, 5x13                  | Aleación, 5,5x14             | Aleación, 6x15               |
| Neumáticos                            | 155 SR 13                    | 155 SR 13                    | 185/60 HR 14                 | 195/50 VR 15                 |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>            |                              |                              |                              |                              |
| Peso en orden de marcha (kg.)         | 900                          | 905                          | 970                          | 1.005                        |
| Volumen del maletero (dm³)            | 264/548                      | 264/548                      | 264                          | 264/548                      |
| Capacidad depósito comb. (l.)         | 48                           | 48                           | 48                           | 48                           |
| <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>        |                              |                              |                              |                              |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 6,1/7,2                      | 6,0/7,8                      | 6,7/8,0                      | 6,8/9,1                      |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 8,5                          | 7,9                          | 9,6                          | 9,1                          |
| Velocidad máxima (km/h.)              | 158,3                        | 179,8                        | 179,8                        | 200,2                        |
| Accel. 1 km. salida parada (seg.)     | 35,0                         | 34,9                         | 31,9                         | 10,3                         |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 40,1/45,5                    | 38,6/41,3                    | 33,7/36,9                    | 32,1/38,4                    |
| Frenada a 100 km/h. (m.)              | 42,6                         | 43,2                         | 37,6                         | 40,2                         |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 70,8                         | 70,9                         | 72,4                         | 68,1                         |
| <b>PRECIO</b>                         |                              |                              |                              |                              |
| Pesetas                               | 1.145.172                    | 1.381.724                    | 2.293.893                    | Sin anunciar                 |



# Todos tienen certificado de origen. Consérvelo.

SEAT, AUDI, VW ofrecen productos de Tecnología avanzada. Al sustituir cualquier pieza exija siempre un Recambio Original. Conserve la Tecnología del primer día.

## Recambios Originales



# FICHA TÉCNICA

|                                       | 1.6                 | 1.9 D               |
|---------------------------------------|---------------------|---------------------|
| <b>MOTOR</b>                          |                     |                     |
| Disposición                           | Del. transversal    | Del. transversal    |
| Núm. de cilindros                     | 4, en línea         | 4, en línea         |
| Cilindrada (c.c.)                     | 1.592               | 1.905               |
| Distribución, árbol de levas          | Lateral             | En cabeza           |
| Alimentación                          | Carburador doble    | Bomba inyectora     |
| Compresión/combustible                | 9,35/97 octanos     | 23,5/Gasóleo        |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)       | 90/5.400            | 65/4.600            |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)          | 13,8/3.000          | 12,2/2.000          |
| <b>TRANSMISIÓN</b>                    |                     |                     |
| Tracción                              | Delantera           | Delantera           |
| Núm. de marchas                       | 5                   | 5                   |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)  | 27,7/33,6           | 27,2/34,9           |
| <b>DIRECCION Y FRENO</b>              |                     |                     |
| Tipo de dirección                     | Cremallera asistida | Cremallera asistida |
| Vueltas de volante                    | 2,8                 | 2,8                 |
| Diámetro de giro (m.)                 | 11,2                | 11,2                |
| Frenos delanteros/traseros            | Dis./tambor, servo  | Dis./tambor, servo  |
| <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>          |                     |                     |
| Suspensión delantera                  | Independiente       | Independiente       |
| Suspensión trasera                    | Independiente       | Independiente       |
| Llantas (pulgadas)                    | Chapa, 5x13         | Chapa, 5x13         |
| Neumáticos                            | 165/70 SR 13        | 165/70 SR 13        |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>            |                     |                     |
| Peso en orden de marcha (kg.)         | 1.040               | 1.070               |
| Volumen del maletero (dm³)            | 333                 | 333                 |
| Capacidad depósito comb. (l.)         | 58                  | 58                  |
| <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>        |                     |                     |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 7,3/8,9             | 5,3/7,4             |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 11,3                | 7,8                 |
| Velocidad máxima (km/h.)              | 163,6               | 148,6               |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 34,9                | 39,9                |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 35,5/39,3           | 38,7/42,9           |
| Frenada a 100 km/h. (m.)              | 36,1                | 45,4                |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 71,1                | 71,0                |
| <b>PRECIO</b>                         |                     |                     |
| Pesetas                               | 1.429.703           | 1.595.739           |

gasolina monta el motor 1.6 que anteriormente llevaban las versiones SX con cajas de cambio manual de cinco velocidades o automática de tres. La caja automática le resta bastante potencia al motor y las prestaciones se resienten a la vez que los consumos se disparan. En el interior hay que destacar un equipamiento muy completo, aunque el acabado no sea excesivamente bueno. La dirección es asistida y la conducción del coche, tanto en el de gasolina como el diesel, es muy fácil y agradable sobre cualquier tipo de terreno.

| VIRTUDES       | DEFECTOS                     |
|----------------|------------------------------|
| • Estabilidad. | • Frenos justos.             |
| • Confort.     | • Consumo (gasolina).        |
| • Precio       | • Balanceo de la carrocería. |

## TALBOT SOLARA

## RENACIMIENTO TARDIO

Con la denominación Escorial ha aparecido la última versión del Talbot Solara. La novedad más importante es la incorporación del deseado motor diesel que montaba el Talbot Horizon. Esto ha prolongado la vida del modelo, que en la actualidad sólo se fabrica en España y lo pone a la altura de sus competidores más directos. La versión de

# OPEL KADETT

## A LA TERCERA VA LA VENCIDA

Nada menos que tres modelos absolutamente diferentes han sido denominados Kadett, y sólo el actual y último ha merecido con toda justicia el título de «Coche del año en Europa». De líneas muy vanguardistas, el nuevo Kadett, de tracción delantera, recoge las experiencias de los modelos anteriores y los argumentos que en otras marcas han sido convertidos en éxitos. Los modelos que hemos probado este año tienen sólo en común la carrocería, porque se destinan a públicos notablemente diferentes: el 1600 de gasolina tiene un carácter marcadamente familiar; el diesel busca,



por encima de todo, el ahorro de combustible, y el GSi es, ahora mismo, el heredero del mítico GTi de Volkswagen, rabiosamente deportivo y capaz de superar los 200 kilómetros por hora. Todos ellos son cómodos y amplios, pero con muy poca visibilidad posterior.

### VIRTUDES DEFECTOS

- Línea distinta.
- Consumo muy reducido.
- Prestaciones brillantes.
- Visibilidad mediocre.
- Dirección pesada.
- Neumático escaso.

# FICHA TÉCNICA

|                                       | 1.6 GLS            | GSi                 | 1.6 GLD            |
|---------------------------------------|--------------------|---------------------|--------------------|
| <b>MOTOR</b>                          |                    |                     |                    |
| Disposición                           | Del. transversal   | Del. transversal    | Del. transversal   |
| Núm. de cilindros                     | 4, en línea        | 4, en línea         | 4, en línea        |
| Cilindrada (c.c.)                     | 1.598              | 1.796               | 1.598              |
| Distribución, árbol de levas          | En cabeza          | En cabeza           | En cabeza          |
| Alimentación                          | Carburador         | Inyección           | Bomba inyectora    |
| Compresión/combustible                | 9,2/97 octanos     | 23/gasóleo          | 23/gasóleo         |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)       | 90/5.800           | 115/5.800           | 55/4.600           |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)          | 12,8/4.000         | 15,4/4.800          | 9,8/2.400          |
| <b>TRANSMISIÓN</b>                    |                    |                     |                    |
| Tracción                              | Delantera          | Delantera           | Delantera          |
| Núm. de marchas                       | 5                  | 5                   | 5                  |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)  | 29,9/37,5          | 25,2/31,7           | 30,1/38            |
| <b>DIRECCION Y FRENO</b>              |                    |                     |                    |
| Tipo de dirección                     | Cremallera         | Cremallera          | Cremallera         |
| Vueltas de volante                    | 4,1                | 4,1                 | 4,1                |
| Diámetro de giro (m.)                 | 10,5               | 10,5                | 10,5               |
| Frenos delanteros/traseros            | Disco/tamb., servo | Dis. v./tamb., ser. | Disco/tamb., servo |
| <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>          |                    |                     |                    |
| Suspensión delantera                  | Independiente      | Independiente       | Independiente      |
| Suspensión trasera                    | Semiindependiente  | Semiindependiente   | Semiindependiente  |
| Llantas (pulgadas)                    | Chapa, 5x13        | Aleación, 5,5x14    | Chapa, 5x13        |
| Neumáticos                            | 155 TR 13          | 185/60 HR 14        | 155 TR 13          |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>            |                    |                     |                    |
| Peso en orden de marcha (kg.)         | 945                | 950                 | 950                |
| Volumen del maletero (dm³)            | 425/810            | 425/810             | 425/810            |
| Capacidad depósito comb. (l.)         | 42                 | 42                  | 42                 |
| <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>        |                    |                     |                    |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 5,7/6,9            | 6,0/7,5             | 5,2/6,6            |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 8,2                | 9,0                 | 7,1                |
| Velocidad máxima (km/h.)              | 169,2              | 201,3               | 150,2              |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 34,1               | 31,8                | 39,3               |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 37,1/44,0          | 32,1/36,3           | 42,6/46,9          |
| Frenada a 100 km/h. (m.)              | 37,7               | 35,6                | 36,4               |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 68,0               | 67,4                | 71                 |
| <b>PRECIO</b>                         |                    |                     |                    |
| Pesetas                               | 1.504.784          | 1.820.769           | 1.603.476          |

# FICHA TÉCNICA

|                                       | Mayfair            | 2.0 EFI            |
|---------------------------------------|--------------------|--------------------|
| <b>MOTOR</b>                          |                    |                    |
| Disposición                           | Del. transversal   | Del. transversal   |
| Núm. de cilindros                     | 4, en línea        | 4, en línea        |
| Cilindrada (c.c.)                     | 1.598              | 1.994              |
| Distribución, árbol de levas          | En cabeza          | En cabeza          |
| Alimentación                          | Carburador         | Inyección          |
| Compresión/combustible                | 9,6/97 octanos     | 9,1/97 octanos     |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)       | 83/5.600           | 117/5.500          |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)          | 13,2/3.500         | 18,2/2.800         |
| <b>TRANSMISIÓN</b>                    |                    |                    |
| Tracción                              | Delantera          | Delantera          |
| Núm. de marchas                       | 5                  | 5                  |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)  | 30,9/39,4          | 26,9/32,7          |
| <b>DIRECCION Y FRENO</b>              |                    |                    |
| Tipo de dirección                     | Cremallera         | Cremallera         |
| Vueltas de volante                    | 4,2                | 4,2                |
| Diámetro de giro (m.)                 | 10,3               | 10,3               |
| Frenos delanteros/traseros            | Dis./tambor, servo | Dis./tambor, servo |
| <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>          |                    |                    |
| Suspensión delantera                  | Independiente      | Independiente      |
| Suspensión trasera                    | Semiindependiente  | Semiindependiente  |
| Llantas (pulgadas)                    | Chapa, 5x13        | Aleación, 5,5x14   |
| Neumáticos                            | 165 SR 13          | 175/65 R 14        |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>            |                    |                    |
| Peso en orden de marcha (kg.)         | 968                | 1.020              |
| Volumen del maletero (dm³)            | 250                | 250                |
| Capacidad depósito comb. (l.)         | 54                 | 54                 |
| <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>        |                    |                    |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 5,8/7,3            | 6,2/8,1            |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 8,7                | 9,8                |
| Velocidad máxima (km/h.)              | 165,2              | 175,8              |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 34,5               | 32,3               |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 38,1/43,6          | 33,1/36,8          |
| Frenada a 100 km/h. (m.)              | 37,0               | 35,0               |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 68,5               | 64,2               |
| <b>PRECIO</b>                         |                    |                    |
| Pesetas                               | 1.515.085          | 1.725.848          |

capacidad interior es grande y su presentación muy espectacular, en especial la del MG, que hace gala de un cuadro de mandos a base de cristales líquidos. El comportamiento no es uno de los aspectos positivos del Maestro, que tiene una suspensión perfecta de cara a la comodidad, pero poco adaptada a las carreteras en donde abundan curvas y baches; los frenos actúan a la perfección, pero la dirección es algo lenta, por lo que hay que mover mucho las manos cuando se aparca o se circula por zonas sinuosas. El acabado es uno de los puntos mejorables de estos dos ingleses.

### VIRTUDES DEFECTOS

- Amplitud interior.
- Confort de marcha.
- Buenos consumos.
- Acabado mejorable.
- Dirección muy desmultiplicada.
- Comportamiento en zonas de curvas.

# FIAT REGATA

## EL PODER DE LA ECONOMIA

El Fiat Regata Diesel ofrece su verdadera personalidad económica en el modelo DS, que es el equipado con el motor más potente: tanto el modelo con motor de 1,7 litros como el movido por el motor de 1,9 litros son coches bastante rápidos, que siempre hacen gala de unos consumos casi irrisorios. El modelo 1,7 ha dejado ya de importarse hace algún tiempo. El Regata es un modelo muy espacioso, con una postura de conducción estupenda. Su comportamiento es bastante noble siempre que no se juegue a las carreras por zonas de montaña, y ofrece unas prestaciones de primer plano: hay, sin embargo, dos problemas que necesitan solución: el



ruido de funcionamiento del motor y la poca eficacia de la climatización. El Regata Diesel es como un corredor de fondo que se desenvuelve mejor al recorrer distancias largas, ya que entonces muestra una sobriedad excepcional; en carretera no llega a cinco litros a los cien.

### VIRTUDES DEFECTOS

- Consumo.
- Climatización poco potente.
- Posición de conducción.
- Precio.
- Prestaciones.
- Acabado.

# FICHA TÉCNICA

|                                       | 1.7 DS             | 1.9 DS              |
|---------------------------------------|--------------------|---------------------|
| <b>MOTOR</b>                          |                    |                     |
| Disposición                           | Del. transversal   | Del. transversal    |
| Núm. de cilindros                     | 4, en línea        | 4, en línea         |
| Cilindrada (c.c.)                     | 1.714              | 1.929               |
| Distribución, árbol de levas          | En cabeza          | En cabeza           |
| Alimentación                          | Bomba inyectora    | Bomba inyectora     |
| Compresión/combustible                | 20,5/Gasóleo       | 21/Gasóleo          |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)       | 58/4.500           | 63/4.600            |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)          | 10,5/3.000         | 12,1/2.000          |
| <b>TRANSMISIÓN</b>                    |                    |                     |
| Tracción                              | Delantera          | Delantera           |
| Núm. de marchas                       | 5                  | 5                   |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)  | 27,0/32,4          | 27,8/35,0           |
| <b>DIRECCION Y FRENO</b>              |                    |                     |
| Tipo de dirección                     | Cremallera         | Cremallera asistida |
| Vueltas de volante                    | 4                  | 3,5                 |
| Diámetro de giro (m.)                 | 10,3               | 10,3                |
| Frenos delanteros/traseros            | Dis./tambor, servo | Dis./tambor, servo  |
| <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>          |                    |                     |
| Suspensión delantera                  | Independiente      | Independiente       |
| Suspensión trasera                    | Independiente      | Independiente       |
| Llantas (pulgadas)                    | Chapa, 4,5x13      | Chapa, 5,5x14       |
| Neumáticos                            | 155 SR 13          | 165/65 SR 14        |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>            |                    |                     |
| Peso en orden de marcha (kg.)         | 980                | 1.000               |
| Volumen del maletero (dm³)            | 418                | 418                 |
| Capacidad depósito comb. (l.)         | 55                 | 55                  |
| <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>        |                    |                     |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 5,3/6,3            | 4,9/6,2             |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 7,3                | 7,0                 |
| Velocidad máxima (km/h.)              | 150,1              | 156,2               |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 39,0               | 38,4                |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 39,3/43,4          | 38,1/41,7           |
| Frenada a 100 km/h. (m.)              | 33,8               | 38,7                |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 71,4               | 70,5                |
| <b>PRECIO</b>                         |                    |                     |
| Pesetas                               | 1.531.247          | 1.723.131           |

INNOCENTI

MINITRE SE

## CARO INNOCENTI

Tras su separación del grupo Austin Rover, los Innocenti montan un motor de tres cilindros en línea de la marca Daihatsu, que tiene dos ventajas importantísimas, su tamaño y peso reducidos, lo que sumado a su disposición transversal



### FICHA TÉCNICA

#### MOTOR

|                                     |                  |
|-------------------------------------|------------------|
| Disposición .....                   | Del. transversal |
| Núm. de cilindros .....             | 3, en línea      |
| Cilindrada (c.c.) .....             | 993              |
| Distribución, árbol de levas .....  | En cabeza        |
| Alimentación .....                  | Carburador       |
| Compresión/combustible .....        | 9,1/97 octanos   |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.) ... | 52/5.600         |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.) .....  | 7,6/3.200        |

#### TRANSMISION

|                                      |           |
|--------------------------------------|-----------|
| Tracción .....                       | Delantera |
| Núm. de marchas .....                | 5         |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) | 24,5/30,0 |

#### DIRECCION Y FRENO

|                                  |              |
|----------------------------------|--------------|
| Tipo de dirección .....          | Cremallera   |
| Vueltas de volante .....         | 3            |
| Diámetro de giro (m.) .....      | 8,9          |
| Frenos delanteros/traseros ..... | Disco/tambor |

#### SUSPENSIONES Y RUEDAS

|                            |                 |
|----------------------------|-----------------|
| Suspensión delantera ..... | Independiente   |
| Suspensión trasera .....   | Independiente   |
| Llantas (pulgadas) .....   | Chapa, 4,5 x 12 |
| Neumáticos .....           | 155/70 SR 12    |

#### PESOS Y CAPACIDADES

|                                     |         |
|-------------------------------------|---------|
| Peso en orden de marcha (kg.) ..... | 685     |
| Volumen del maletero (dm³) .....    | 170/610 |
| Capacidad depósito comb. (l.) ..... | 40      |

#### CONSUMOS Y PRESTACIONES

|                                          |           |
|------------------------------------------|-----------|
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.) ....     | 4,9/6,0   |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.) ..    | 7,3       |
| Velocidad máxima (km/h.) .....           | 143,1     |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.) .....   | 36,2      |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) .. | 37,3/40,1 |
| Frenada a 100 km/h. (m.) .....           | 30,0      |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB) .....    | 70,8      |

|                      |           |
|----------------------|-----------|
| PRECIO Pesetas ..... | 1.403.426 |
|----------------------|-----------|

permite unas dimensiones de la parte anterior del coche verdaderamente reducidas. El cambio con respecto a los antiguos motores del Mini ha sido notable, ya que el coche es brillante y tiene unos consumos de primera. En lo que se refiere a las suspensiones, también se ha trabajado mucho sobre ellas, abandonando el



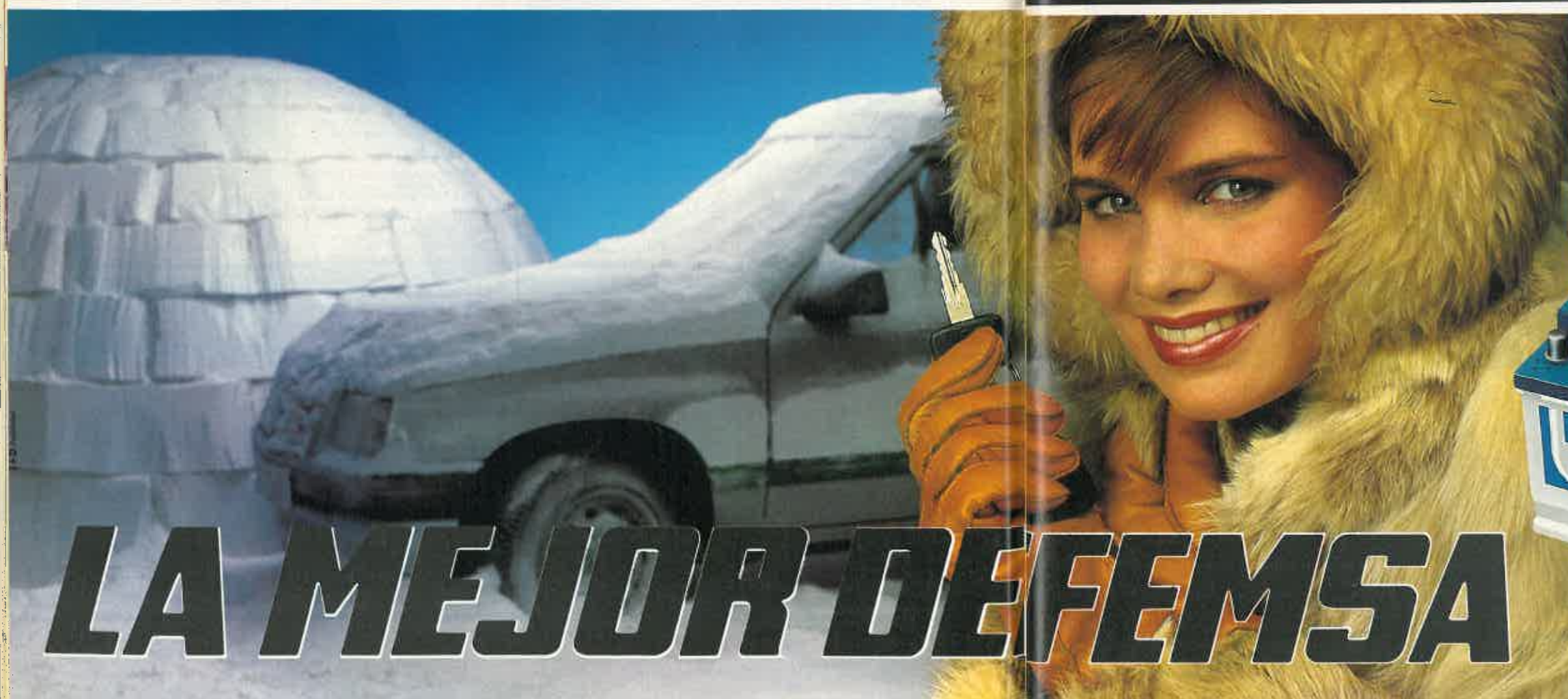
antiguo sistema hidrolástico y adoptando el sistema McPherson para el eje delantero y ballestón transversal para el trasero. Gracias a esto, el comportamiento ha mejorado respecto a las primeras versiones, aunque el confort, sobre todo en carretera, no es todo lo bueno que se podría desear. No obstante, el diseño es antiguo, la habitabilidad interior es bastante escasa y en las plazas traseras el espacio para las piernas es mínimo. El equipamiento es bastante completo, pero el acabado es desacomodo con el precio, a todas luces excesivo. La dirección es buena y los frenos cumplen sin más.

#### VIRTUDES

- Aptitudes urbanas.
- Consumo.
- Equipamiento.

#### DEFECTOS

- Tacto del freno.
- Limpia-parabrisas ineficaz.
- Confort en carretera.



# LA MEJOR DEFENSA

Su mejor defensa para arrancar al instante, en cualquier situación, es instalar una batería energética, potente e infatigable: Batería FEMSA, con toda energía.

#### UNICA CON DOBLE TECNOLOGIA

Su especial estructura, de plomo-calcio y plomo-antimonio, hace que esté cargada de ventajas para obtener el máximo rendimiento durante todos sus años de uso.



**Batería FEMSA**

**DOBLE TECNOLOGIA**

¡GANE SU VIAJE PARA DOS PERSONAS A LOS MUNDIALES DE MEXICO!  
Exija su papeleta de sorteo al comprar su Batería FEMSA. Hasta el 30 de Marzo de 1986.



# ALFA 90

## INYECCION O TURBODIESEL

Carrocería diseño Bertone, con aerodinámica total y la innovación de un spoiler móvil.

**Confort personalizado:** Regulación bidimensional del volante / Asientos regulables eléctricamente / Elevalunas eléctricos / Cierre de puertas centralizado / Regulación termostática de la climatización / Fotocélula luces cuadro / Maletín extraíble / Alfa Control (14 funciones) / Trip Computer / **Mecánica:** Tracción trasera / Servodirección taquisensible / Cambio isotático / Suspensiones anteriores independientes, posteriores por eje De Dion y guía con paralelogramo de Watt / Amortiguadores disgresivos / Embrague con fuerza de accionamiento reducida / Frenos de disco sobredimensionados, los anteriores autoventilados (2.5) / Servofreno.

|                             | 2.0<br>INYECCION<br>MOTRONIC | 2.5 ●ORO<br>INYECCION<br>L-JETRONIC | 2.4<br>TURBODIESEL<br>INTERCOOLER |
|-----------------------------|------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|
| Nº CILINDROS                | 4 en línea                   | 6 en V de 60°                       | 4 en línea                        |
| CILINDRADA                  | 1.962                        | 2.492                               | 2.393                             |
| POTENCIA (CV/r.p.m.)        | 128/5.400                    | 156/5.600                           | 110/4.200                         |
| VELOCIDAD MAX. (km/h.)      | 192                          | 205                                 | 178                               |
| KM. SALIDA/PARADA (S)       | 30.5                         | 29.5                                | 34.0                              |
| CONSUMO (Lt/100 a 90 km/h.) | 5.8                          | 6.8                                 | 5.8                               |

Alfa 90: Un proyecto tan completo que sólo un concesionario Alfa Romeo puede detallarlo.

**Alfa Romeo**



ALFA ROMEO ESPAÑOLA, S. A. Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 16,5. MADRID



## ROVER 216

### JAPONES CON BOMBIN

Los Rover 216 son dos coches que se distinguen por su buena presentación, por la elasticidad de sus motores y por unos consumos bastante bajos. Sus defectos hay que buscarlos en una dirección demasiado lenta, en unos

| VIRTUDES                  | DEFECTOS                     |
|---------------------------|------------------------------|
| • Consumo.                | • Dirección dura.            |
| • Equipamiento de lujo.   | • Ruidos aerodinámicos.      |
| • Suavidad de reacciones. | • Asiento de conductor bajo. |

desarrollos de caja de cambio de tipo demasiado ahorrativo en el modelo SE y en unas reacciones algo extrañas que afectan al comportamiento del Vitesse, aunque no da el menor problema a la hora de circular por carreteras llanas o autopistas. Además convendría mejorar un poco más el acabado, porque si a primera vista se tiene una impresión de total calidad, se nota cierta falta de cuidado en pequeños detalles, que contrasta con la cantidad de accesorios que tiene el coche. Los Rover 216 son coches del tipo clásico, muy fáciles de conducir siempre que se vaya en plan tranquilo; ambos se mueven con mucha soltura no sólo en ciudad, sino también en carretera. Los Rover 216 entran en la categoría de familiares pequeños y lujosos, que no tiene muchos representantes en el mercado nacional.

#### FICHA TÉCNICA

|                                       | 216 SE             | 216 Vitesse        |
|---------------------------------------|--------------------|--------------------|
| <b>MOTOR</b>                          |                    |                    |
| Disposición                           | Del. transversal   | Del. transversal   |
| Núm. de cilindros                     | 4, en línea        | 4, en línea        |
| Cilindrada (c.c.)                     | 1.598              | 1.598              |
| Distribución, árbol de levas          | En cabeza          | En cabeza          |
| Alimentación                          | Carburador         | Inyección          |
| Compresión/combustible                | 9,56/97 octanos    | 9,56/97 octanos    |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)       | 83/5.600           | 102/6.000          |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)          | 13,2/3.500         | 13,8/3.500         |
| <b>TRANSMISION</b>                    |                    |                    |
| Tracción                              | Delantera          | Delantera          |
| Núm. de marchas                       | 5                  | 5                  |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)  | 29,8/36,5          | 26,2/32,0          |
| <b>DIRECCION Y FRENO</b>              |                    |                    |
| Tipo de dirección                     | Cremallera         | Cremallera         |
| Vueltas de volante                    | 4,11               | 4,11               |
| Diámetro de giro (m.)                 | 10                 | 10                 |
| Frenos delanteros/traseros            | Disco/tamb., servo | Dis. v./tamb., ser |
| <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>          |                    |                    |
| Suspensión delantera                  | Independiente      | Independiente      |
| Suspensión trasera                    | Eje rígido         | Eje rígido         |
| Llantas (pulgadas)                    | Chapa, 5 x 13      | Aleación, 5 x 14   |
| Neumáticos                            | 165 SR 13          | 175/65 HR 14       |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>            |                    |                    |
| Peso en orden de marcha (kg.)         | 945                | 945                |
| Volumen del maletero (dm³)            | 294                | 294                |
| Capacidad depósito comb. (l.)         | 46                 | 46                 |
| <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>        |                    |                    |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 5,5/7,6            | 5,6/7,1            |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 7,9                | 8,0                |
| Velocidad máxima (km/h.)              | 161,8              | 173,9              |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 35,5               | 33,5               |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 40,3/49,4          | 34,2/37,8          |
| Frenada a 100 km/h. (m.)              | 44,0               | 34,3               |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 67,6               | 69,7               |
| <b>PRECIO</b>                         |                    |                    |
| Pesetas                               | 1.557.982          | 1.829.046          |



## RENAULT 18

### EL OCASO DE UN LIDER

El R-18, que durante muchos años ha sido el coche más vendido de su categoría en el mercado español, es un modelo clásico, con interior amplio, asientos muy envolventes, cómodos, una calidad de acabado muy por encima de la media y unas cualidades ruterías aceptables, pero que nunca han brillado excesivamente. En cuanto a las suspensiones, se ven penalizadas por un eje rígido trasero que condicionan su comportamiento en carreteras que no estén en perfecto estado. La última versión aparecida en el mercado nacional ha sido la GTX, con un motor de 2 litros de ciento dos caballos que mejoraba

sensiblemente las prestaciones con respecto de la original con motor 1.6. El Diesel adolece de los mismos defectos, pero como virtudes hay que destacar el excelente rendimiento del motor y una economía de funcionamiento notable. En general son coches confortables, pero han quedado algo anticuados ante la avalancha de nuevos modelos.



| VIRTUDES              | DEFECTOS                       |
|-----------------------|--------------------------------|
| • Confort.            | • Comportamiento.              |
| • Calidad de acabado. | • Consumo (GTX).               |
| • Dirección.          | • Manejo de la caja de cambio. |

#### FICHA TÉCNICA

|                                       | GTX               | GTD               |
|---------------------------------------|-------------------|-------------------|
| <b>MOTOR</b>                          |                   |                   |
| Disposición                           | Del. longitudinal | Del. longitudinal |
| Núm. de cilindros                     | 4, en línea       | 4, en línea       |
| Cilindrada (c.c.)                     | 1.995             | 2.068             |
| Distribución, árbol de levas          | En cabeza         | En cabeza         |
| Alimentación                          | 1 carburador      | Bomba inyectora   |
| Compresión/combustible                | 9,2/97 octanos    | 21,5/gasóleo      |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)       | 102/5.500         | 66,5/4.500        |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)          | 16/3.250          | 12,9/2.250        |
| <b>TRANSMISION</b>                    |                   |                   |
| Tracción                              | Delantera         | Delantera         |
| Núm. de marchas                       | 5                 | 5                 |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)  | 29,6/35,4         | 29,6/35,4         |
| <b>DIRECCION Y FRENO</b>              |                   |                   |
| Tipo de dirección                     | Crem., servo      | Crem., servo      |
| Vueltas de volante                    | 2,6               | 2,6               |
| Diámetro de giro (m.)                 | 11                | 11                |
| Frenos delanteros/traseros            | Disco/disco       | Disco/tambor      |
| <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>          |                   |                   |
| Suspensión delantera                  | Independiente     | Independiente     |
| Suspensión trasera                    | Eje rígido        | Eje rígido        |
| Llantas (pulgadas)                    | Aleac. 5,5 x 13   | Chapa 5,5 x 13    |
| Neumáticos                            | 175/70 x 330      | 175/70 SR         |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>            |                   |                   |
| Peso en orden de marcha (kg.)         | 1.070             | 1.050             |
| Volumen del maletero (dm³)            | 350               | 350               |
| Capacidad depósito comb. (l.)         | 53                | 53                |
| <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>        |                   |                   |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 6,3/7,8           | 5,7/7,6           |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 9,3               | 8,2               |
| Velocidad máxima (km/h.)              | 176,0             | 154,8             |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 33,0              | 37,2              |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 36,0/39,9         | 38,0/41,7         |
| Frenada a 100 km/h. (m.)              | 33,5              | 34,1              |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 68,5              | 67,1              |
| <b>PRECIO</b>                         |                   |                   |
| Pesetas                               | 1.574.225         | 1.661.136         |

# La bestia negra

## LA UNICA BATERIA DE USO UNIVERSAL

**Con cuatro bornes, cuatro.**  
Cuatro pilones. Dos + y dos -  
Ni más ni menos que cuatro  
garras impresionantes que se  
adaptan a todos los terrenos

**Con indicador de nivel y carga.**  
La bestia negra tiene un ojo muy  
singular: basta mirarlo para saber  
cómo anda de fuerzas. O si por  
casualidad, quiere agua.

**Con asas.**  
Una razón más para no dejarla  
escapar. Echele mano, no le pesará.

**Y más...**  
Más potencia. Más capacidad.  
Sujeción universal... Y es una  
Tudor! ¿Se imagina su coche con  
una batería así de bestia?



SIN MANTENIMIENTO

### VOLKSWAGEN GOLF

#### MAS GRANDE

Aunque en todo el mundo el Golf actual hace casi tres años que apareció, en nuestro mercado es nuevo de este año por la tardanza de Seat en traerlo. Este nuevo Golf, heredero del mítico mediano de Volkswagen y del Escarabajo, ha crecido

hasta llegar a los cuatro metros, por lo que su habitabilidad ha mejorado de modo notable. Las versiones 1600 de 90 caballos pierden la mitad de su encanto (el mismo motor del legendario GTi primitivo) por unas transmisiones exageradamente largas y nada ahorrativas. Por ello, para el GTi se recurre a un motor 1800 inyección, a la espera de disponer del motor de cuatro válvulas, que no debe tardar en llegar. En la versión GT, el equipamiento es mínimo y se echan a faltar muchos detalles que ya son moneda corriente en la mayoría de los coches de este precio.

#### VIRTUDES DEFECTOS

- |                        |                              |
|------------------------|------------------------------|
| • Amplio interior.     | • Transmisiones largas (GT). |
| • Fiabilidad mecánica. | • Cambio impreciso.          |
| • Buen acabado.        | • Balanceo de carrocería.    |

#### FICHA TECNICA

|                                         | GT                | Gti               |
|-----------------------------------------|-------------------|-------------------|
| <b>MOTOR</b>                            |                   |                   |
| Disposición .....                       | Del. transversal  | Del. transversal  |
| Núm. de cilindros .....                 | 4, en línea       | 4, en línea       |
| Cilindrada (c.c.) .....                 | 1.598             | 1.781             |
| Distribución, árbol de levas .....      | En cabeza         | En cabeza         |
| Alimentación .....                      | Carburador        | Iny. electrónica  |
| Compresión/combustible .....            | 9,2/97 octanos    | 10/97 octanos     |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.) ...     | 90/5.800          | 112/5.500         |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.) .....      | 12,8/4.000        | 15,8/3.100        |
| <b>TRANSMISION</b>                      |                   |                   |
| Tracción .....                          | Delantera         | Delantera         |
| Núm. de marchas .....                   | 5                 | 5                 |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)    | 29,9/37,5         | 25,6/32,5         |
| <b>DIRECCION Y FRENOS</b>               |                   |                   |
| Tipo de dirección .....                 | Cremallera        | Cremallera        |
| Vueltas de volante .....                | 4,1               | 3,75              |
| Diámetro de giro (m.) .....             | 10,5              | 10,5              |
| Frenos delanteros/traseros .....        | Disco/tambor      | Dis. vent./discos |
| <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>            |                   |                   |
| Suspensión delantera .....              | Independiente     | Independiente     |
| Suspensión trasera .....                | Semiindependiente | Semiindependiente |
| Llantas (pulgadas) .....                | 5x13              | 5,5x13            |
| Neumáticos .....                        | 155 SR 13         | 175/70 HR 13      |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>              |                   |                   |
| Peso en orden de marcha (kg.) .....     | 945               | 940               |
| Volumen del maletero (dm³) .....        | 243/956           | 243/956           |
| Capacidad depósito comb. (l.) .....     | 42                | 42                |
| <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>          |                   |                   |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.) .....   | 5,9/6,6           | 6,5/9,3           |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)      | 8,4               | 8,6               |
| Velocidad máxima (km/h.) .....          | 155,0             | 189,1             |
| Accel. 1 km. salida parada (seg.) ..... | 35,3              | 31,0              |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.)   | 40,5/44,3         | 32,6/35,1         |
| Frenada a 100 km/h. (m.) .....          | 34,0              | 33,5              |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB) .....   | 69,7              | 70,0              |
| <b>PRECIO</b>                           |                   |                   |
| Pesetas .....                           | 1.698.435         | 2.045.462         |



### CITROËN BX

#### MODERNO Y ELEGANTE

La gama del Citroën BX se ha visto incrementada durante este último año con dos nuevas versiones: 19 GT y Sport. El primero de ellos apareció en noviembre de 1984 para entrar a competir en un segmento que cada día está más de moda, el de los familiares de tipo medio con motores de alrededor de cien caballos y ciertas

pretensiones deportivas. El BX Sport es un vehículo de importación, del que se está haciendo una serie muy limitada de unidades para todo el mundo, equipada con una potente mecánica que le confiere unas prestaciones de primera. Como todos los BX, ambos tienen un comportamiento ejemplar y confort de primer orden.



#### VIRTUDES DEFECTOS

- |                        |                             |
|------------------------|-----------------------------|
| • Confort de marcha.   | • Visibilidad hacia atrás.  |
| • Buenas prestaciones. | • Tacto del pedal de freno. |
| • Comportamiento.      | • Precio muy alto (sport).  |

#### FICHA TECNICA

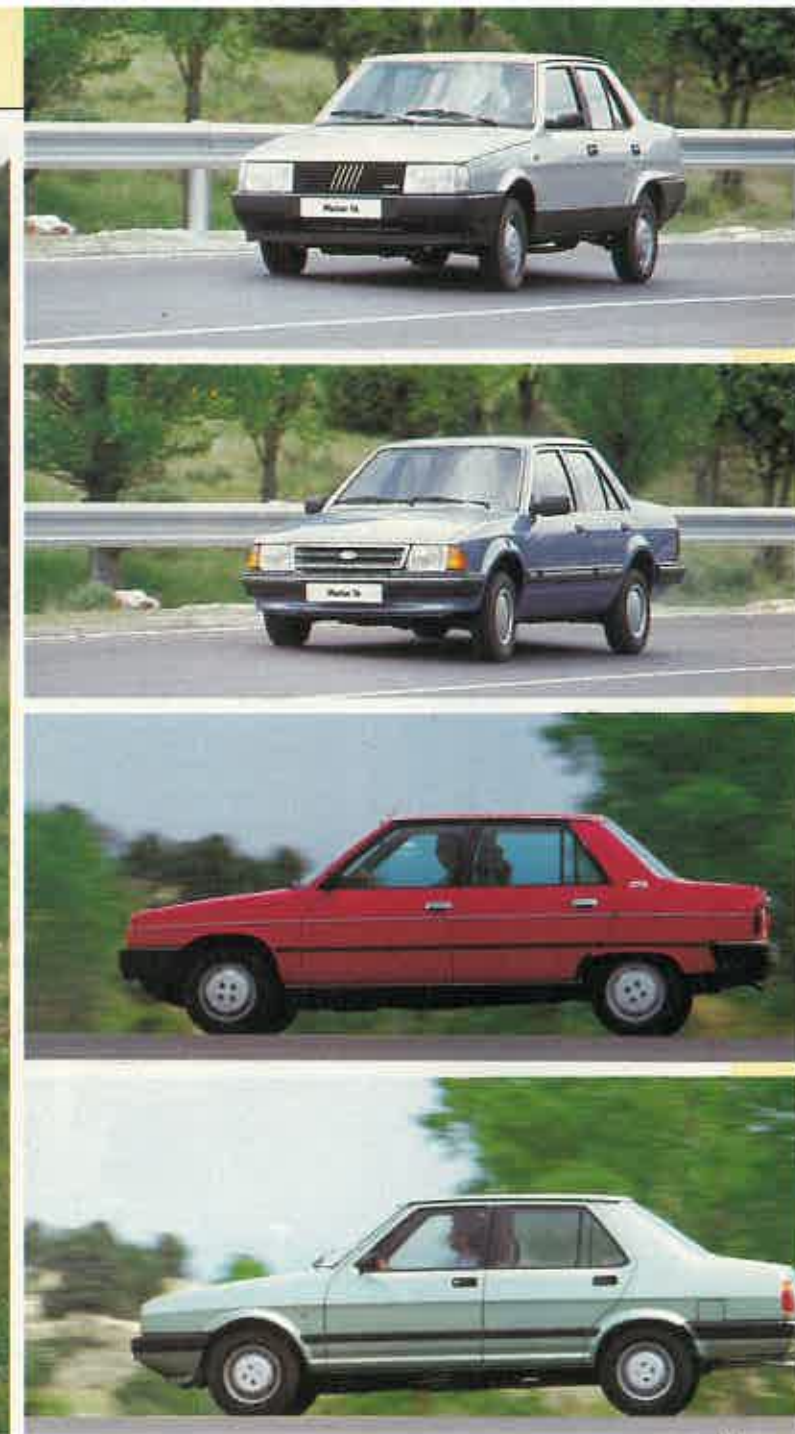
|                                         | 19 GT              | Sport                 |
|-----------------------------------------|--------------------|-----------------------|
| <b>MOTOR</b>                            |                    |                       |
| Disposición .....                       | Del. transversal   | Del. transversal      |
| Núm. de cilindros .....                 | 4, en línea        | 4, en línea           |
| Cilindrada (c.c.) .....                 | 1.905              | 1.905                 |
| Distribución, árbol de levas .....      | En cabeza          | En cabeza             |
| Alimentación .....                      | 1 carburador doble | 2 carburadores dobles |
| Compresión/combustible .....            | 9,3/97 octanos     | 9,5/97 octanos        |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.) ...     | 105/5.600          | 126/5.800             |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.) .....      | 16/3.250           | 17,2/4.200            |
| <b>TRANSMISION</b>                      |                    |                       |
| Tracción .....                          | Delantera          | Delantera             |
| Núm. de marchas .....                   | 5                  | 5                     |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)    | 27,4/33,9          | 26,8/33,1             |
| <b>DIRECCION Y FRENOS</b>               |                    |                       |
| Tipo de dirección .....                 | Crem. asistida     | Cremallera            |
| Vueltas de volante .....                | 2,8                | 2,8                   |
| Diámetro de giro (m.) .....             | 10,7               | 10,7                  |
| Frenos delanteros/traseros .....        | Disco/disco        | Dis. semiv./disco     |
| <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>            |                    |                       |
| Suspensión delantera .....              | Independiente      | Independiente         |
| Suspensión trasera .....                | Independiente      | Independiente         |
| Llantas (pulgadas) .....                | Chapa, 5x14        | Aluminio, 5,5x14      |
| Neumáticos .....                        | 165/70 SR 14       | 185/60 R 14           |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>              |                    |                       |
| Peso en orden de marcha (kg.) .....     | 1.000              | 1.010                 |
| Volumen del maletero (dm³) .....        | 384                | 384                   |
| Capacidad depósito comb. (l.) .....     | 52                 | 52                    |
| <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>          |                    |                       |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.) .....   | 5,8/7,0            | 6,5/8,2               |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)      | 8,1                | 9,8                   |
| Velocidad máxima (km/h.) .....          | 191,0              | 197,8                 |
| Accel. 1 km. salida parada (seg.) ..... | 31,8               | 30,9                  |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.)   | 32,5/34,8          | 32,4/34,4             |
| Frenada a 100 km/h. (m.) .....          | 41,0               | 38,9                  |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB) .....   | 69,0               | 65,3                  |
| <b>PRECIO</b>                           |                    |                       |
| Pesetas .....                           | 1.696.878          | 2.159.913             |

FIAT REGATA, FORD  
ORION, RENAULT 9  
y SEAT MALAGA

## LOS DIESEL, VIENTO EN POPA

De unos años a esta parte, los coches de cuatro metros han crecido y se han desdoblado en dos versiones: las tradicionales de portón posterior y las de maletero separado. Así, el Escort se transformó en Orion, el Ritmo en Regata, el R-9 en R-11 y, recientemente, el Ronda de Seat en Málaga. Las motorizaciones diesel de estos cuatro coches se enfrentaron en una larga prueba, en la que, como primer resultado, cabe señalar las escasas diferencias entre todos y cada uno de los coches probados, excepto en los precios, con el Fiat algo por encima de los otros tres coches. Ya se sabe que las importaciones se pagan.

Precisamente, el Fiat Regata, que en esta ocasión se ha comparado con el motor 1.700 —posteriormente aparecería el motor 1900, algo más potente—, tiene como mayor virtud su homogeneidad y su



### CONSUMO



|                              | Regata | Orion | R-9 | Málaga |
|------------------------------|--------|-------|-----|--------|
| Litros/100 km.               |        |       |     |        |
| <b>CIUDAD</b>                |        |       |     |        |
| A 22,3 km/h. de media .....  | 8,5    | 7,8   | 8,2 | 8,3    |
| <b>CARRETERA</b>             |        |       |     |        |
| A 90 km/h. de cruceo .....   | 5,3    | 4,8   | 4,9 | 6,0    |
| En conducción rápida .....   | 8,9    | 7,9   | 8,4 | 8,5    |
| <b>AUTOPISTA</b>             |        |       |     |        |
| A 120 km/h. de cruceo .....  | 6,3    | 5,7   | 6,3 | 7,8    |
| A fondo .....                | 8,4    | 8,0   | 9,9 | 8,8    |
| <b>AUTONOMIA MEDIA</b>       |        |       |     |        |
| Consumo medio ponderado ..   | 7,3    | 6,7   | 7,0 | 7,6    |
| Recorrido (kilómetros) ..... | 700    | 670   | 620 | 610    |

### PRESTACIONES



|                                   | Regata | Orion | R-9   | Málaga |
|-----------------------------------|--------|-------|-------|--------|
| <b>VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)</b>   | 150,1  | 143,6 | 146,9 | 151,4  |
| <b>ACELERACION (seg.)</b>         |        |       |       |        |
| 400 m. salida parada .....        | 21,4   | 22,2  | 21,9  | 21,4   |
| 1.000 m. salida parada .....      | 39,0   | 41,2  | 39,4  | 38,9   |
| De 0 a 100 km/h. ....             | 18,4   | 18,7  | 17,5  | 16,9   |
| <b>RECUPERACION (seg.)</b>        |        |       |       |        |
| 400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..   | 22,3   | 21,5  | 21,4  | 21,2   |
| 400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..   | 22,6   | 24,4  | 23,3  | 23,0   |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª .. | 39,3   | 41,1  | 40,4  | 40,0   |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª .. | 43,4   | 45,3  | 43,1  | 42,0   |
| De 80 a 120 km/h. en 4.ª .....    | 15,8   | 16,1  | 15,6  | 15,0   |
| De 80 a 120 km/h. en 5.ª .....    | 17,2   | 22,2  | 18,8  | 18,2   |

habitabilidad, con un maletero verdaderamente grande. La caja de cambio no es ninguna maravilla, como tampoco su calidad de terminación.

El Ford Orion ofrece el mejor acabado y equipamiento, pero también a más precio que el resto de sus rivales nacionales. Es además el de menor consumo y el de menor ruido, lo que siempre se agradece. Falla ligeramente en prestaciones, pero hay que tener presente que es el de menor cilindrada y potencia.

El Renault 9 tiene una habitabilidad menor, pero

ofrece, como es tradicional en la marca, una gran comodidad y un excelente nivel de acabado; tiene unos consumos muy ajustados y su crítica se centra en el diseño del cuadro de instrumentos y en el nivel de ruidos.

Por último, el Seat Málaga no ofrece sobre el conocido Ronda más que un excelente maletero, que se suma al buen motor de 1.700 centímetros cúbicos, muy poco sediento de gasóleo y el más rápido de todo el lote. Una ventilación interior mejorable y un diseño de mandos criticable son sus mayores defectos.

### BALANCE FINAL



|                                | Regata   | Orion    | R-9      | Málaga   |
|--------------------------------|----------|----------|----------|----------|
| <b>Velocidad máxima</b> .....  | 2.º ***  | 4.º **   | 3.º ***  | 1.º **** |
| <b>Aceleraciones</b> .....     | 3.º ***  | 4.º ***  | 2.º ***  | 1.º ***  |
| <b>Recuperaciones</b> .....    | 2.º ***  | 4.º **   | 2.º ***  | 1.º ***  |
| <b>Consumo</b> .....           | 3.º ***  | 1.º **** | 2.º ***  | 4.º ***  |
| <b>Transmisión</b> .....       | 1.º **** | 4.º ***  | 3.º ***  | 1.º **** |
| <b>Caja de cambio</b> .....    | 4.º ***  | 1.º **** | 3.º ***  | 1.º **** |
| <b>Frenos</b> .....            | 1.º **** | 2.º ***  | 2.º ***  | 4.º ***  |
| <b>Dirección</b> .....         | 2.º ***  | 1.º **** | 2.º ***  | 4.º ***  |
| <b>Comportamiento</b> .....    | 3.º ***  | 4.º ***  | 2.º ***  | 1.º **** |
| <b>Aptitudes urbanas</b> ..... | 1.º **** | 1.º **** | 3.º ***  | 3.º ***  |
| <b>Autonomía</b> .....         | 1.º **** | 2.º ***  | 3.º ***  | 4.º ***  |
| <b>Habitabilidad</b> .....     | 1.º **** | 4.º ***  | 3.º ***  | 1.º **** |
| <b>Maletero</b> .....          | 1.º **** | 3.º ***  | 4.º ***  | 2.º **** |
| <b>Confort</b> .....           | 3.º ***  | 4.º ***  | 1.º **** | 1.º **** |
| <b>Sonoridad</b> .....         | 2.º ***  | 1.º **** | 3.º ***  | 4.º ***  |
| <b>Equipamiento</b> .....      | 1.º **** | 3.º ***  | 1.º **** | 4.º ***  |
| <b>Calidad-precio</b> .....    | 4.º ***  | 3.º ***  | 1.º **** | 1.º **** |

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

## ALFA ROMEO 33 QD

### SILUETA ITALIANA

Alfa Romeo mantiene en sus coches, incluso en los de vocación familiar, un aire deportivo y el 33 no es una excepción. El motor boxer de cuatro cilindros tira con mucha fuerza desde muy pocas revoluciones. Para los amantes de la conducción deportiva, el sonido del motor les inspira como si se tratase de un deportivo puro. El equipamiento es de los más completos que



se pueden obtener por el precio que cuesta. Interiormente es bastante amplio y en general resulta muy polivalente, ya que el portón trasero y los asientos abatibles permiten utilizar toda la parte trasera para llevar bultos.

#### FICHA TÉCNICA

##### MOTOR

|                                 |                   |
|---------------------------------|-------------------|
| Disposición                     | Del. longitudinal |
| Núm. de cilindros               | 4, opuestos       |
| Cilindrada (c.c.)               | 1.490             |
| Distribución, árbol de levas    | 2 en cabeza       |
| Alimentación                    | 2 carburadores    |
| Compresión/combustible          | 9/97 octanos      |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.) | 95/5.750          |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)    | 13,3/4.000        |

##### TRANSMISION

|                                      |           |
|--------------------------------------|-----------|
| Tracción                             | Delantera |
| Núm. de marchas                      | 5         |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) | 28,4/35,3 |

##### DIRECCION Y FRENOS

|                            |                    |
|----------------------------|--------------------|
| Tipo de dirección          | De cremallera      |
| Vueltas de volante         | 3,4                |
| Diámetro de giro (m.)      | 10,4               |
| Frenos delanteros/traseros | Dis./tambor, servo |

##### SUSPENSIONES Y RUEDAS

|                      |               |
|----------------------|---------------|
| Suspensión delantera | Independiente |
| Suspensión trasera   | Independiente |
| Llantas (pulgadas)   | Chapa, 5x14   |
| Neumáticos           | 185/60 R14    |

##### PESOS Y CAPACIDADES

|                               |           |
|-------------------------------|-----------|
| Peso en orden de marcha (kg.) | 890       |
| Volumen del maletero (dm³)    | 350/1.050 |
| Capacidad depósito comb. (l.) | 50        |

##### CONSUMOS Y PRESTACIONES

|                                       |           |
|---------------------------------------|-----------|
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 6,3/7,5   |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 9,4       |
| Velocidad máxima (km/h.)              | 168,4     |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 33,0      |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 37,0/42,8 |
| Frenada a 100 km/h. (m.)              | 41,7      |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 68,7      |

##### PRECIO Pesetas

|  |           |
|--|-----------|
|  | 1.743.292 |
|--|-----------|

#### VIRTUDES DEFECTOS

- Motor muy elástico.
- Prestaciones.
- Equipamiento.
- Rasca la primera.
- Consumo en ciudad.
- Dirección pesada.



## VW SANTANA

### CABEZA DE SERIE

Los acuerdos entre Seat y Volkswagen han hecho posible que se pueda disfrutar en España de los Santana al ser montados en Pamplona. El aspecto exterior es muy clásico, una berlina de tres volúmenes con el motor delante y tracción delantera, pero resulta muy elegante y encaja a la perfección en los gustos de un sector de público que desea un coche que, por unos dos millones, tenga una apariencia y un tamaño de un coche más caro. Por otra parte, en el Santana se ha logrado un

buen compromiso entre la comodidad y la efectividad. La suspensión tiene un nivel óptimo de dureza para que los pasajeros puedan viajar sin sobresaltos y el conductor pueda disfrutar conduciendo a su aire. Las tres versiones probadas tienen unos motores bastante alegres, y desde el Turbodiesel hasta el GX5 con motor de cinco cilindros el rendimiento está en consonancia con su mecánica. El equipamiento pobre es común en toda la gama y a todos ellos hay que vestirlos a base de opciones que hacen subir el precio inicial.

#### VIRTUDES DEFECTOS

- Acabado.
- Consumo moderado (turbodiesel).
- Manejo del cambio.
- Interiores sobrios.
- Mala climatización.
- Desarrollos muy largos.

#### FICHA TÉCNICA

##### MOTOR

|                                 | LX                | GX5               | GX Turbodiesel    |
|---------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Disposición                     | Del. longitudinal | Del. longitudinal | Del. longitudinal |
| Núm. de cilindros               | 4, en línea       | 5, en línea       | 4, en línea       |
| Cilindrada (c.c.)               | 1.781             | 1.994             | 1.588             |
| Distribución, árbol de levas    | En cabeza         | En cabeza         | En cabeza         |
| Alimentación                    | Carburador        | Inyección         | Inyección y turbo |
| Compresión/combustible          | 9/97 octanos      | 10/97 octanos     | 23/Gasóleo        |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.) | 90/5.200          | 115/5.400         | 70/4.500          |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)    | 14,8/3.300        | 16,6/3.200        | 13,6/2.600        |

##### TRANSMISION

|                                      |           |           |           |
|--------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Tracción                             | Delantera | Delantera | Delantera |
| Núm. de marchas                      | 5         | 5         | 5         |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) | 29,0/36,2 | 28,8/34,9 | 33,0/41,3 |

##### DIRECCION Y FRENOS

|                            |              |                   |                   |
|----------------------------|--------------|-------------------|-------------------|
| Tipo de dirección          | Cremallera   | Cremallera, servo | Cremallera, servo |
| Vueltas de volante         | 4,2          | 3,25              | 3,25              |
| Diámetro de giro (m.)      | 10,7         | 10,8              | 10,8              |
| Frenos delanteros/traseros | Disco/tambor | Dis. vent./tambor | Disco/tambor      |

##### SUSPENSIONES Y RUEDAS

|                      |                   |                   |                   |
|----------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Suspensión delantera | Independiente     | Independiente     | Independiente     |
| Suspensión trasera   | Semiindependiente | Semiindependiente | Semiindependiente |
| Llantas (pulgadas)   | 5x13              | 5,5x13            | 5,5x13            |
| Neumáticos           | 165 SR 13         | 180/70 SR 13      | 180/70 SR 13      |

##### PESOS Y CAPACIDADES

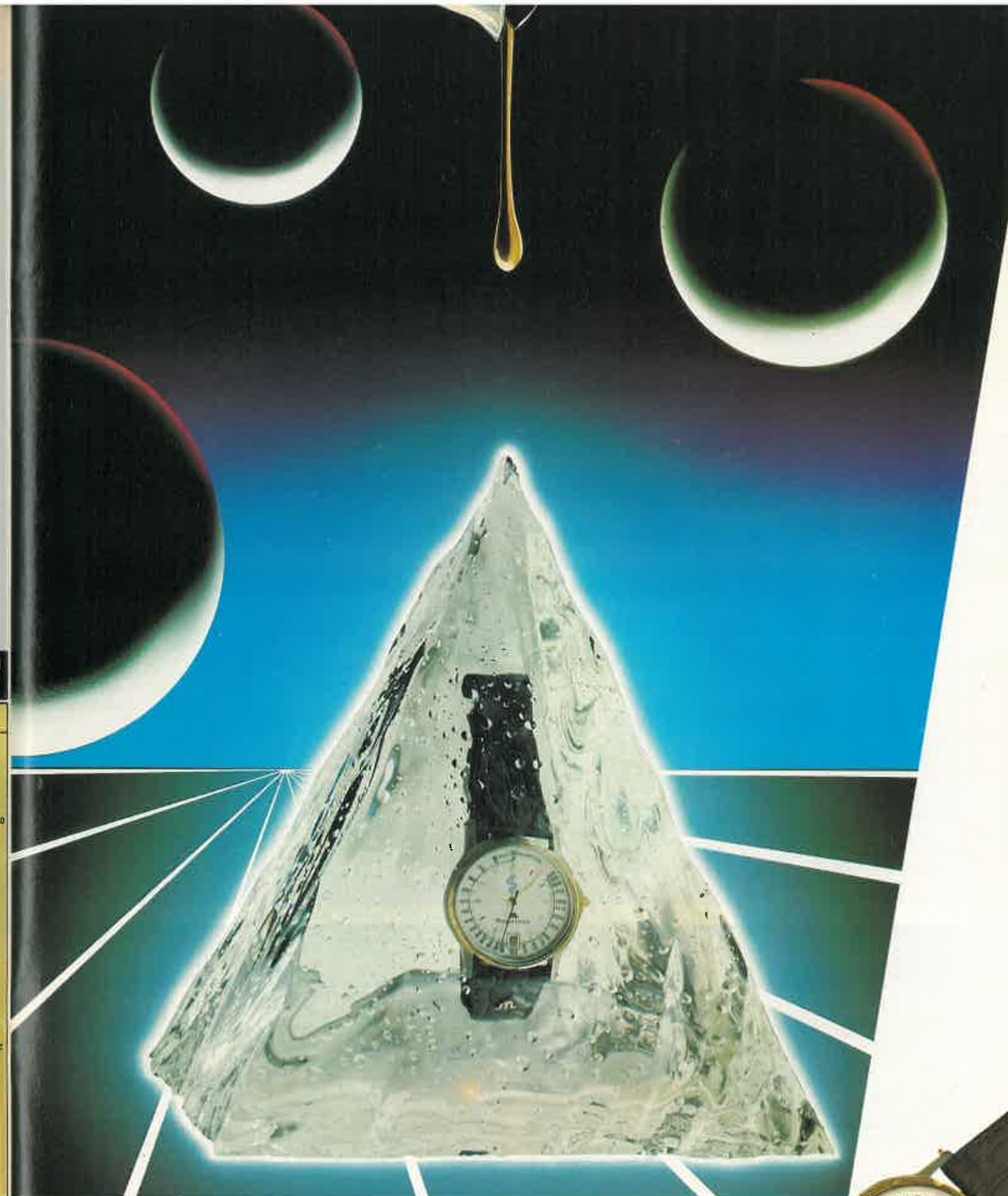
|                               |     |       |       |
|-------------------------------|-----|-------|-------|
| Peso en orden de marcha (kg.) | 985 | 1.085 | 1.055 |
| Volumen del maletero (dm³)    | 335 | 335   | 335   |
| Capacidad depósito comb. (l.) | 60  | 60    | 60    |

##### CONSUMOS Y PRESTACIONES

|                                       |           |           |           |
|---------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 6,0/7,0   | 6,5/7,4   | 4,6/6,4   |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 8,7       | 9,0       | 7,3       |
| Velocidad máxima (km/h.)              | 174       | 178,7     | 153,8     |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 32,5      | 33,0      | 37,2      |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 36,9/43,8 | 35,8/42,5 | 40,9/47,1 |
| Frenada a 100 km/h. (m.)              | 37,0      | 37,0      | 38,5      |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 68,0      | 66,5      | 72,0      |

##### PRECIO

|         |           |           |           |
|---------|-----------|-----------|-----------|
| Pesetas | 1.784.012 | 2.421.282 | 2.432.830 |
|---------|-----------|-----------|-----------|



DEL TIEMPO, UN SOPLO. DE SUS ENTRAÑAS, UN LATIDO.  
RELOJ PULSACIONES PARA MEDICOS.

Maurice Lacroix



ALFA 90 2.0i  
AUDI 90  
BMW 320i  
VOLVO 360 GLE

## EUROPEOS Y MARCHOSOS

**E**STAS cuatro berlinas de diseño clásico, con motores de cilindradas comprendidas entre los 2 y 2,2 litros y equipadas con inyección, tienen unos precios que están en torno a los tres millones de pesetas; 2.600.000 vale el más barato —Volvo— y 3.100.000 el más caro —BMW—. Todos ellos ofrecen una imagen y personalidad muy definida: BMW presume de unas elevadas prestaciones; Volvo tiene fama de seguridad; Audi es conocida por su funcionalidad y fiabilidad, y Alfa ha sido siempre una marca que se preocupaba del genio y agilidad en sus modelos. Pero estas personalidades no se ajustan siempre a la realidad, y a lo largo de la prueba pudimos ver que en muchas ocasiones estos alardes son un poco utópicos, y algún vehículo supera a otro en el terreno en que éste se cree



### PRESTACIONES



|                                 | Alfa  | Audi  | BMW   | Volvo |
|---------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| <b>VELOCIDAD MÁXIMA (km/h.)</b> | 188,9 | 194,6 | 191,2 | 181,6 |
| <b>ACELERACION (seg.)</b>       |       |       |       |       |
| 400 m. salida parada            | 17,1  | 16,8  | 18,1  | 18,5  |
| 1.000 m. salida parada          | 31,7  | 31,0  | 30,9  | 31,5  |
| De 0 a 100 km/h.                | 9,9   | 8,9   | 9,2   | 10,4  |
| <b>RECUPERACION (seg.)</b>      |       |       |       |       |
| 400 m. desde 40 km/h. en 4.ª    | 20,5  | 18,6  | 18,8  | 21,8  |
| 400 m. desde 40 km/h. en 5.ª    | 23,1  | 20,5  | 22,8  | 24,7  |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª  | 38,0  | 33,9  | 36,0  | 40,1  |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª  | 42,2  | 36,7  | 39,7  | 44,6  |
| De 80 a 120 km/h. en 4.ª        | 13,0  | 9,3   | 11,9  | 13,1  |
| De 80 a 120 km/h. en 5.ª        | 19,8  | 14,2  | 16,7  | 17,7  |

### CONSUMO



|                         | Alfa | Audi | BMW  | Volvo |
|-------------------------|------|------|------|-------|
| <b>CIUDAD</b>           |      |      |      |       |
| A 25,4 km/h. de media   | 11,8 | 13,2 | 13,4 | 12,6  |
| <b>CARRETERA</b>        |      |      |      |       |
| A 90 km/h. de cruce     | 6,2  | 6,8  | 7,0  | 6,8   |
| En conducción rápida    | 11,2 | 11,7 | 11,2 | 10,4  |
| <b>AUTOPISTA</b>        |      |      |      |       |
| A 120 km/h. de cruce    | 7,8  | 8,7  | 8,9  | 8,6   |
| A fondo                 | 10,5 | 10,7 | 10,5 | 10,7  |
| <b>AUTONOMIA MEDIA</b>  |      |      |      |       |
| Consumo medio ponderado | 9,7  | 10,8 | 11,0 | 10,5  |
| Recorrido (kilómetros)  | 450  | 590  | 440  | 490   |

imbatible.

El Audi 90 es el coche más grande, exteriormente, de los cuatro probados y esto se traduce en la mejor habitabilidad. Le sigue de cerca el Alfa y quedan por detrás el Volvo 360 y el BMW, que es el menor de todos. La instrumentación es completa en cualquiera de ellos, destacando la del Alfa 90 por los numerosos detalles que lleva y colocándose el Audi al final, no por ausencia de elementos importantes, sino por el aspecto poco vistoso de su salpicadero.

Las mejores prestaciones son para el Audi, que dispone de un gran motor cinco cilindros: potente,

elástico y sobrio en consumos. El otro coche germano, el BMW, está a continuación, por delante del italiano, que, pese a tener una mecánica con más caballos, se ve penalizado por unos desarrollos nada apropiados del cambio. El Volvo no tiene grandes pretensiones velocísticas, pero no se le puede tachar de lento, pues su velocidad máxima está por encima de los 180 kilómetros por hora.

El Audi, junto con el coche sueco, son los de comportamiento más aceptable, mientras que los otros dos tienen unas reacciones más deportivas.

### BALANCE FINAL

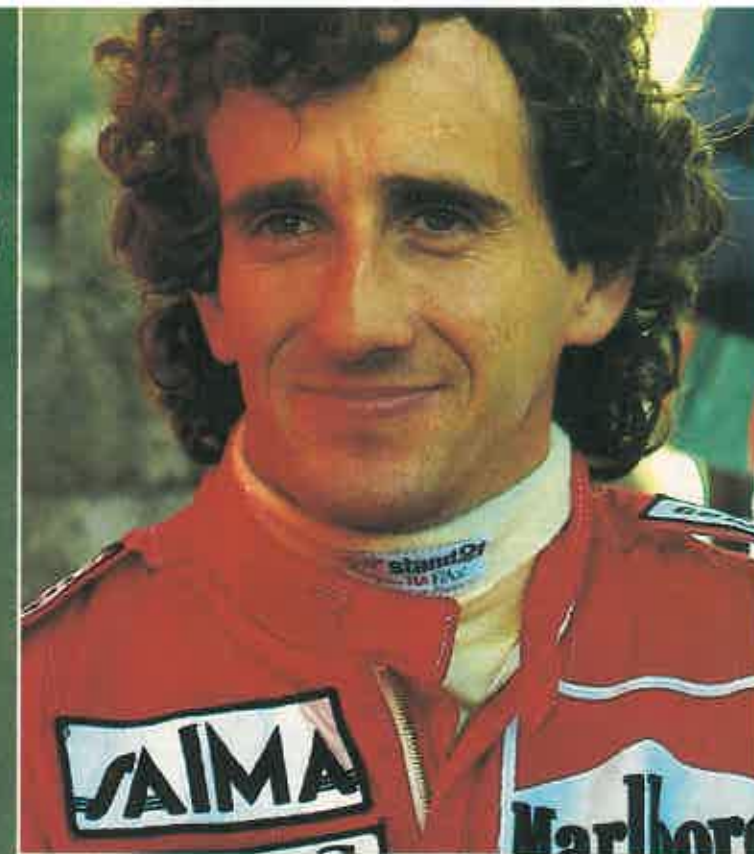


|                    | Alfa     | Audi     | BMW      | Volvo    |
|--------------------|----------|----------|----------|----------|
| Velocidad máxima   | 3.0 **** | 1.0 **** | 2.0 **** | 4.0 ***  |
| Aceleraciones      | 3.0 ***  | 1.0 **** | 2.0 **** | 4.0 ***  |
| Recuperaciones     | 3.0 ***  | 1.0 **** | 2.0 **** | 4.0 ***  |
| Consumo            | 1.0 **** | 3.0 **** | 4.0 **** | 2.0 **** |
| Transmisión        | 3.0 **** | 1.0 **** | 3.0 **** | 2.0 **** |
| Caja de cambio     | 4.0 **** | 1.0 **** | 1.0 **** | 3.0 **** |
| Frenos             | 4.0 **** | 1.0 **** | 1.0 **** | 2.0 **** |
| Dirección          | 1.0 **** | 2.0 **** | 1.0 **** | 3.0 **** |
| Comportamiento     | 2.0 **** | 4.0 **** | 3.0 **** | 1.0 **** |
| Aptitudes urbanas  | 1.0 **** | 3.0 **** | 2.0 **** | 4.0 **** |
| Autonomía          | 3.0 **** | 1.0 **** | 4.0 **** | 2.0 **** |
| Habitabilidad      | 3.0 **** | 1.0 **** | 4.0 **** | 1.0 **** |
| Maletero           | 2.0 **** | 4.0 **** | 1.0 **** | 3.0 **** |
| Confort            | 3.0 **** | 2.0 **** | 4.0 **** | 1.0 **** |
| Posición conductor | 2.0 **** | 3.0 **** | 1.0 **** | 3.0 **** |
| Sonoridad          | 4.0 **** | 3.0 **** | 1.0 **** | 2.0 **** |
| Equipamiento       | 1.0 **** | 4.0 **** | 3.0 **** | 2.0 **** |
| Calidad-precio     | 2.0 **** | 2.0 **** | 4.0 **** | 1.0 **** |

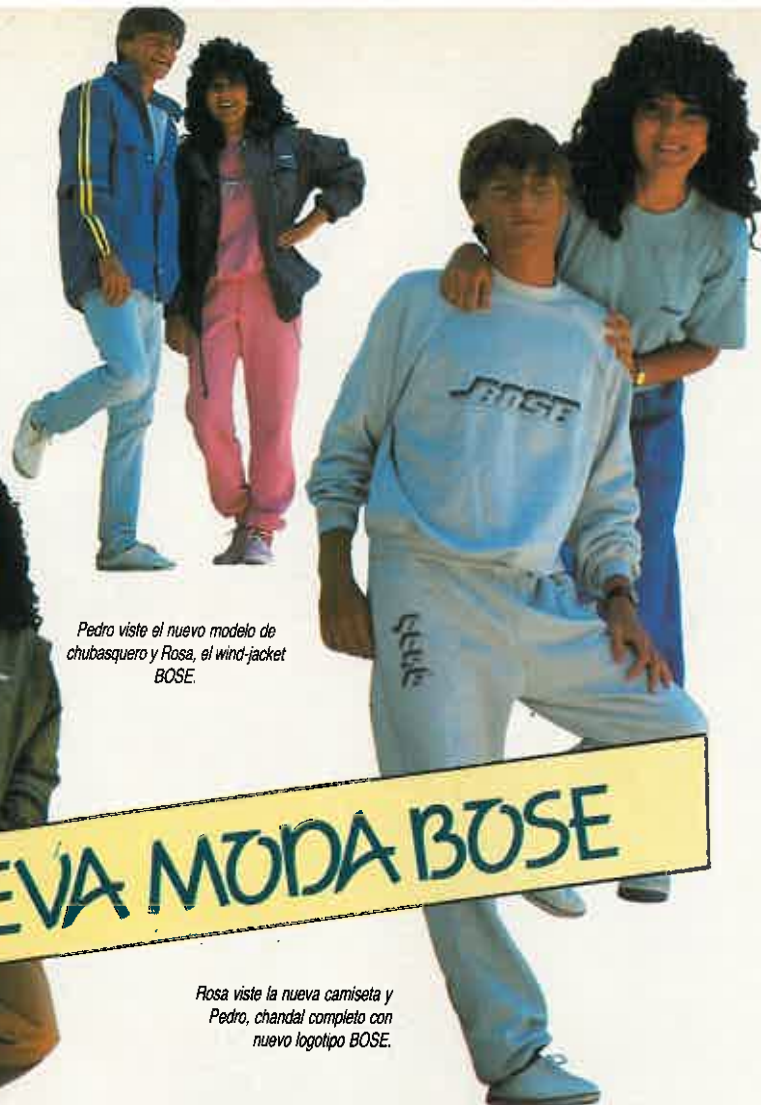
\*\*\*\* Excelente. \*\*\* Bueno. \*\* Normal. \* Regular. \* Malo.

**Alain Prost y Marlboro McLaren MP-4**

**Campeones del Mundo de Fórmula -1 1985**



Esta es la nueva gama de prendas deportivas de BOSE, con grandes innovaciones y nuevos modelos. Para vestir BOSE en todas las épocas y situaciones. Pídelo por correo, ya.



Pedro viste el nuevo modelo de chubasquero y Rosa, el wind-jacket BOSE.

Rosa viste la nueva camiseta y Pedro, chandal completo con nuevo logotipo BOSE.

Pedro viste nuestro clásico anorak negro y Rosa el nuevo modelo wind-jacket.

Rosa viste el chandal tradicional y Pedro camiseta BOSE.

#### BONO DE PEDIDO

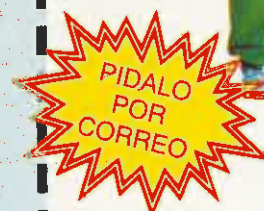
Recorte y remita este Bono de Pedido a:  
BOSE, S. A. C/. Aristóteles, 3. 28027-Madrid

| ARTICULO | TALLA | COLOR | PRECIO unitario | CANT. | TOTAL |
|----------|-------|-------|-----------------|-------|-------|
|          |       |       |                 |       |       |
|          |       |       |                 |       |       |
|          |       |       |                 |       |       |
|          |       |       |                 |       |       |
|          |       |       |                 |       |       |
|          |       |       |                 |       |       |

Nombre \_\_\_\_\_  
Dirección \_\_\_\_\_  
Cód. Postal \_\_\_\_\_  
Provincia \_\_\_\_\_

Población \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_



Quiero pagar de la forma siguiente:

☐ Giro postal a BOSE, S. A. Aristóteles, 3. 28027-Madrid.

☐ Contra reembolso.

#### Camisetas:

Colores: AM/VE/FU/BL/BU/AZ/MA/GR  
Tallas: P/M/G/SG  
Precio: 650 ptas.

#### Chandal:

Colores: AM/VE/NA/FU/GR/MA/AZ/RS  
Tallas: P/M/G/SG  
Precio: 3.300 ptas.

#### Chubasquero:

Colores: GR/AZ  
Tallas: P/M/G/SG  
Precio: 4.000 ptas.

#### Wind-Jacket:

Colores: BE/VM/GR  
Tallas: P/M/G/SG  
Precio: 5.500 ptas.

#### Anorak:

Colores: NE  
Tallas: P/M/G/SG  
Precio: 7.500 ptas.

#### Cintas de pelo:

Colores: BL con letras AZ/VE/RO  
Precio: 200 ptas.

#### TALLAS (por estaturas)

De 1,45 a 1,55 m = P  
De 1,55 a 1,65 m = M  
De 1,65 a 1,75 m = G  
Más de 1,75 m = SG

#### COLORES

AM = Amarillo  
FU = Fusia  
VE = Verde  
GR = Gris  
MA = Marino  
AZ = Azul  
NA = Naranja  
BU = Burdeos  
BL = Blanco  
NE = Negro  
RO = Rojo  
RS = Rosa  
BE = Berenjena  
VM = Verde militar

**BOSE**

#### FICHA TÉCNICA

|                                       | 2.0i               | XR 4x4              |
|---------------------------------------|--------------------|---------------------|
| <b>MOTOR</b>                          |                    |                     |
| Disposición                           | Del. longitudinal  | Del. longitudinal   |
| Núm. de cilindros                     | 4, en línea        | 6, en V             |
| Cilindrada (c.c.)                     | 1.993              | 2.792               |
| Distribución, árbol de levas          | En cabeza          | Central             |
| Alimentación                          | Inyección          | Inyección           |
| Compresión/combustible                | 9,2/97 octanos     | 9,2/97 octanos      |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)       | 115/5.500          | 150/5.700           |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)          | 16,5/4.000         | 22/3.800            |
| <b>TRANSMISION</b>                    |                    |                     |
| Tracción                              | Trasera            | A las cuatro ruedas |
| Núm. de marchas                       | 5                  | 5                   |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)  | 27,8/33,9          | 29,9/36,2           |
| <b>DIRECCION Y FRENO</b>              |                    |                     |
| Tipo de dirección                     | Cremallera         | C. con asistencia   |
| Vueltas de volante                    | 3,5                | 3,5                 |
| Diámetro de giro (m.)                 | 10,6               | 10,6                |
| Frenos delanteros/traseros            | Dis. v./tam., ser. | Dis. v./dis., ser.  |
| <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>          |                    |                     |
| Suspensión delantera                  | Independiente      | Independiente       |
| Suspensión trasera                    | Independiente      | Independiente       |
| Lantas (pulgadas)                     | Alcación, 5,5 x 14 | Alcación, 5,5 x 14  |
| Neumáticos                            | 195/60 HR 14       | 195/60 VR 14        |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>            |                    |                     |
| Peso en orden de marcha (kg.)         | 1.115              | 1.270               |
| Volumen del maletero (dm³)            | 360                | 360                 |
| Capacidad depósito comb. (l.)         | 60                 | 60                  |
| <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>        |                    |                     |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 7,9/8,5            | 7,8/10,4            |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 10,0               | 11,7                |
| Velocidad máxima (km/h.)              | 187,3              | 208,7               |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 37,7               | 31,9                |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 35,4/38,9          | 33,3/36,5           |
| Frenada a 100 km/h. (m.)              | 38,2               | 38,4                |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 67,8               | 68,4                |
| <b>PRECIO</b>                         |                    |                     |
| Pesetas                               | 1.973.841          | 3.023.099           |



#### FORD SIERRA

### EQUILIBRIO A TODA COSTA

Desde que aparecieron en el mercado los Sierra han sido coches que han destacado por ser muy homogéneos y equilibrados. Las últimas versiones aparecidas no son excepciones. La versión 2 litros con inyección era novedad, aparte de por su nuevo sistema de alimentación, por su nueva carrocería de dos puertas. El rendimiento del motor ha mejorado hasta alcanzar los 115 caballos, con lo que

se consiguen unas prestaciones honrosas y unos consumos muy razonables. Estéticamente tiene un aire deportivo, pero sin estridentes alerones, como ocurría con el XR4i. De todas formas, la novedad más importante ha sido la aparición del XR 4x4 con tracción a las cuatro ruedas.

| VIRTUDES          | DEFECTOS                             |
|-------------------|--------------------------------------|
| • Comportamiento. | • Consumo sensible a la utilización. |
| • Prestaciones.   | • Altura del habitáculo escasa.      |
| • Acabado.        | • Recorridos del cambio largos.      |

#### AUSTIN MONTEGO

### SEDA INGLESA

El grupo Austin Rover está dispuesto a salir de su mala racha sea como sea y el Montego es en la actualidad una de sus bazas más importantes. La carrocería, de tres volúmenes, resulta muy ancha y espaciosa interiormente. El aspecto externo es muy agradable y esto, conjugado con el buen equipamiento y la buena presentación general, hace del Montego un coche que entra por los ojos. Aunque los motores son de nuevo diseño, mantienen

una arquitectura típica de la marca. El comportamiento es sumamente noble y en general resultan muy fáciles de conducir. Aunque el equipamiento los pone a la altura de coches de categoría superior, el acabado deja un poco que desear, y es el único punto que enturbia este excelente coche.

#### VIRTUDES DEFECTOS

- Comportamiento.
- Equipamiento.
- Línea atractiva.
- Acabado.
- Motor ruidoso.
- Cuadro de instrumentos poco preciso (MG).

#### FICHA TÉCNICA

|                                       | Mayfair             | MG 2.0 EFI          |
|---------------------------------------|---------------------|---------------------|
| <b>MOTOR</b>                          |                     |                     |
| Disposición                           | Del. transversal    | Del. transversal    |
| Núm. de cilindros                     | 4, en línea         | 4, en línea         |
| Cilindrada (c.c.)                     | 1.998               | 1.998               |
| Distribución, árbol de levas          | En cabeza           | En cabeza           |
| Alimentación                          | Carburador          | Iny. electrónica    |
| Compresión/combustible                | 9,1/97 octanos      | 9,1/97 octanos      |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)       | 100/5.500           | 117/5.500           |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)          | 16,7/3.000          | 18,2/2.800          |
| <b>TRANSMISION</b>                    |                     |                     |
| Tracción                              | Delantera           | Delantera           |
| Núm. de marchas                       | 5                   | 5                   |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)  | 32,6/43,1           | 26,9/32,7           |
| <b>DIRECCION Y FRENO</b>              |                     |                     |
| Tipo de dirección                     | Crem., con servo    | Cremallera          |
| Vueltas de volante                    | 2,9                 | 4,2                 |
| Diámetro de giro (m.)                 | 10,6                | 10,6                |
| Frenos delanteros/traseros            | Dis. v./tam., servo | Dis. v./tam., servo |
| <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>          |                     |                     |
| Suspensión delantera                  | Independiente       | Independiente       |
| Suspensión trasera                    | Semíindependiente   | Semíindependiente   |
| Lantas (pulgadas)                     | Alcación, 120 x 365 | Alcación, 135 x 365 |
| Neumáticos                            | 180/65 R 365        | 180/65 HR 365       |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>            |                     |                     |
| Peso en orden de marcha (kg.)         | 1.050               | 1.030               |
| Volumen del maletero (dm³)            | 365                 | 365                 |
| Capacidad depósito comb. (l.)         | 53                  | 53                  |
| <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>        |                     |                     |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 6,3/8,3             | 6,8/8,7             |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 9,3                 | 9,8                 |
| Velocidad máxima (km/h.)              | 171,3               | 184,2               |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 34,2                | 32,6                |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 37,4/43,6           | 33,5/36,8           |
| Frenada a 100 km/h. (m.)              | 37,0                | 37,0                |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 70,5                | —                   |
| <b>PRECIO</b>                         |                     |                     |
| Pesetas                               | 1.744.025           | 1.993.225           |

**Si usted sabe cuantas personas han podido entrar en un mini gana la partida.**



**Y pierde quien no sabe el patrocinador que obliga a sus pilotos a no celebrar las victorias con champán.**

O en qué país se celebró un Gran Premio de Fórmula 1 en el parking de un hotel?

O cuántas velocidades hacia delante tenía el Seat 600?

O cómo se llamaba el fundador de Citroën?

O cuál es la diferencia entre gasolina super o normal?

O cómo se llama la barra que transmite el movimiento desde la caja del diferencial a cada rueda motriz?

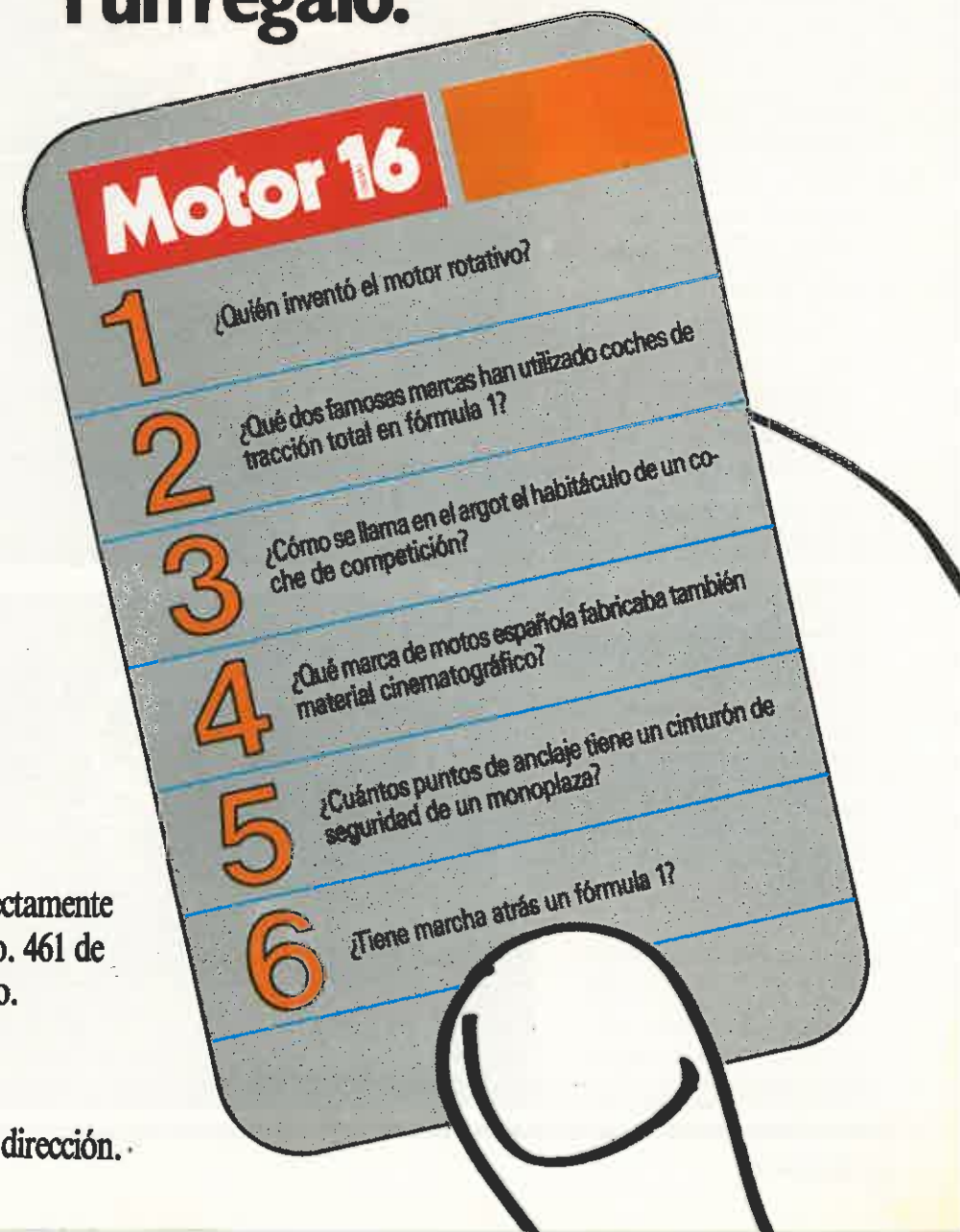
La revista Motor 16 ha escrito 5.000 preguntas divertidas sobre coches, motos, mecánica, etc. y Educa ha creado un juego para divertirse entre amigos expertos, entendidos y profanos.

Es un juego de competición que gana no sólo el que sabe, y en el que incluso es divertido perder.

Adelante a sus amigos y compre este juego. Y en la próxima reunión póngalos en la parrilla.



**Gane ahora mismo este juego. Y un regalo.**



Los 200 primeros que contesten correctamente a estas preguntas y las envíen al Apdo. 461 de Sabadell recibirán este juego de regalo. Los siguientes participan en el sorteo de 100 juegos más.

Y no se olvide de poner su nombre y dirección.

**LADA NIVA,  
RANGE ROVER,  
LAND ROVER,  
NISSAN PATROL,  
SUZUKI SANTANA**

## PEÑAS ARRIBA

**C**ON la aparición del Suzuki Santana, el mercado de los vehículos todo-terreno ha sufrido un incremento meteórico. Para evaluar los pros y los contras, los cinco modelos más representativos fueron sometidos a una dura prueba en la que se mezcló carretera y campo en un terreno tan complicado como los Picos de Europa, que atravesaron de cabo a rabo. La prueba comenzó en Madrid y se partió hacia los Picos de Europa por la carretera, pasando por Valladolid y Palencia. En este recorrido se pudieron apreciar las diferencias de comportamiento en autopista, carretera tipo redia y carretera secundaria. El Range Rover se mostró manejable y fácil de conducir en toda circunstancia, el Lada Niva acusó lo poco adecuado de sus neumáticos orginales para rodar por carretera y su dirección muy pesada, mientras que el Land Rover y el Patrol se desenvolvían bastante bien, aunque este último era bastante más cómodo. El Suzuki está muy condicionado por la escasa potencia de su motor, así que en carretera redia y autopista resulta bastante lento, mientras que en carreteras muy viradas es muy ágil y divertido de conducir. En los Picos pusimos a prueba las virtudes de cada uno de ellos en los pasos más difíciles. Por eficacia destacaron el Lada y el Suzuki, ya que en particular este último se mostraba muy manejable, dado su tamaño. El resto también superó todas las pruebas, pero con algunas apreturas a causa de su anchura o su longitud. El



Range Rover impuso su enorme potencia y elasticidad en las pendientes más pronunciadas, a la vez que resulta sumamente cómodo, incluso rodando a cierta velocidad, sobre caminos pedregosos. El Land Rover superó todos los obstáculos sin problemas aun tratándose de la versión larga, con capacidad para nueve ocupantes. En general cada uno está dirigido a un sector del público muy diferente, y tan sólo los más ligeros, el Lada y el Suzuki, tienen algún punto en común.



### CONSUMO

### PRESTACIONES



|                                      | LADA NIVA | LAND ROVER | NISSAN PATROL | RANGE ROVER | SUZUKI SANTANA |
|--------------------------------------|-----------|------------|---------------|-------------|----------------|
| <b>CONSUMOS</b>                      |           |            |               |             |                |
| En ciudad .....                      | 12,2      | 15,9       | 12,5          | 21,8        | 10,7           |
| Carretera .....                      | 12,7      | 13,4       | 11,7          | 15,2        | 12,6           |
| Autopista 110/120 km/h. ....         | 13,7      | 15,0       | 11,1          | 16,1        | 10,2           |
| Todo-terreno .....                   | 18,4      | 21,1       | 20,0          | 25,8        | 19,6           |
| Autonomía en carretera .....         | 280       | 640        | 650           | 490         | 270            |
| Autonomía todo-terreno .....         | 180       | 390        | 360           | 270         | 150            |
| <b>PRESTACIONES</b>                  |           |            |               |             |                |
| Velocidad máxima .....               | 126,8     | 121,4      | 128,1         | 153,2       | 117,5          |
| Aceleración: 400 m. salida parada .. | 23,8      | 23,9       | 24,7          | 20,3        | 21,0           |
| 1.000 m. salida parada ..            | 45,6      | 45,7       | 40,0          | 38,0        | 40,2           |
| Ruido a 90 km/h. ....                | 78,6      | 82,1       | —             | 75,8        | 77,8           |
| Distancia de frenada a 90 km/h. .... | 31,3      | 31,4       | 29,3          | 37,8        | 24,3           |



## NISSAN VANETTE

### SITIO PARA OCHO

Muchas familias numerosas van a encontrar en la Nissan Vanette el vehículo soñado que cubrirá las necesidades del más exigente. La Vanette fabricada por Motor Ibérica cubre un hueco muy importante en el mercado, que va a satisfacer a las familias numerosas a las que los coches se les quedan pequeños.

Una capacidad impresionante para llevar pasajeros o carga, dentro de unas dimensiones semejantes a un vehículo de tipo medio son sus mejores argumentos, que, unido a unas condiciones de confort y prestaciones aceptables, convierten a la Vanette en una furgoneta de estética agradable y fácil de manejar. Un desarrollo de la cuarta un poco más corto permitiría un mejor aprovechamiento de las posibilidades del motor. La Vanette se desenvuelve en el tráfico como un coche más, y su estabilidad es buena en cualquier

| VIRTUDES         | DEFECTOS                    |
|------------------|-----------------------------|
| • Comportamiento | • Mal aislamiento del motor |
| • Frenos         | • Accesibilidad mecánica    |
| • Dirección      | • Escalonamiento del cambio |

terreno, por contra, un deficiente aislamiento térmico y acústico del motor nos recuerda más a un vehículo industrial que a un turismo. En cuanto a frenos y dirección son excelentes.



## FICHA TÉCNICA

|                                      |                     |                                         |                |
|--------------------------------------|---------------------|-----------------------------------------|----------------|
| <b>MOTOR</b>                         |                     | <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>            |                |
| Disposición                          | Del. longitudinal   | Suspensión delantera                    | Independiente  |
| Núm. de cilindros                    | 4, en línea         | Suspensión trasera                      | Eje rígido     |
| Cilindrada (c.c.)                    | 1.952               | Llantas (pulgadas)                      | Chapa, 53 x 14 |
| Distribución, árbol de levas         | En cabeza           | Neumáticos                              | 165 R 14       |
| Alimentación                         | Bomba inyectora     | <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>              |                |
| Compresión/combustible               | 22/Gasóleo          | Peso en orden de marcha (kg.)           | 1.270          |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)      | 60/4.400            | Volumen del maletero (dm <sup>3</sup> ) | 200/1.700      |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)         | 11,5/2.400          | Capacidad depósito comb. (l.)           | 50             |
| <b>TRANSMISION</b>                   |                     | <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>          |                |
| Tracción                             | Trasera             | Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)         | 8,1/14,0       |
| Núm. de marchas                      | 5                   | Cons. medio ponderado (l./100 km.)      | 9,3            |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) | 26,4/32,5           | Velocidad máxima (km/h.)                | 118            |
| <b>DIRECCION Y FRENOS</b>            |                     | Acel. 1 km. salida parada (seg.)        | 44,6           |
| Tipo de dirección                    | Circ. de bolas      | Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.)   | 44,5/48,4      |
| Vueltas de volante                   | 5,5                 | Frenada a 100 km/h. (m.)                | 35,7           |
| Diámetro de giro (m.)                | 9,2                 | Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)         | 77,9           |
| Frenos delanteros/traseros           | Dis. v./tam., servo | <b>PRECIO Pesetas</b>                   | 1.752.783      |

## FICHA TÉCNICA

|                                      |                    |                                         |                   |
|--------------------------------------|--------------------|-----------------------------------------|-------------------|
| <b>MOTOR</b>                         |                    | <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>            |                   |
| Disposición                          | Del. transversal   | Suspensión delantera                    | Independiente     |
| Núm. de cilindros                    | 4, en línea        | Suspensión trasera                      | Independiente     |
| Cilindrada (c.c.)                    | 1.796              | Llantas (pulgadas)                      | Aleación 5,5 x 13 |
| Distribución, árbol de levas         | En cabeza          | Neumáticos                              | 185/70 HR 13      |
| Alimentación                         | Inyec. electrónica | <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>              |                   |
| Compresión/combustible               | 9,5/97 octanos     | Peso en orden de marcha (kg.)           | 1.010             |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)      | 115/5.800          | Volumen del maletero (dm <sup>3</sup> ) | 405               |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)         | 15,4/4.800         | Capacidad depósito comb. (l.)           | 61                |
| <b>TRANSMISION</b>                   |                    | <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>          |                   |
| Tracción                             | Delantera          | Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)         | 6,0/7,5           |
| Núm. de marchas                      | 5                  | Cons. medio ponderado (l./100 km.)      | 8,8               |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) | 24,4/30,7          | Velocidad máxima (km/h.)                | 189,5             |
| <b>DIRECCION Y FRENOS</b>            |                    | Acel. 1 km. salida parada (seg.)        | 31,2              |
| Tipo de dirección                    | Cremallera         | Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.)   | 33,6/37,5         |
| Vueltas de volante                   | 4,6                | Frenada a 100 km/h. (m.)                | 43,8              |
| Diámetro de giro (m.)                | 10,1               | Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)         | 70,3              |
| Frenos delanteros/traseros           | Disco/tamb., servo | <b>PRECIO Pesetas</b>                   | 1.859.458         |

## OPEL ASCONA GT

### COMO UNA BALA

El Ascona GT (antes Sport) es el modelo de la

| VIRTUDES       | DEFECTOS                    |
|----------------|-----------------------------|
| • Consumo      | • Dirección pesada          |
| • Precio       | • Balanceo de la carrocería |
| • Prestaciones | • Cambio poco preciso       |

gama dedicado a satisfacer al usuario de coches familiares, pero con aspiraciones deportivas. El Ascona da una apariencia de deportivo, pero sin renunciar a ninguna de las características de una berlina familiar. Esta apariencia se ha logrado a base de decoración exterior y un alerón en la tapa del maletero. La carrocería es similar a la del resto de la gama, pero con tal sólo dos puertas, con lo que el acceso a las plazas traseras es un tanto complicado. Una vez dentro, la habitabilidad es bastante buena. Para

conseguir unas prestaciones decentes se ha recurrido al motor 1.8 con inyección electrónica, que desarrolla 115 caballos. Las prestaciones son excelentes y, sobre todo, los consumos nunca son excesivos. Por contra, el comportamiento no es de un deportivo, ya que la carrocería se balancea en exceso y se produce un antipático balleo del eje trasero. La dirección tampoco está a la altura, ya que es muy desmultiplicada y además es bastante pesada en maniobras de aparcamiento.



## ALFA ROMEO SPRINT

### COUPE DE CAPRICHOS

El Alfa Sprint, un coupé de tipo medio con cierto carácter deportivo, es un coche divertido de conducir y, como casi todos los Alfa, tiene un excelente comportamiento; su estabilidad tiene unos límites sólo alcanzables con un fuerte ritmo de conducción. El motor es potente, pero sólo tira con fuerza a partir de las 2.000 rpm.; la personalidad del cambio tiene un estilo deportivo que se adapta bien a la mecánica; por contra, el

manejo de la palanca admite todavía muchas mejoras; tiene una mala sincronización de la primera, que rasca siempre que se pone y, además, hay un recorrido exagerado entre la cuarta y la quinta. El Alfa Sprint llama la atención a aquel conductor

caprichoso, al que no le importa pagar un poco más si dispone, a cambio, de un coupé razonable con una

línea atractiva. Es el último representante de una categoría que se extingue, pero que sigue

gozando aún de un notable atractivo, de una línea exclusiva y de indudables cualidades.

| VIRTUDES                 | DEFECTOS                    |
|--------------------------|-----------------------------|
| • Excelente estabilidad  | • Puesto de conducción      |
| • Línea atractiva        | • Manejo del cambio         |
| • Desarrollos del cambio | • Disposición de los mandos |

## FICHA TÉCNICA

|                                      |                    |                                         |                    |
|--------------------------------------|--------------------|-----------------------------------------|--------------------|
| <b>MOTOR</b>                         |                    | <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>            |                    |
| Disposición                          | Del. longitudinal  | Suspensión delantera                    | Independiente      |
| Núm. de cilindros                    | 4, horiz. opuestos | Suspensión trasera                      | Eje rígido         |
| Cilindrada (c.c.)                    | 1.490              | Llantas (pulgadas)                      | Aleación, 5,5 x 14 |
| Distribución, árbol de levas         | 2, en cabeza       | Neumáticos                              | 185/60 HR 14       |
| Alimentación                         | 2 carbur. dobles   | <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>              |                    |
| Compresión/combustible               | 9,5/97 octanos     | Peso en orden de marcha (kg.)           | 915                |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)      | 105/6.000          | Volumen del maletero (dm <sup>3</sup> ) | 150                |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)         | 13,6/4.000         | Capacidad depósito comb. (l.)           | 50                 |
| <b>TRANSMISION</b>                   |                    | <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>          |                    |
| Tracción                             | Delantera          | Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)         | 6,3/10,9           |
| Núm. de marchas                      | 5                  | Cons. medio ponderado (l./100 km.)      | 10,4               |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) | 24,5/30,5          | Velocidad máxima (km/h.)                | 178,2              |
| <b>DIRECCION Y FRENOS</b>            |                    | Acel. 1 km. salida parada (seg.)        | 31,9               |
| Tipo de dirección                    | Cremallera         | Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.)   | 34,4/38,1          |
| Vueltas de volante                   | 3,4                | Frenada a 100 km/h. (m.)                | 39,8               |
| Diámetro de giro (m.)                | 10,4               | Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)         | 68,3               |
| Frenos delanteros/traseros           | Disco/disco, servo | <b>PRECIO Pesetas</b>                   | 1.980.032          |

## NISSAN PATROL

### JAPONES DE ALMA ESPAÑOLA

Desde que apareció en nuestro mercado, el Patrol se ha ganado una merecida fama de vehículo robusto y polivalente. Sin llegar a ser un Range Rover, es un coche bastante cómodo y, sobre todo, muy amplio, por lo que se le puede dar perfectamente un uso familiar. El único punto que enturbia su carácter de turismo es el ruido del motor, que recuerda vehículos industriales. El motor es lo suficiente



potente como para mover los casi 1.800 kilos por encima de los ciento veinte kilómetros por hora y para dar una buena capacidad para trepar por el monte. En este aspecto sólo cabe criticar el voladizo trasero, que resulta excesivo y tiene una gran facilidad para tocar en el suelo en los pasos un poco complicados.

#### FICHA TÉCNICA

| MOTOR                                |                     | SUSPENSIONES Y RUEDAS                 |                 |
|--------------------------------------|---------------------|---------------------------------------|-----------------|
| Disposición                          | Del longitudinal    | Suspensión delantera                  | Eje rígido      |
| Núm. de cilindros                    | 4, en línea         | Suspensión trasera                    | Eje rígido      |
| Cilindrada (c.c.)                    | 2.820               | Llantas (pulgadas)                    | Chapa, 5,5 x 16 |
| Distribución, árbol de levas         | Lateral             | Neumáticos                            | 205 SR 16 M+S   |
| Alimentación                         | Inyección diesel    | PESOS Y CAPACIDADES                   |                 |
| Compresión/combustible               | 20,5/Gasóleo        | Peso en orden de marcha (kg.)         | 1.790           |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)      | 76/3.800            | Volumen del maletero (dm³)            | 472             |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)         | 17,3/2.000          | Capacidad depósito comb. (l.)         | 82              |
| TRANSMISION                          |                     | CONSUMOS Y PRESTACIONES               |                 |
| Tracción                             | Trasera + 4 ruedas  | Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 9,8/11,1        |
| Núm. de marchas                      | 5 x 2               | Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 11,6            |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) | 30,8/37,3           | Velocidad máxima (km/h.)              | 123,5           |
| DIRECCION Y FRENO                    |                     | Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 46,4            |
| Tipo de dirección                    | Circ. bolas, asist. | Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 42,9/46,2       |
| Vueltas de volante                   | 4,3                 | Frenada a 100 km/h. (m.)              | 29,3            |
| Diámetro de giro (m.)                | 11,0                | Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | —               |
| Frenos delanteros/traseros           | Disco/tambor        | PRECIO Pesetas                        |                 |
|                                      |                     |                                       | 2.319.941       |

#### VIRTUDES DEFECTOS

- Frenos excelentes
- Dirección imprecisa
- Buen acabado
- Motor ruidoso
- Habitabilidad notable
- Situación de la rueda de repuesto

## CITROËN CX SERIE 2

### MAS JOVEN

Cuando hace ya más de diez años que está en el mercado, el Citroën CX va alcanzando una madurez y —todo hay que decirlo— una calidad que no tenía en el momento de su aparición. La fortísima competencia entre los coches grandes ha obligado a modificar el veterano CX, que encuentra sus mayores diferencias en el interior y en la aparición de una nueva versión con el motor 2,2 litros del Peugeot 505 y el Renault 25. Y es precisamente esta versión CX 22 la más destacable de cuantas han constituido el primer escalón de los CX, que no han sido pocos. Consume



muy poco, anda más que suficiente y mantiene la calidad de frenada y suspensión características del modelo. Sigue conservando la peculiar servodirección, de difícil hábito, y el molesto balanceo para los pasajeros, pese a que se ha corregido parcialmente.

#### VIRTUDES DEFECTOS

- Consumo razonable (CX 22).
- Frenos excelentes.
- Comportamiento irrepachable.
- Línea anticuada.
- Conducción especial.
- Molesto para pasajeros.

# iada da confianza



IADA presenta una completa gama de líquidos de frenos, líquidos hidráulicos para servodirecciones, anticongelantes, limpia cristales, etc. Y como novedades lanza al mercado el Fluido hidráulico tipo ATF IADA DEXRON 2, las grasas IADA-AUTO, GRASDUR-IADA, IADA KOTE, el Auto-Arranque IADA SPRAY y el IADA BATERIA. Pídanos información completa sobre todo lo que podemos ofrecerle. Nuestra voluntad es servir lo mejor.

#### MOTOR

|                                       | 22 TRS            | 25 GTI            | 25 GTI Autom.     | 25 GTI Turbo       | 25 TRD Turbo      | 25 TRD Tur. Fam.  |
|---------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|-------------------|-------------------|
| Disposición                           | Del transversal   | Del transversal   | Del transversal   | Del transversal    | Del transversal   | Del transversal   |
| Núm. de cilindros                     | 4, en línea       | 4, en línea       | 4, en línea       | 4, en línea        | 4, en línea       | 4, en línea       |
| Cilindrada (c.c.)                     | 2.165             | 2.500             | 2.500             | 2.500              | 2.500             | 2.500             |
| Distribución, árbol de levas          | En cabeza         | Lateral           | Lateral           | Lateral            | Lateral           | Lateral           |
| Alimentación                          | Carburador        | Inyección         | Inyección         | Inyección + turbo  | Bom. iny. + turbo | Bom. iny. + turbo |
| Compresión/combustible                | 9,8/97 octanos    | 8,75/97 octanos   | 8,75/97 octanos   | 7,75/97 octanos    | 22,25/gasóleo     | 22,25/gasóleo     |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)       | 115/5.600         | 138/5.000         | 138/5.000         | 168/5.000          | 95/3.700          | 95/3.700          |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)          | 18,1/2.500        | 21,5/4.000        | 21,5              | 30,0/3.250         | 22,0/2.000        | 22,0/2.000        |
| TRANSMISION                           |                   |                   |                   |                    |                   |                   |
| Tracción                              | Delantera         | Delantera         | Delantera         | Delantera          | Delantera         | Delantera         |
| Núm. de marchas                       | 5                 | 5                 | 5                 | 5                  | 5                 | 5                 |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)  | 28,3/36,2         | 30,3/38,8         | 35,1 (3.ª)        | 30,9/40,5          | 34,4/45,0         | 34,4/45,0         |
| DIRECCION Y FRENO                     |                   |                   |                   |                    |                   |                   |
| Tipo de dirección                     | Crem. asistida    | Crem. asistida    | Crem. asistida    | Crem. asistida     | Crem. asistida    | Crem. asistida    |
| Vueltas de volante                    | 2,4               | 2,4               | 2,4               | 2,4                | 2,4               | 2,4               |
| Diámetro de giro (m.)                 | 12,5              | 12,5              | 12,5              | 12,5               | 13,4              | 13,4              |
| Frenos delanteros/traseros            | Disco/disco servo | Disco/disco servo | Disco/disco servo | Disco/disco servo  | Disco/disco servo | Disco/disco servo |
| SUSPENSIONES Y RUEDAS                 |                   |                   |                   |                    |                   |                   |
| Suspensión delantera                  | Independiente     | Independiente     | Independiente     | Independiente      | Independiente     | Independiente     |
| Suspensión trasera                    | Independiente     | Independiente     | Independiente     | Independiente      | Independiente     | Independiente     |
| Llantas (pulgadas)                    | Chapa 5,5 x 14    | Aleación 5,5 x 14 | Aleación 5,5 x 14 | Aleación 130 x 190 | Aleación 5,5 x 14 | Aleación 5,5 x 14 |
| Neumáticos                            | 195/70 R 14       | 195/70 R 14       | 195/70 R 14       | 210/55 VR 190      | 195/70 R 14       | 195/70 R 14       |
| PESOS Y CAPACIDADES                   |                   |                   |                   |                    |                   |                   |
| Peso en orden de marcha (kg.)         | 1.275             | 1.370             | 1.370             | 1.385              | 1.405             | 1.520             |
| Volumen del maletero (dm³)            | 320               | 320               | 320               | 320                | 320               | 240/820           |
| Capacidad depósito comb. (l.)         | 68                | 68                | 68                | 68                 | 68                | 68                |
| CONSUMOS Y PRESTACIONES               |                   |                   |                   |                    |                   |                   |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 7,9/9,5           | 8,9/10,2          | 9,1/10,7          | 9,2/10,9           | 6,8/7,5           | 6,9/7,9           |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 10,6              | 12,5              | 13,7              | 13,0               | 10,0              | 10,2              |
| Velocidad máxima (km/h.)              | 182,7             | 188,3             | 185,1             | 213,6              | 169,0             | 159,3             |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 33,2              | 32,5              | 34,6              | 29,5               | 36,3              | 36,9              |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 34,9/38,9         | 35,2/38,9         | 30,9              | 32,8/36,1          | 38,4/42,4         | 38,9/43,1         |
| Frenada a 100 km/h. (m.)              | 41,6              | 40,7              | 40,7              | 28,1 (ABS)         | 42,8              | 45,5              |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 68,7              | 68,8              | 66,6              | 68,6               | 67,9              | 67,9              |
| PRECIO                                |                   |                   |                   |                    |                   |                   |
| Pesetas                               | 2.100.310         | 2.901.283         | 3.043.102         | 3.777.227          | 3.155.147         | 3.420.622         |

## LAND ROVER 109

### SUPER TURBO

## ANTE TODO, FUNCIONAL

Durante mucho tiempo, hablar de un todo terreno era sinónimo de hablar de Lando Rover. Con la



### FICHA TÉCNICA

| MOTOR                                |                       | SUSPENSIONES Y RUEDAS                 |                 |
|--------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|-----------------|
| Disposición                          | Del. longitudinal     | Suspensión delantera                  | Eje rígido      |
| Núm. de cilindros                    | 4, en línea           | Suspensión trasera                    | Eje rígido      |
| Cilindrada (c.c.)                    | 2.286                 | Llantas (pulgadas)                    | Chapa, 5,5 x 16 |
| Distribución, árbol de levas         | Lateral               | Neumáticos                            | 7,5 R 16        |
| Alimentación                         | Inyección Turbo       | PESOS Y CAPACIDADES                   |                 |
| Compresión/combustible               | 20,5/Gasóleo          | Peso en orden de marcha (kg.)         | 1.800           |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)      | 75/4.000              | Volumen del maletero (dm³)            | 93              |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)         | 18,0/2.000            | CONSUMOS Y PRESTACIONES               |                 |
| TRANSMISION                          |                       | Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 11,8/15,7       |
| Tracción                             | Tras. + 4 ruedas      | Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 14,6            |
| Núm. de marchas                      | 5 x 2                 | Velocidad máxima (km/h.)              | 121,4           |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) | 24,1/29,0             | Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 45,7            |
| DIRECCION Y FRENO                    |                       | Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 43,8/48,1       |
| Tipo de dirección                    | Cir. de bolas, asist. | Frenada a 100 km/h. (m.)              | 31,4            |
| Vueltas de volante                   | 4,2                   | Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 82,1            |
| Diámetro de giro (m.)                | 15,0                  | PRECIO Pesetas                        |                 |
| Frenos delanteros/traseros           | Discos/tambores       | 2.505.735                             |                 |

llegada de nuevos modelos al mercado nacional se han introducido una serie de mejoras, que hacen del Land Rover un vehículo válido, pero que acusa en algunos aspectos la ancianidad de su diseño. El rendimiento del motor se ha mejorado mediante la introducción de un turbocompresor, gracias al cual se puede rodar por carretera a velocidades acordes con el tráfico. El comportamiento todo terreno es bueno teniendo en cuenta las dimensiones del vehículo. En cambio, el confort, acabado y equipamiento no están a la altura de nuestros días. La gran baza de este coche está en su gran capacidad de carga.

| VIRTUDES                   | DEFECTOS                  |
|----------------------------|---------------------------|
| • Gran capacidad de carga. | • Equipamiento.           |
| • Comportamiento.          | • Poniendo de conducción. |
| • Robustez.                | • Acabado.                |



## OPEL REKORD

## ELEGANCIA Y ECONOMIA

El Rekord es un veterano de la gama Opel y ha quedado en algunos aspectos algo desfasado respecto de los coches actuales. La aparición de un modelo con motor diesel y turbocompresor ha relanzado esta gama, de forma que es una berlina interesante para profesionales que necesitan

el coche como instrumento de trabajo, a la vez que quieren ostentar un poco. El punto más flojo del coche es su comportamiento, que es muy blandengue y obliga a tomarse las cosas con bastante calma a la hora de circular por carreteras muy viradas. La versión de gasolina con inyección es más brillante pero tampoco es nada del otro mundo en cuanto a aceleraciones. En lo que sí destacan los dos modelos es en consumos, ya que están por debajo de la mayoría de sus rivales más directos.

| VIRTUDES                 | DEFECTOS                           |
|--------------------------|------------------------------------|
| • Consumo.               | • Pretensiones (Turbo D).          |
| • Manejo de cambio.      | • Relaciones de cambio muy largas. |
| • Postura de conducción. | • Comportamiento.                  |

### FICHA TÉCNICA

| MOTOR                                 | CD 2.2i              | 2.3 TD               |
|---------------------------------------|----------------------|----------------------|
|                                       | Del. longitudinal    | Del. longitudinal    |
| Núm. de cilindros                     | 4, en línea          | 4, en línea          |
| Cilindrada (c.c.)                     | 2.197                | 2.260                |
| Distribución, árbol de levas          | En cabeza            | En cabeza            |
| Alimentación                          | Inyección            | Inyección            |
| Compresión/combustible                | 9,4/97 octanos       | 23/Gasóleo           |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)       | 115/4.800            | 86/4.200             |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)          | 18,6/2.800           | 19,3/2.200           |
| TRANSMISION                           |                      |                      |
| Tracción                              | Trasera              | Trasera              |
| Núm. de marchas                       | 5                    | 5                    |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)  | 33,6/41,8            | 33,7/41,9            |
| DIRECCION Y FRENO                     |                      |                      |
| Tipo de dirección                     | Cir. bolas, asistida | Cir. bolas, asistida |
| Vueltas de volante                    | 3,5                  | 3,5                  |
| Diámetro de giro (m.)                 | 10                   | 10                   |
| Frenos delanteros/traseros            | Dis./tambor, servo   | Dis./tambor, servo   |
| SUSPENSIONES Y RUEDAS                 |                      |                      |
| Suspensión delantera                  | Independiente        | Independiente        |
| Suspensión trasera                    | Eje rígido           | Eje rígido           |
| Llantas (pulgadas)                    | Chapa, 5,5 x 14      | Chapa, 5,5 x 14      |
| Neumáticos                            | 185/70 HR 14         | 185 HR 14            |
| PESOS Y CAPACIDADES                   |                      |                      |
| Peso en orden de marcha (kg.)         | 1.145                | 1.245                |
| Volumen del maletero (dm³)            | 381                  | 381                  |
| Capacidad depósito comb. (l.)         | 65                   | 65                   |
| CONSUMOS Y PRESTACIONES               |                      |                      |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 7,5/8,4              | 7,3/8,1              |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 9,8                  | 9,2                  |
| Velocidad máxima (km/h.)              | 187,0                | 172,2                |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 32,8                 | 35,2                 |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 35,1/42,5            | 38,1/43,5            |
| Frenada a 100 km/h. (m.)              | 37,3                 | 40,0                 |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 73,8                 | 72,5                 |
| PRECIO                                |                      |                      |
| Pesetas                               | 2.222.044            | 2.475.092            |

### FICHA TÉCNICA

| MOTOR                                 | 360 GLE           | 340 D             |
|---------------------------------------|-------------------|-------------------|
|                                       | Del. longitudinal | Del. longitudinal |
| Núm. de cilindros                     | 4, en línea       | 4, en línea       |
| Cilindrada (c.c.)                     | 1.986             | 1.596             |
| Distribución, árbol de levas          | En cabeza         | En cabeza         |
| Alimentación                          | Iny. electrónica  | Iny. diesel       |
| Compresión/combustible                | 9,2/97 octanos    | 22,5/Gasóleo      |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)       | 117/6.000         | 54/4.800          |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)          | 17,1/4.200        | 10,4/2.250        |
| TRANSMISION                           |                   |                   |
| Tracción                              | Trasera           | Trasera           |
| Núm. de marchas                       | 5                 | 5                 |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)  | 30,8/37,3         | 27,7/33,6         |
| DIRECCION Y FRENO                     |                   |                   |
| Tipo de dirección                     | Cremallera        | Cremallera        |
| Vueltas de volante                    | 4,4               | 4,4               |
| Diámetro de giro (m.)                 | 9,2               | 9,2               |
| Frenos delanteros/traseros            | Disco/tambor      | Disco/tambor      |
| SUSPENSIONES Y RUEDAS                 |                   |                   |
| Suspensión delantera                  | Independiente     | Independiente     |
| Suspensión trasera                    | Eje De Dion       | Eje De Dion       |
| Llantas (pulgadas)                    | Aleación, 5 x 13  | Chapa, 5 x 13     |
| Neumáticos                            | 175/70 SR 13      | 175/70 SR 13      |
| PESOS Y CAPACIDADES                   |                   |                   |
| Peso en orden de marcha (kg.)         | 1.093             | 1.093             |
| Volumen del maletero (dm³)            | 326               | 326               |
| Capacidad depósito comb. (l.)         | 45                | 45                |
| CONSUMOS Y PRESTACIONES               |                   |                   |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 6,8/8,6           | 5,0/6,3           |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 10,5              | 7,1               |
| Velocidad máxima (km/h.)              | 182               | 133               |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 31,5              | 42,6              |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 40,1/44,6         | 42,8/46,0         |
| Frenada a 100 km/h. (m.)              | 36,6              | 34,5              |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 68,9              | 68,8              |
| PRECIO                                |                   |                   |
| Pesetas                               | 2.596.218         | 2.295.629         |

## VOLVO SERIE 3

## SUECO Y SEGURO

La serie 3 de Volvo ofrece coches muy seguros, duros, con consumos bastante reducidos, tanto en la versión de gasolina, como en la diesel, frenos eficaces, buen agarre en la carretera, gran calidad de acabado y una buena capacidad tanto en el espacio interior, como en el maletero. Los puntos débiles del Volvo hay que buscarlos en la dirección y en el manejo del cambio; la dirección es dura y demasiado lenta, por lo que es necesario mover

mucho las manos, tanto al circular por carreteras sinuosas, como en las maniobras de aparcamiento: el cambio, por su parte, requiere algún esfuerzo para su manejo. La mecánica diesel es bastante perezosa y no muestra el menor brío, incluso cuando se acelera con rabia en medio de un adelantamiento comprometido. La versión de gasolina es, sin embargo, mucho más ágil, ya que supera los 180 kilómetros por hora de velocidad punta y acelera con bastante energía.

| VIRTUDES                 | DEFECTOS                    |
|--------------------------|-----------------------------|
| • Comportamiento         | • Dirección pesada.         |
| • Consumo bajo           | • Cambio de tacto duro.     |
| • Confort de suspensión. | • Mecánica diesel perezosa. |



# EL PRESTAMO FACIL

Una nueva línea de créditos personales destinados a la adquisición de bienes de consumo:

## VEHICULOS,

**ELECTRODOMESTICOS, HERRAMIENTAS PROFESIONALES, REFORMAS Y EQUIPAMIENTO DEL HOGAR**

y un largo etcétera en el que puede estar su propia necesidad; sus merecidas vacaciones, la boda de un hijo...

La cuantía del préstamo abarca desde 100.000 pesetas hasta 3.000.000, de acuerdo con la finalidad del préstamo.

El reembolso puede ser en 12, 18, 24, 30 ó 36 meses —a su elección— por medio de cuotas fijas mensuales.

# BANESTO

Banco de todo crédito

En cualquiera de las Oficinas de BANESTO (más de 2.200 repartidas por toda España) puede solicitar su préstamo o una información más completa.

**TAMBIEN POR EL SISTEMA DE LEASING PARA EMPRESAS Y PROFESIONALES**

ESTUDIAMOS SU CASO INDIVIDUALMENTE PARA OFRECERLE LA MEJOR SOLUCION DE ACUERDO A SUS NECESIDADES.

## Banco Español de Crédito



# LA FUERZA DE LA SER.

La fuerza de la radio es la fuerza de la SER.  
El mayor medio informativo después de televisión.  
La primera cadena de emisoras con alcance nacional completo. Y, sobre todo, la radio de los grandes programas que a usted le gusta oír: Hora 25, Los 40 Principales, Matinal SER, Carrusel Deportivo, Onda Media. Aquí la SER, El Loco de la Colina, Pido la Palabra...

Esta es nuestra fuerza, la que usted nos da con su preferencia.

¡Que la fuerza le acompañe!





## RENAULT 25

### CABEZA DE SERIE

Con este coche, Renault ha conseguido competir en el mercado de la gama alta con marcas que tradicionalmente copaban este segmento. La gran anchura permite que el

interior sea sumamente amplio y confortable. A esto ayudan definitivamente los asientos, que son muy envolventes. Por contra, la aireación no está a la altura de las circunstancias, y es necesario recurrir continuamente al aire acondicionado. Los últimos R-25 aparecidos son los que montan el motor V6, tanto en versión atmosférica como turboalimentada, capaces de superar los 200 kilómetros por hora y con unas prestaciones de primera línea, pero con los mismos aspectos que el resto de la gama. Todos comparten su facilidad de conducción.

#### VIRTUDES DEFECTOS

- Equipamiento.
- Salpicadero poco práctico.
- Comportamiento.
- Mala ventilación.
- Habitabilidad.
- Motor ruidoso (GTX).

#### FICHA TÉCNICA

|                                        | GTX                 | V6                  |
|----------------------------------------|---------------------|---------------------|
| <b>MOTOR</b>                           |                     |                     |
| Disposición .....                      | Del. longitudinal   | Del. longitudinal   |
| Núm. de cilindros .....                | 4, en línea         | 6, en V             |
| Cilindrada (c.c.) .....                | 1.993               | 2.664               |
| Distribución, árbol de levas .....     | En cabeza           | 2, en cabeza        |
| Alimentación .....                     | Inyección           | Inyección           |
| Compresión/combustible .....           | 9,9/97 octanos      | 9,2/97 octanos      |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.) ..     | 123/5.250           | 144/5.500           |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.) .....     | 18,5/2.750          | 22,4/3.000          |
| <b>TRANSMISION</b>                     |                     |                     |
| Tracción .....                         | Delantera           | Delantera           |
| Núm. de marchas .....                  | 5                   | 5                   |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)   | 28,18/35,60         | 30,0/38,3           |
| <b>DIRECCION Y FRENOS</b>              |                     |                     |
| Tipo de dirección .....                | Cremallera asistida | Cremallera asistida |
| Vueltas de volante .....               | 3                   | 3                   |
| Diámetro de giro (m.) .....            | 10,8                | 10,8                |
| Frenos delanteros/traseros .....       | Dis. v./tam., servo | Dis. v./dis., servo |
| <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>           |                     |                     |
| Suspensión delantera .....             | Independiente       | Independiente       |
| Suspensión trasera .....               | Independiente       | Independiente       |
| Llantas (pulgadas) .....               | Chapa, 5,5 x 14     | Aleación, 6 x 15    |
| Neumáticos .....                       | 185/70 VR 14        | 195/60 HR 15        |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>             |                     |                     |
| Peso en orden de marcha (kg.) .....    | 1.200               | 1.280               |
| Volumen del maletero (dm³) .....       | 348/965             | 348/965             |
| Capacidad depósito comb. (l.) .....    | 72                  | 72                  |
| <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>         |                     |                     |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.) .....  | 6,4/7,8             | 7,7/9,2             |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)     | 10,5                | 12,0                |
| Velocidad máxima (km/h.) .....         | 196,4               | 203,2               |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.) ..... | 31,8                | 31,0                |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.)  | 34,8/37,9           | 33,5/37,5           |
| Frenada a 100 km/h. (m.) .....         | 41,3                | 41,3                |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB) .....  | 70,1                | 70,0                |
| <b>PRECIO</b>                          |                     |                     |
| Pesetas .....                          | 2.586.793           | 3.727.214           |



## PEUGEOT 505

### FAMILIARES DEPORTIVOS

Los Peugeot 505 son coches diseñados para viajar por carreteras rectilíneas y autopistas a velocidades medias muy altas. En los 505, ni el conductor ni los pasajeros notan el menor cansancio; en carreteras de montaña, el 505 se mueve con una agilidad sensacional, y la buena dosis de potencia de los dos motores casi permite ir de carreras sin que el coche pierda nada de su carácter dócil. Los Peugeot se dirigen a los usuarios que saborean las

buenas prestaciones, aunque sea a costa de un consumo algo alto, un usuario que a veces se deja llevar por una cierta alegría deportiva y sabe valorar en su justa medida un cambio manejable, unos frenos potentes y una dirección precisa. Los 505 tienen, sin embargo, una presentación interior poco espectacular y un acabado mejorable en algunos aspectos.

#### VIRTUDES

- Comportamiento.
- Frenos eficaces.
- Mecánica brava.

#### DEFECTOS

- Consumo algo alto.
- Interior bastante sobrio.
- Acabado mejorable.

#### FICHA TÉCNICA

|                                        | GTX                 | Turbo Iny.          |
|----------------------------------------|---------------------|---------------------|
| <b>MOTOR</b>                           |                     |                     |
| Disposición .....                      | Del. longitudinal   | Del. longitudinal   |
| Núm. de cilindros .....                | 4, en línea         | 4, en línea         |
| Cilindrada (c.c.) .....                | 2.165               | 2.155               |
| Distribución, árbol de levas .....     | En cabeza           | En cabeza           |
| Alimentación .....                     | Iny. electrónica    | Iny. elec., turbo   |
| Compresión/combustible .....           | 9,8/97 octanos      | 8/97 octanos        |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.) ..     | 130/5.750           | 160/5.200           |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.) .....     | 19,5/4.250          | 25/3.000            |
| <b>TRANSMISION</b>                     |                     |                     |
| Tracción .....                         | Trasera             | Trasera             |
| Núm. de marchas .....                  | 5                   | 5                   |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)   | 29,2/35,6           | 30,4/36,9           |
| <b>DIRECCION Y FRENOS</b>              |                     |                     |
| Tipo de dirección .....                | Cremallera asistida | Cremallera asistida |
| Vueltas de volante .....               | 3                   | 3                   |
| Diámetro de giro (m.) .....            | 10,7                | 11,1                |
| Frenos delanteros/traseros .....       | Disco/disco, servo  | Disco/disco, servo  |
| <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>           |                     |                     |
| Suspensión delantera .....             | Independiente       | Independiente       |
| Suspensión trasera .....               | Independiente       | Independiente       |
| Llantas (pulgadas) .....               | Chapa, 5,5 x 14     | Aleación, 6 x 15    |
| Neumáticos .....                       | 185/70 R 14         | 195/60 HR 15        |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>             |                     |                     |
| Peso en orden de marcha (kg.) .....    | 1.235               | 1.330               |
| Volumen del maletero (dm³) .....       | 387                 | 387                 |
| Capacidad depósito comb. (l.) .....    | 70                  | 70                  |
| <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>         |                     |                     |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.) .....  | 8,1/9,1             | 8,3/9,7             |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)     | 11,0                | 12,0                |
| Velocidad máxima (km/h.) .....         | 176,1               | 199,8               |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.) ..... | 32,3                | 31,7                |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.)  | 35,6/38,9           | 33,9/38,4           |
| Frenada a 100 km/h. (m.) .....         | 33,0                | 32,8                |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB) .....  | 66,6                | 65,8                |
| <b>PRECIO</b>                          |                     |                     |
| Pesetas .....                          | 2.417.362           | 2.977.813           |

## FUJITSU TEN CAR AUDIO

Los milagros del nuevo sonido  
de la avanzada tecnología de Fujitsu Ten



H-2 PVP 61.400



H-1 PVP 52.000

La experiencia de muchos años y la continua investigación de FUJITSU TEN garantizan que sus productos están siempre a la cabeza del avance tecnológico. Por ejemplo, eche usted una mirada a estos radio-cassettes ETR, SERIE H. Sus circuitos integrados IC son altamente compactos. El producto del saber electrónico de FUJITSU TEN que le asegura un excelente sonido y alta fiabilidad a un coste reducido. Además, para garantizar el confort y seguridad del conductor, los modelos de la SERIE H están diseñados con un frontal plano que permite el fácil acceso a todos los mandos y posee unos

botones especiales PRE-SET de alta sensibilidad que responden con un «click» para confirmar la entrada de información. El exclusivo LCD (display de cristal líquido) de amplia visibilidad, es posible a través del uso del micro-computador extraplano, proporciona una amplia extensión de visibilidad y el OPTI-MI (indicador de modo óptico) le informa por el color del display si está funcionando la radio o el cassette. Todo ello añade, a las noticias exultantes para el oyente en el coche, otro ejemplo más de la alta tecnología de FUJITSU TEN, como los nuevos milagros del nuevo sonido.

MUSICOM sa  
Car Audio



Consejo de Ciento, 403 bajos  
Tels. (93) 231 51 12-246 38 01  
Telex: 54789 MUYC-E  
Barcelona 08009 (España)



## FORD SCORPIO

### DULCE PICADURA

El último modelo de Ford no es un coche totalmente original, ya que sigue el estilo de diseño que marcó la aparición del Sierra. Por otra parte, Ford ha hecho un gran esfuerzo por ofrecer un coche muy equipado y con un acabado muy cuidado, cosa que es habitual en la marca. Las versiones con motor 2 litros son tal vez las más equilibradas en lo que respecta al balance entre consumo y prestaciones. El motor 2.8 ha sufrido una cura de rejuvenecimiento para contener

los consumos. Esto se ha conseguido a base de montar un sofisticado sistema de inyección electrónica. Las reacciones del vehículo son un poco lentas debido principalmente a los desarrollos del cambio. Con los dos motores se pueden montar cajas de cambio automáticas de

cuatro velocidades de la última generación, que, según los técnicos de la marca, se aproximan mucho a las manuales en cuanto a rendimiento. Recientemente, y para los que les guste llamar la atención, ha aparecido la versión RS, con gran profusión de alerones y spoilers.



| VIRTUDES            | DEFECTOS                   |
|---------------------|----------------------------|
| • Confort de marcha | • Recuperaciones perezosas |
| • Comportamiento    | • Dirección lenta          |
| • Frenos con ABS    | • Tacto del embrague       |

#### FICHA TÉCNICA

|                                       | 2.0 EFI Manual      | 2.0 EFI Autom.      | 2.8 EFI             | 2.8 EFI Autom.      | 2.8 EFI RS          |
|---------------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| <b>MOTOR</b>                          |                     |                     |                     |                     |                     |
| Disposición                           | Del. longitudinal   | Del. longitudinal   | Del. longitudinal   | Del. longitudinal   | Del. longitudinal   |
| Núm. de cilindros                     | 4, en línea         | 4, en línea         | 6, en V a 90°       | 6, en V a 90°       | 6, en V a 90°       |
| Cilindrada (c.c.)                     | 1993                | 1993                | 2.792               | 2.792               | 2.792               |
| Distribución, árbol de levas          | En cabeza           | En cabeza           | Central             | Central             | Central             |
| Alimentación                          | Inyec. electrónica  | Inyec. electrónica  | Inyec. electrónica  | Inyec. electrónica  | Inyec. electrónica  |
| Compresión/combustible                | 9,2/97 octanos      | 9,2/97 octanos      | 9,2/97 octanos      | 9,2/97 octanos      | 9,2/97 octanos      |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)       | 115/5.500           | 115/5.500           | 150/5.800           | 150/5.800           | 150/5.800           |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)          | 16,3/4.000          | 16,3/4.000          | 22,3/3.000          | 22,3/3.000          | 22,3/3.000          |
| <b>TRANSMISION</b>                    |                     |                     |                     |                     |                     |
| Tracción                              | Trasera             | Trasera             | Trasera             | Trasera             | Trasera             |
| Núm. de marchas                       | 5                   | 4                   | 5                   | 5                   | 5                   |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)  | 31,5/38,4           | 40,0                | 31,4/37,8           | 44,8                | 31,2/37,6           |
| <b>DIRECCION Y FRENO</b>              |                     |                     |                     |                     |                     |
| Tipo de dirección                     | Cremallera          | Cremallera          | Crem. asistida      | Crem. asistida      | Crem. asistida      |
| Vueltas de volante                    | 4,15                | 4,15                | 2,6                 | 2,6                 | 2,6                 |
| Diámetro de giro (m.)                 | 11,0                | 11,0                | 10,8                | 10,8                | 10,8                |
| Frenos delanteros/traseros            | 4 disc., vent. del. | 4 disc., vent. del. | 4 disc., vent. del. | 4 disc., vent. del. | 4 disc., vent. del. |
| <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>          |                     |                     |                     |                     |                     |
| Suspensión delantera                  | Independiente       | Independiente       | Independiente       | Independiente       | Independiente       |
| Suspensión trasera                    | Independiente       | Independiente       | Independiente       | Independiente       | Independiente       |
| Llantas (pulgadas)                    | De acero 6x14       | De acero 6x14       | De aleación 6x14    | De aleación 6x14    | De aleación 6x14    |
| Neumáticos                            | 185/70 VR 14        | 185/70 VR 14        | 185/70 VR 14        | 185/70 VR 14        | 185/65 VR 15        |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>            |                     |                     |                     |                     |                     |
| Peso en orden de marcha (kg.)         | 1.265               | 1.280               | 1.340               | 1.355               | 1.340               |
| Volumen del maletero (dm³)            | 331/900             | 331/900             | 331/900             | 331/900             | 331/900             |
| Capacidad depósito comb. (l.)         | 70                  | 70                  | 70                  | 70                  | 70                  |
| <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>        |                     |                     |                     |                     |                     |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 6,6/8,0             | 6,7/8,1             | 7,8/9,8             | 8,0/10,8            | 7,5/9,2             |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 9,8                 | 10,6                | 11,6                | 13,1                | 11,6                |
| Velocidad máxima (km/h.)              | 188,6               | 183,9               | 207,1               | 202,1               | 209,2               |
| Accel. 1 km. salida parada (seg.)     | 33,8                | 35,7                | 31,2                | 33,9                | 30,5                |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 37,8/41,2           | 31,3                | 36,8/39,16          | 29,6                | 35,9/38,7           |
| Frenada a 100 km/h. (m.)              | 28,9                | 28,9                | 28,9                | 28,9                | 28,9                |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 67,9                | 67,9                | 65,7                | 65,7                | 65,7                |
| <b>PRECIO</b>                         |                     |                     |                     |                     |                     |
| Pesetas                               | 2.628.240           | 3.360.000           | 3.718.741           | 3.855.021           | 3.902.601           |



## FICHA TÉCNICA

|                                       | 2.0i               | 2.5i               | 2.4 TD            |
|---------------------------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| <b>MOTOR</b>                          |                    |                    |                   |
| Disposición                           | Del. longitudinal  | Del. longitudinal  | Del. longitudinal |
| Núm. de cilindros                     | 4, en línea        | 6, en V            | 4, en línea       |
| Cilindrada (c.c.)                     | 1.962              | 2.492              | 2.393             |
| Distribución, árbol de levas          | 2, en cabeza       | 2, en cabeza       | Lateral           |
| Alimentación                          | Inyec. electrónica | Inyec. electrónica | Bom. iny. turbo   |
| Compresión/combustible                | 10/97 octanos      | 9,0/97 octanos     | 22,0/gasóleo      |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)       | 128/5.400          | 156/5.600          | 110/4.200         |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)          | 17,9/4.000         | 21,4/4.000         | 24,0/2.300        |
| <b>TRANSMISION</b>                    |                    |                    |                   |
| Tracción                              | Trasera            | Trasera            | Trasera           |
| Núm. de marchas                       | 5                  | 5                  | 5                 |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)  | 32,1/38,9          | 29,8/36,1          | 35,5/43           |
| <b>DIRECCION Y FRENO</b>              |                    |                    |                   |
| Tipo de dirección                     | Cremallera         | Cremallera asis.   | Cremallera        |
| Vueltas de volante                    | 3,5                | 3,5                | 3,5               |
| Diámetro de giro (m.)                 | 10,1               | 10,1               | 10,1              |
| Frenos delanteros/traseros            | Disco/disco        | Disco vent./Disco  | Disco/disco       |
| <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>          |                    |                    |                   |
| Suspensión delantera                  | Independiente      | Independiente      | Independiente     |
| Suspensión trasera                    | Eje De Dion        | Eje De Dion        | Eje De Dion       |
| Llantas (pulgadas)                    | Chapa, 5,5 x 14    | Aleación, 6 x 15   | Chapa, 5,5 x 14   |
| Neumáticos                            | 185/70 HR 14       | 185/70 HR 14       | 185/70 HR 14      |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>            |                    |                    |                   |
| Peso en orden de marcha (kg.)         | 1.090              | 1.170              | 1.250             |
| Volumen del maletero (dm³)            | 345                | 345                | 345               |
| Capacidad depósito comb. (l.)         | 57                 | 57                 | 57                |
| <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>        |                    |                    |                   |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 6,2/7,8            | 6,5/8,2            | 6,3/6,4           |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 9,7                | 10,1               | 8,6               |
| Velocidad máxima (km/h.)              | 188,9              | 197,9              | 180,5             |
| Accel. 1 km. salida parada (seg.)     | 31,7               | 31,3               | 34,3              |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 38,0/42,2          | 37,2/41,4          | 37,9/41,5         |
| Frenada a 100 km/h. (m.)              | 38,6               | 32                 | 40,0              |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 71,5               | 67,8               | 71,9              |
| <b>PRECIO</b>                         |                    |                    |                   |
| Pesetas                               | 2.720.613          | 3.094.413          | 2.831.712         |



## ALFA 90

### NUEVO ESTILO

El Alfa 90 apareció hace poco más de un año para reemplazar a un modelo que llevaba una década larga de producción, el Alfetta. Su carrocería es de diseño clásico, pero sigue teniendo perfecta vigencia, y una de sus cualidades más destacadas es el comportamiento, algo que siempre ha sido distintivo de la marca italiana. El interior de este modelo se distingue por una serie de detalles peculiares, entre los que destaca una consola central, ubicada a lo largo de todo el techo, donde van colocadas un sinnfin de luces color verde y otras, orientables, que le confieren un aspecto de auténtica discoteca. El confort de marcha también es bueno, al igual que la posición de conducción. Donde todavía hay que hacer mejoras es el acabado, un tema que no se debe descuidar, sobre todo en vehículos de esta categoría.

| VIRTUDES             | DEFECTOS                           |
|----------------------|------------------------------------|
| • Consumos moderados | • Rebotes del eje trasero          |
| • Nivel de confort   | • Visibilidad hacia atrás reducida |
| • Comportamiento     | • Acabado mejorable                |

## AUDI 90

### EL KAISER

Los productos del constructor alemán tienen en nuestro país un precio muy elevado, pero su técnica es también de primera línea, como han demostrado los modelos Quattro que luchan en los rallyes del Campeonato Mundial. El Audi 90 es un coche bien acabado, pero muy soso en cuanto se refiere a equipamiento, ya que no tiene ninguno de los elementos de lujo que caracterizan a modelos más sencillos. El motor de cinco cilindros en línea es uno de los distintivos de este modelo, ya que funciona con una suavidad maravillosa y empuja con un carácter impresionante. El Audi 90 es un coche que roza los doscientos kilómetros por hora.



#### FICHA TÉCNICA

|                                      |                     |                                       |                |
|--------------------------------------|---------------------|---------------------------------------|----------------|
| <b>MOTOR</b>                         |                     | <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>          |                |
| Disposición                          | Del. longitudinal   | Suspensión delantera                  | Independiente  |
| Núm. de cilindros                    | 5, en línea         | Suspensión trasera                    | Eje de torsión |
| Cilindrada (c.c.)                    | 2.226               | Llantas (pulgadas)                    | Chapa 5,5 x 14 |
| Distribución, árbol de levas         | Arbol levas en cab. | Neumáticos                            | 185/60 HR 14   |
| Alimentación                         | Inyección mecánica  | <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>            |                |
| Compresión/combustible               | 10/97 octanos       | Peso en orden de marcha (kg.)         | 1.060          |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)      | 136/5.700           | Volumen del maletero (dm³)            | 275            |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)         | 19/3.500            | Capacidad depósito comb. (l.)         | 70             |
| <b>TRANSMISION</b>                   |                     | <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>        |                |
| Tracción                             | Delantera           | Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 68/8,7         |
| Núm. de marchas                      | 5                   | Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 10,8           |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) | 27,4/33,3           | Velocidad máxima (km/h.)              | 195            |
| <b>DIRECCION Y FRENO</b>             |                     | Accel. 1 km. salida parada (seg.)     | 31,0           |
| Tipo de dirección                    | Cremallera          | Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 33,9/36,7      |
| Vueltas de volante                   | 3                   | Frenada a 100 km/h. (m.)              | 37,1           |
| Diámetro de giro (m.)                | 11                  | Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 70,5           |
| Frenos delanteros/traseros           | Disco/disco         | <b>PRECIO Pesetas</b>                 |                |
|                                      |                     | 2.801.603                             |                |



## LANCIA THEMA

### SALSA TURBO

El caballo de batalla de Fiat en las berlinas de categoría alta para los próximos años va a ser el Thema. En la actualidad,

las dos versiones que van a estar presentes en el mercado son la turbodiesel y la que monta el motor 2 litros con turbocompresor e inyección electrónica. Los interiores destacan por unos asientos de forma muy anatómica, que opcionalmente pueden ser en piel. El acabado es bueno y, por lo general, todos los detalles están muy bien cuidados. El Thema IE es muy brillante y supera con facilidad los 200 kilómetros por hora. El comportamiento es excelente e incluso cuando se le apura haciendo una conducción deportiva, el coche responde perfectamente.

#### VIRTUDES DEFECTOS

- Prestaciones
- Comfort, presentación y acabado
- Consumo (turbodiesel)
- Colores apagados
- Consumo sensible a la utilización (I.E.)
- Ruido al ralentí (turbodiesel)

#### FICHA TÉCNICA

|                                       | IE Turbo             | Turbo DS            |
|---------------------------------------|----------------------|---------------------|
| <b>MOTOR</b>                          |                      |                     |
| Disposición                           | Del. transversal     | Del. transversal    |
| Núm. de cilindros                     | 4, en línea          | 4, en línea         |
| Cilindrada (c.c.)                     | 1.995                | 2.445               |
| Distribución, árbol de levas          | En cabeza            | En cabeza           |
| Alimentación                          | Inyección + turbo    | Bomba iny. + turb   |
| Compresión/comburstible               | 8/97 octanos         | 22/gasóleo          |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)       | 165/5.500            | 100/4.100           |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)          | 26/2.500             | 22,1/2.300          |
| <b>TRANSMISION</b>                    |                      |                     |
| Tracción                              | Delantera            | Delantera           |
| Núm. de marchas                       | 5                    | 5                   |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)  | 32,6/39,8            | 35/44,8             |
| <b>DIRECCION Y FRENOS</b>             |                      |                     |
| Tipo de dirección                     | Cremallera asistida  | Cremallera asistid. |
| Vueltas de volante                    | 3,2                  | 3,2                 |
| Diámetro de giro (m.)                 | 10,6                 | 10,6                |
| Frenos delanteros/traseros            | D. ven./d. ven. ser. | Disco/Disco servo   |
| <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>          |                      |                     |
| Suspensión delantera                  | Independiente        | Independiente       |
| Suspensión trasera                    | Independiente        | Independiente       |
| Llantas (pulgadas)                    | Aleación 6x14        | Chapa 5x14          |
| Neumáticos                            | 195/60 VR 14         | 185/65 HR 14        |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>            |                      |                     |
| Peso en orden de marcha (kg.)         | 1.150                | 1.240               |
| Volumen del maletero (dm³)            | 420                  | 420                 |
| Capacidad depósito comb. (l.)         | 70                   | 70                  |
| <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>        |                      |                     |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 6,9/9,1              | 5,7/7,1             |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 11,2                 | 7,9                 |
| Velocidad máxima (km/h.)              | 216,8                | 186,1               |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 28,8                 | 33,2                |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 32,2/36,0            | 27,1/42,2           |
| Frenada a 100 km/h. (m.)              | 27,0                 | 38,2                |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 66,8                 | 67,3                |
| <b>PRECIO</b>                         |                      |                     |
| Pesetas                               | 3.505.593            | 3.217.972           |

#### FICHA TÉCNICA

|                                       | 320 i               | 323 i               |
|---------------------------------------|---------------------|---------------------|
| <b>MOTOR</b>                          |                     |                     |
| Disposición                           | Del. longitudinal   | Del. longitudinal   |
| Núm. de cilindros                     | 6, en línea         | 6, en línea         |
| Cilindrada (c.c.)                     | 1991                | 2.316               |
| Distribución, árbol de levas          | En cab. corr. dent. | En cab. corr. dent. |
| Alimentación                          | Inyección electr.   | Inyección electr.   |
| Compresión/comburstible               | 9,8/97 octanos      | 9,8/97 octanos      |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)       | 125/5.800           | 150/6.000           |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)          | 17,3/4.000          | 20,9/4.000          |
| <b>TRANSMISION</b>                    |                     |                     |
| Tracción                              | Trasera             | Trasera             |
| Núm. de marchas                       | 5                   | 5                   |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)  | 25,8/31,9           | 24,4/30,1           |
| <b>DIRECCION Y FRENOS</b>             |                     |                     |
| Tipo de dirección                     | Cremallera          | Cremallera          |
| Vueltas de volante                    | 4                   | 4                   |
| Diámetro de giro (m.)                 | 9,8                 | 10,5                |
| Frenos delanteros/traseros            | Disco/tambor        | Disco/disco         |
| <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>          |                     |                     |
| Suspensión delantera                  | Independiente       | Independiente       |
| Suspensión trasera                    | Independiente       | Independiente       |
| Llantas (pulgadas)                    | Aleación 5,5x14     | Aleación 5,5x14     |
| Neumáticos                            | 195/60 HR 14        | 195/60 VR 14        |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>            |                     |                     |
| Peso en orden de marcha (kg.)         | 1.070               | 1.090               |
| Volumen del maletero (dm³)            | 362                 | 362                 |
| Capacidad depósito comb. (l.)         | 55                  | 55                  |
| <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>        |                     |                     |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 7,0/8,9             | 7,8/9,8             |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 11                  | 11,6                |
| Velocidad máxima (km/h.)              | 191                 | 204                 |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 30,9                | 29,2                |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 36,0/39,7           | 32,3/35,4           |
| Frenada a 100 km/h. (m.)              | 39,5                | 39,5                |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 67,0                | 67,0                |
| <b>PRECIO</b>                         |                     |                     |
| Pesetas                               | 2.994.893           | 3.283.513           |

## BMW SERIE 3

### COCHES PARA CONDUCIR

La Serie 3 constituye el caballo de batalla de la firma alemana. Tanto el 320 i como el 323 i, ya a punto de jubilación tras el lanzamiento del 325 i, son coches con motores de seis cilindros que han creado el mito BMW, motores potentes y ágiles que llaman la atención por el equilibrio de su funcionamiento y por su silencio de marcha. Las

prestaciones son, en cualquier caso, de primera categoría y los consumos se mantienen en unos límites muy aceptables; la transmisión tiene, en ambos casos, un carácter ahorrativo que resta elasticidad al conjunto; la caja de cambio se maneja con precisión y suavidad.

#### VIRTUDES DEFECTOS

- Motor silencioso.
- Buenas prestaciones.
- Bajo consumo.
- Motor poco elástico.
- Desarrollo de cambio inadecuado.
- Alumbrado mediocre.



voltímetro digital  
**FERVE F-2200**  
un buen servicio para sus clientes. ..

### ...y un éxito rentable para su taller

El voltímetro digital FERVE F-2200 es un aparato electrónico de alta precisión en el que se pueden leer tensiones de corriente continua desde 5,75 hasta 19,9 voltios y funciona sin pilas. Ha sido diseñado para determinar rápidamente y con la máxima exactitud, el estado de carga de las baterías, especialmente las de "sin mantenimiento". También se puede utilizar para los demás tipos de batería, tanto de automóviles como de motocicletas, barcos, etc. Comprueba la tensión de carga de los alternadores, dinamos y reguladores, además de otras muchas aplicaciones en pruebas sobre instalaciones y accesorios eléctricos de automóviles. Todas estas prestaciones, hacen del FERVE F-2200 un aparato imprescindible para los talleres de reparación, establecimientos de recambios y en los de venta de automóviles.

Modernice su taller con los aparatos electrónicos de precisión FERVE.

DESIGN FERRET

MADE IN SPAIN BY FERVE, S.A.



NOTA: La iluminación de los números digitales que aparecen en la fotografía, obedece a efectos de representación gráfica.

#### TEST DE COMPROBACION:

| VOLTAJE    | ESTADO DE CARGA |
|------------|-----------------|
| 6,30/12,60 | 100 %           |
| 6,20/12,40 | 75 %            |
| 6,10/12,20 | 50 %            |
| 6,00/12,00 | 25 %            |

**FERVE®**

EQUIPOS AL SERVICIO DE LA BATERIA



Audi 200, Ford  
Scorpio, Lancia  
Thema, Mercedes  
300, Saab 9000,  
Renault 25

## BERLINAS PARA EL AÑO 2000

Los seis coches de esta prueba, Audi 200, Ford Scorpio, Lancia Thema, Mercedes 300, Saab 9000 y Renault 25 son los coches de lujo, los buques insignia de los diferentes constructores y representan

el sueño dorado de cualquier ejecutivo de buena posición. El Audi 200 Turbo, el primero que salió al mercado, ha sido en cierta medida el inspirador de esta línea de vehículos caracterizados por ser: aerodinámicos, potentes, rápidos, fáciles de manejar, bien equipados, muy cómodos y con ese toque de distinción que hace volver los ojos en la calle.

El Audi 200 tiene un comportamiento noble, pero su motor pone en juego toda la potencia de una forma bastante brutal, lo que complica un poco la conducción en zona de curvas; también sucede lo mismo con el Renault 25 V-6 Turbo, en el que el

empuje de la mecánica aparece de una forma muy repentina, lo que complica el manejo en carreteras muy sinuosas. El comportamiento de todos estos modelos es, sin embargo, muy bueno, aunque algunos tengan sus propias peculiaridades. Para el usuario acostumbrado a llevar coches grandes y potentes, el Saab y el Lancia son los más fáciles de manejar, una sensación en la que también influyen no sólo el buen agarre a la carretera y la estabilidad de todo el conjunto, sino también la docilidad de los motores y de las cajas de cambio. El Mercedes se mueve siempre sobre raíles, sobre todo en curvas amplias y

de gran radio, pero en las carreteras de montaña su morro se muestra algo remolón a la hora de entrar en las curvas. El volante, demasiado grande, es el principal problema a la hora de agilizar el manejo. El Ford Scorpio peca por su suspensión demasiado blanda, que muestra sus límites en cuanto se comienza a ir deprisa por zona de curvas. El Ford puede presumir, sin embargo, de frenos, ya que equipa de serie el sistema ABS, que da al coche una seguridad suplementaria. En cuanto se refiere a confort de marcha, el orden lógico es Mercedes, Ford, Lancia y Renault, por delante de Saab y Audi.

### PRESTACIONES

|                                    | Audi  | Ford  | Lancia | Mercedes | Saab  | Renault V6 | Renault V6 T |
|------------------------------------|-------|-------|--------|----------|-------|------------|--------------|
| <b>VELOCIDAD MÁXIMA</b><br>(km/h.) | 226,2 | 207,1 | 216,8  | 230,1    | 220,8 | 203,2      | 226,2        |
| <b>ACELERACIÓN (seg.)</b>          |       |       |        |          |       |            |              |
| 400 m. salida parada               | 16,5  | 17,1  | 15,9   | 16,1     | 16,2  | 16,4       | 15,8         |
| 1.000 m. salida parada             | 29,5  | 31,2  | 28,8   | 29,1     | 29,3  | 31,0       | 28,7         |
| De 0 a 100 km/h.                   | 9,0   | 9,8   | 8,5    | 8,8      | 8,9   | 9,8        | 7,9          |
| <b>RECUPERACIÓN (seg.)</b>         |       |       |        |          |       |            |              |
| 400 m. desde 40 km/h. en 4.ª       | 18,6  | 17,8  | 17,6   | 17,8     | 17,4  | 18,0       | 17,3         |
| 400 m. desde 40 km/h. en 5.ª       | 20,7  | 22,0  | 19,8   | 19,9     | 19,9  | 20,4       | 19,1         |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª     | 32,7  | 36,8  | 32,2   | 33,8     | 32,5  | 33,5       | 30,8         |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª     | 37,5  | 39,6  | 36,0   | 37,5     | 36,6  | 37,3       | 34,2         |
| De 80 a 120 km/h. en 4.ª           | 7,4   | 10,6  | 7,8    | 8,2      | 8,0   | 7,3        | 7,9          |
| De 80 a 120 km/h. en 5.ª           | 10,5  | 15,4  | 10,9   | 10,1     | 10,9  | 11,2       | 10,1         |

### CONSUMO

|                         | Audi | Ford | Lancia | Mercedes | Saab | R-25 V6 | R-25 V6 T |
|-------------------------|------|------|--------|----------|------|---------|-----------|
| <b>CIUDAD</b>           |      |      |        |          |      |         |           |
| A 26,5 km/h. de media   | 14,5 | 13,8 | 13,8   | 13,6     | 12,3 | 14,6    | 14,9      |
| <b>CARRETERA</b>        |      |      |        |          |      |         |           |
| A 90 km/h. de cruce     | 7,6  | 7,8  | 6,9    | 7,4      | 6,8  | 7,7     | 7,9       |
| En conducción rápida    | 15,6 | 14,7 | 14,9   | 14,8     | 15,7 | 14,2    | —         |
| <b>AUTOPISTA</b>        |      |      |        |          |      |         |           |
| A 120 km/h. de cruce    | 10,2 | 9,6  | 9,1    | 8,3      | 8,9  | 9,2     | 9,8       |
| A 140 km/h. de cruce    | 13,6 | 13,6 | 12,8   | 11,9     | 12,9 | 12,1    | 12,9      |
| A 180 km/h. de cruce    | 16,6 | 16,6 | 16,2   | 14,9     | 16,4 | 18,7    | 19,3      |
| <b>AUTONOMÍA MEDIA</b>  |      |      |        |          |      |         |           |
| Consumo medio ponderado | 12,0 | 11,6 | 11,2   | 11,2     | 10,3 | 12,0    | 12,3      |
| Recorrido (kilómetros)  | 610  | 550  | 570    | 570      | 610  | 530     | 535       |

### BALANCE FINAL

|                    | Audi     | Ford      | Lancia    | Mercedes  | Saab      | Renault   | Renault T. |
|--------------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Velocidad máxima   | 2.º **** | 6.º ****  | 5.º ****  | 1.º ***** | 4.º ****  | 7.º ****  | 2.º ****   |
| Aceleraciones      | 3.º **** | 7.º ****  | 1.º ****  | 3.º ****  | 3.º ****  | 3.º ****  | 1.º ****   |
| Recuperaciones     | 6.º ***  | 7.º ***   | 1.º ****  | 2.º ****  | 2.º ****  | 5.º ***   | 2.º ****   |
| Consumo            | 4.º **** | 4.º ****  | 1.º ***** | 1.º ***** | 1.º ****  | 4.º ****  | 7.º ****   |
| Transmisión        | 5.º ***  | 6.º ****  | 1.º ****  | 6.º ****  | 3.º ****  | 2.º ****  | 3.º ****   |
| Caja de cambio     | 6.º **** | 1.º ****  | 1.º ****  | 7.º ***   | 5.º ****  | 1.º ****  | 1.º ****   |
| Frenos             | 3.º **** | 1.º ***** | 3.º ****  | 3.º ****  | 3.º ****  | 3.º ****  | 1.º *****  |
| Dirección          | 2.º **** | 1.º ***** | 2.º ****  | 7.º ***   | 2.º ****  | 5.º ***   | 5.º ****   |
| Comportamiento     | 6.º ***  | 5.º ***   | 1.º ***** | 3.º ****  | 1.º ***** | 3.º ****  | 6.º ****   |
| Aptitudes urbanas  | 6.º ***  | 1.º ****  | 1.º ****  | 4.º ***   | 1.º ****  | 4.º ***   | 6.º ***    |
| Autonomía          | 1.º **** | 3.º ****  | 3.º ****  | 3.º ****  | 1.º ****  | 3.º ****  | 7.º ****   |
| Habitabilidad      | 6.º **** | 1.º ***** | 4.º ****  | 7.º ***   | 4.º ****  | 1.º ***** | 1.º *****  |
| Maletero           | 1.º **** | 6.º ****  | 3.º ****  | 1.º ****  | 6.º ****  | 4.º ****  | 4.º ****   |
| Confort            | 6.º **** | 1.º ***** | 1.º ****  | 1.º ***** | 6.º ****  | 6.º ****  | 1.º ****   |
| Posición conductor | 6.º ***  | 1.º ****  | 2.º ****  | 7.º ***   | 3.º ****  | 4.º ****  | 4.º ****   |
| Sonoridad          | 1.º **** | 1.º ****  | 4.º ****  | 1.º ****  | 4.º ****  | 6.º ****  | —          |
| Equipamiento       | 1.º **** | 1.º ***** | 4.º ****  | 7.º ****  | 4.º ****  | 4.º ****  | 1.º ****   |
| Calidad-precio     | 6.º ***  | 1.º ****  | 1.º ****  | 4.º ****  | 6.º ****  | 1.º ****  | 4.º ****   |

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



## ALFA ROMEO SPIDER

### EL SUPER-VIVIENTE

Desde que apareció, en 1967, el Alfa ha ido evolucionando hasta nuestros días, en los que el mercado americano ha impuesto sus necesidades. En la actualidad, el Spider es un clásico que se sigue fabricando. El comportamiento del coche es excelente, pero se necesitan unas dotes de conducción algo por encima de lo normal para sacarle todo su jugo. La dirección es uno de los puntos que menos ha evolucionado y es algo pesada, sobre todo en maniobras de aparcamiento. Los frenos son excelentes y el equilibrio de pesos hacen que las frenadas sean seguras y precisas. La carrocería es clásica, con capacidad sólo para dos ocupantes, y una banqueta trasera.



#### FICHA TÉCNICA

| MOTOR                                |                   | SUSPENSIONES Y RUEDAS                 |               |
|--------------------------------------|-------------------|---------------------------------------|---------------|
| Disposición                          | Del. longitudinal | Suspensión delantera                  | Independiente |
| Núm. de cilindros                    | 4, en línea       | Suspensión trasera                    | Eje rígido    |
| Cilindrada (c.c.)                    | 1.962             | Llantas (pulgadas)                    | 5,5 x 14      |
| Distribución, árbol de levas         | 2, en cabeza      | Neumáticos                            | 165 HR 14     |
| Alimentación                         | 2 carburadores    | PESOS Y CAPACIDADES                   |               |
| Compresión/combustible               | 9/97 octanos      | Peso en orden de marcha (kg.)         | 1.040         |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)      | 128/5.400         | Volumen del maletero (dm³)            | 145           |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)         | 18,1/4.000        | Capacidad depósito comb. (l.)         | 46            |
| TRANSMISION                          |                   | CONSUMOS Y PRESTACIONES               |               |
| Tracción                             | Trasera           | Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 7,8/8,7       |
| Núm. de marchas                      | 5                 | Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 10,5          |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) | 27,8/35,2         | Velocidad máxima (km/h.)              | 187           |
| DIRECCION Y FRENOS                   |                   | Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 31,0          |
| Tipo de dirección                    | De tornillo       | Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 33,1/36,2     |
| Vueltas de volante                   | —                 | Frenada a 100 km/h. (m.)              | 39,6          |
| Diámetro de giro (m.)                | 10,7              | Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | —             |
| Frenos delanteros/traseros           | Disco/disco       | PRECIO Pesetas                        | 3.144.253     |

| VIRTUDES         | DEFECTOS              |
|------------------|-----------------------|
| • Comportamiento | • Maletero            |
| • Prestaciones   | • Capota poco estanca |
| • Frenos         | • Volante resbaladizo |

## BMW SERIE 5

### SIMBOLO DEL EXITO

En este segmento del mercado, BMW ofrece productos muy diversos: desde el Turbodiesel hasta el brillantísimo 535 M, pasando por el 520 i. Como puntos comunes a toda la gama hay que destacar el buen acabado y el confort. Como defectos, cabe decir que todos adolecen de una falta de imaginación en la decoración interior, con una austeridad monacal. De cada uno de ellos cabe destacar la economía en el diesel, el equilibrio general en el 520 y la brillantez en el 535. El Turbodiesel ha sido durante mucho tiempo la berlina de gasóleo más rápida del mundo, hasta que el resto de los fabricantes se han lanzado



#### FICHA TÉCNICA

|                                       | 520 i                | M 535i                | 524 TD             |
|---------------------------------------|----------------------|-----------------------|--------------------|
| MOTOR                                 |                      |                       |                    |
| Disposición                           | Del. longitudinal    | Del. longitudinal     | Del. longitudinal  |
| Núm. de cilindros                     | 6, en línea          | 6, en línea           | 6, en línea        |
| Cilindrada (c.c.)                     | 1.991                | 3.453                 | 2.443              |
| Distribución, árbol de levas          | En cabeza            | En cabeza             | En cabeza          |
| Alimentación                          | Iny. K-jetronic      | Iny. electrónica      | Bomba iny. c/turbo |
| Compresión/combustible                | 9,9/97 octanos       | 9,3/97 octanos        | 22/Gasóleo         |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)       | 126/5.800            | 218/5.200             | 115/4.800          |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)          | 17,3/4.000           | 31,6/4.000            | 21,4/2.400         |
| TRANSMISION                           |                      |                       |                    |
| Tracción                              | Trasera              | Trasera               | Trasera            |
| Núm. de marchas                       | 5                    | 5                     | 5                  |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)  | 28,9/35,5            | 30,5/37,8             | 36,9/45,5          |
| DIRECCION Y FRENOS                    |                      |                       |                    |
| Tipo de dirección                     | Crem., con servo     | Crem., con servo      | Crem., con servo   |
| Vueltas de volante                    | 3,5                  | 3,3                   | 3,5                |
| Diámetro de giro (m.)                 | 10,9                 | 10,9                  | 10,9               |
| Frenos delanteros/traseros            | Dis. ven./tam., ser. | Di. v./di., ser., ABS | Disco/tam., servo  |
| SUSPENSIONES Y RUEDAS                 |                      |                       |                    |
| Suspensión delantera                  | Independiente        | Independiente         | Independiente      |
| Suspensión trasera                    | Independiente        | Independiente         | Independiente      |
| Llantas (pulgadas)                    | Chapa, 5,5 x 14      | Alea., 165 TR 390     | Aleación, 5,5 x 14 |
| Neumáticos                            | 195/70 HR 14         | 220/55 VR 390         | 175 HR 14          |
| PESOS Y CAPACIDADES                   |                      |                       |                    |
| Peso en orden de marcha (kg.)         | 1.220                | 1.430                 | 1.300              |
| Volumen del maletero (dm³)            | 375                  | 390                   | 375                |
| Capacidad depósito comb. (l.)         | 70                   | 70                    | 70                 |
| CONSUMOS Y PRESTACIONES               |                      |                       |                    |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 7,6/8,6              | 8,8/9,9               | 6,3/7,6            |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 9,0                  | 11,8                  | 8,5                |
| Velocidad máxima (km/h.)              | 189                  | 228                   | 185                |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 34,5                 | 29,2                  | 33,2               |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 38,9/44,6            | 31,1/33,0             | 38,2               |
| Frenada a 100 km/h. (m.)              | 39,8                 | 33,8                  | 44,8               |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 66,4                 | 66,4                  | 39,0               |
| PRECIO                                |                      |                       |                    |
| Pesetas                               | 3.331.153            | 5.650.913             | 3.706.112          |



a luchar en este mercado. El último aparecido, el 535 M, es un coche familiar con aire deportivo, que no se limita a la decoración exterior, sino que va mucho más allá: se han retocado las suspensiones y se le ha dotado de un motor de seis cilindros y 218 caballos, que hacen del M una auténtica bomba.

| VIRTUDES             | DEFECTOS                     |
|----------------------|------------------------------|
| • Confort            | • Interiores sobrios         |
| • Dirección precisa  | • Alumbrado mediocre         |
| • Prestaciones (535) | • Aceleración mediocre (520) |

## OPEL SENATOR CD

### A LA ALTURA DE UN MINISTRO

El Opel Senator es el coche de los ministros, una gran berlina de lujo que está a la altura de los mejores productos del mercado.



#### FICHA TÉCNICA

| MOTOR                                |                     | SUSPENSIONES Y RUEDAS                 |                 |
|--------------------------------------|---------------------|---------------------------------------|-----------------|
| Disposición                          | Del. longitudinal   | Suspensión delantera                  | Independiente   |
| Núm. de cilindros                    | 6, en línea         | Suspensión trasera                    | Independiente   |
| Cilindrada (c.c.)                    | 2.969               | Llantas (pulgadas)                    | Aleación 6 x 14 |
| Distribución, árbol de levas         | En cabeza           | Neumáticos                            | 197/70 VR 14    |
| Alimentación                         | Inyección electr.   | PESOS Y CAPACIDADES                   |                 |
| Compresión/combustible               | 9,4/97 octanos      | Peso en orden de marcha (kg.)         | 1.375           |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)      | 180/5.800           | Volumen del maletero (dm³)            | 440             |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)         | 25,3/4.200          | Capacidad depósito comb. (l.)         | 75              |
| TRANSMISION                          |                     | CONSUMOS Y PRESTACIONES               |                 |
| Tracción                             | Trasera             | Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 9,1/11,2        |
| Núm. de marchas                      | Autom., 4           | Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 13,4            |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) | 33,6/48,6           | Velocidad máxima (km/h.)              | 200,7           |
| DIRECCION Y FRENOS                   |                     | Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 32,3            |
| Tipo de dirección                    | Circ. bolas, asist. | Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 29,6            |
| Vueltas de volante                   | 3,4                 | Frenada a 100 km/h. (m.)              | 42,8            |
| Diámetro de giro (m.)                | 10,8                | Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 68,5            |
| Frenos delanteros/traseros           | Disc. ven./d. servo | PRECIO Pesetas                        | 4.220.131       |

| VIRTUDES                    | DEFECTOS                        |
|-----------------------------|---------------------------------|
| • Comportamiento            | • Relación habitabilidad/tamaño |
| • Funcionamiento del cambio | • Presentación austera          |
| • Equipo completo.          | • Dirección lenta               |

## RANGE ROVER

### EL LUJO SE VA DE CAMPO

Para todo aquel que le gustan los vehículos de campo y no quiere renunciar a un buen confort, unas prestaciones de primer orden y a una línea agradable hay un coche casi ideal: el Range Rover. Eso sí, todo tiene un precio, y el Range, además del coste de compra, exige un bolsillo bien forrado que pueda satisfacer la insaciable sed de gasolina de su fabuloso motor V8 de 3.500 centímetros cúbicos. Por lo demás, el coche es fácil de conducir en cualquier circunstancia, y en todo-terreo las únicas dificultades que encontramos son las que pone el gran tamaño del



vehículo. La suspensión, de muelles, es muy progresiva y cómoda, y en carretera va muy bien, aunque en campo es un poco blanda.

| VIRTUDES          | DEFECTOS                      |
|-------------------|-------------------------------|
| • Comportamiento  | • Consumo excesivo            |
| • Confort general | • Alumbrado escaso            |
| • Buen acabado    | • Relaciones de cambio largas |

#### FICHA TÉCNICA

| MOTOR                                |                     | SUSPENSIONES Y RUEDAS                 |                  |
|--------------------------------------|---------------------|---------------------------------------|------------------|
| Disposición                          | Del. longitudinal   | Suspensión delantera                  | Eje rígido       |
| Núm. de cilindros                    | 8, en V             | Suspensión trasera                    | Eje rígido       |
| Cilindrada (c.c.)                    | 3.532               | Llantas (pulgadas)                    | Aleación, 7 x 16 |
| Distribución, árbol de levas         | Central             | Neumáticos                            | 205 R 16 M+S     |
| Alimentación                         | 2 carburadores      | PESOS Y CAPACIDADES                   |                  |
| Compresión/combustible               | 9,35/97 octanos     | Peso en orden de marcha (kg.)         | 1.900            |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)      | 126/4.000           | Volumen del maletero (dm³)            | 335              |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)         | 26,3/2.500          | Capacidad depósito comb. (l.)         | 82               |
| TRANSMISION                          |                     | CONSUMOS Y PRESTACIONES               |                  |
| Tracción                             | 4 ruedas            | Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 12,8/16,1        |
| Núm. de marchas                      | 5x2                 | Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 18,5             |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) | 38,2/49,6           | Velocidad máxima (km/h.)              | 153,2            |
| DIRECCION Y FRENOS                   |                     | Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 38,0             |
| Tipo de dirección                    | Circ. bolas, asist. | Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 37,6/42,5        |
| Vueltas de volante                   | 3,5                 | Frenada a 100 km/h. (m.)              | 46,7             |
| Diámetro de giro (m.)                | 11,2                | Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 75,8             |
| Frenos delanteros/traseros           | Discos/discos       | PRECIO Pesetas                        |                  |
|                                      |                     |                                       | 5.006.916        |



## MERCEDES 190

### LA GENERACION DEL FUTURO

Cuando en 1982 apareció la nueva serie W 201 se marcó la pauta de cómo iban a ser los Mercedes en los siguientes años. Lo primero que llama la atención son las nuevas líneas, que sin romper radicalmente con las tradiciones de la marca, suponen una modernización. En el interior, las mejoras

también son notables, y en particular la suspensión que le hace agarrarse al suelo como una ventosa. El perfecto equilibrio que se consigue en el eje trasero con la nueva suspensión de cinco brazos de reacción por rueda es increíble, y este sistema se ha revelado como uno de los más avanzados del momento. La versión de gasolina con inyección electrónica desarrolla una potencia de 122 CV, que hace de este coche una de las berlinas de dos litros más apetecibles del mercado, con una buena velocidad punta y aceleraciones de primera. El diesel comparte estas características, pero con unas prestaciones muy modestas.

#### VIRTUDES DEFECTOS

- Comportamiento
- Frenos potentes
- Confort
- Equipamiento escaso
- Volante grande
- Precio desmesurado

#### FICHA TÉCNICA

|                                       | 190 E             | 190 D             |
|---------------------------------------|-------------------|-------------------|
| MOTOR                                 |                   |                   |
| Disposición                           | Del. longitudinal | Del. longitudinal |
| Núm. de cilindros                     | 4, en línea       | 4, en línea       |
| Cilindrada (c.c.)                     | 1.997             | 1.997             |
| Distribución, árbol de levas          | En cabeza         | En cabeza         |
| Alimentación                          | Inyección         | Bomba inyectora   |
| Compresión/combustible                | 9,1/97 octanos    | 22/Gasóleo        |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)       | 122/5.100         | 72/4.600          |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)          | 18,2/3.500        | 12,5/2.800        |
| TRANSMISION                           |                   |                   |
| Tracción                              | Trasera           | Trasera           |
| Núm. de marchas                       | 5                 | 5                 |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)  | 34,4/40,9         | 34,5/41,1         |
| DIRECCION Y FRENOS                    |                   |                   |
| Tipo de dirección                     | Cir. bolas, servo | Cremallera        |
| Vueltas de volante                    | 3,5               | 3,5               |
| Diámetro de giro (m.)                 | 10,6              | 10,6              |
| Frenos delanteros/traseros            | Disco/disco       | Disco/disco       |
| SUSPENSIONES Y RUEDAS                 |                   |                   |
| Suspensión delantera                  | Independiente     | Independiente     |
| Suspensión trasera                    | Independiente     | Independiente     |
| Llantas (pulgadas)                    | Chapa, 5 x 14     | Chapa, 5 x 14     |
| Neumáticos                            | 175/70 HR 14      | 175/70 R 14       |
| PESOS Y CAPACIDADES                   |                   |                   |
| Peso en orden de marcha (kg.)         | 1.100             | 1.110             |
| Volumen del maletero (dm³)            | 520               | 520               |
| Capacidad depósito comb. (l.)         | 55                | 55                |
| CONSUMOS Y PRESTACIONES               |                   |                   |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 6,8/7,7           | 6,2/6,5           |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 9,5               | 7,3               |
| Velocidad máxima (km/h.)              | 194,6             | 164,0             |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 33,2              | 38,1              |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 38,0/46,2         | 42,5/47,2         |
| Frenada a 100 km/h. (m.)              | 39,5              | 40,0              |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | —                 | 68,0              |
| PRECIO                                |                   |                   |
| Pesetas                               | 3.779.713         | 3.634.495         |

## MERCEDES 200/300

### EL MAS FUERTE

La serie 200/300 de Mercedes es un valor clave dentro del concepto de berlinas familiares; son coches muy caros y con poco equipo para su precio, pero sus cualidades mecánicas borran un poco esos inconvenientes. Tanto en la versión gasolina como en la versión diesel, los Mercedes 200/300 son un auténtico prodigio de ingeniería, que impresiona por su eficacia, tanto al conductor como a los pasajeros, que viajan con toda comodidad: las prestaciones de cualquiera de estas versiones son algo excepcional, y mientras que el 300 Diesel ronda los doscientos kilómetros por hora —el diesel más rápido del mundo—, el 300 E pasa



#### FICHA TÉCNICA

|                                       | 300 E               | 250 D               | 300 D               |
|---------------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| MOTOR                                 |                     |                     |                     |
| Disposición                           | Del. longitudinal   | Del. longitudinal   | Del. longitudinal   |
| Núm. de cilindros                     | 6, en línea         | 5, en línea         | 6, en línea         |
| Cilindrada (c.c.)                     | 2.962               | 2.497               | 2.996               |
| Distribución, árbol de levas          | En cabeza           | En cabeza           | En cabeza           |
| Alimentación                          | Iny. mec.-elec.     | Inyección diesel    | Inyección diesel    |
| Compresión/combustible                | 10/97 octanos       | 22/Gasóleo          | 22/Gasóleo          |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)       | 190/5.600           | 90/4.600            | 109/4.600           |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)          | 26,5/4.250          | 15,7/2.800          | 18,9/2.800          |
| TRANSMISION                           |                     |                     |                     |
| Tracción                              | Trasera             | Trasera             | Trasera             |
| Núm. de marchas                       | 4 (automático)      | 5                   | 5                   |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)  | —                   | 33,9/40,3           | 33,6/42,0           |
| DIRECCION Y FRENOS                    |                     |                     |                     |
| Tipo de dirección                     | Cir. bolas c/ servo | Cir. bolas c/ servo | Cir. bolas c/ servo |
| Vueltas de volante                    | 3                   | 4                   | 3,75                |
| Diámetro de giro (m.)                 | 11,2                | 11,2                | 11,2                |
| Frenos delanteros/traseros            | D. autov./d., servo | 4 discos, servo     | 4 discos, servo     |
| SUSPENSIONES Y RUEDAS                 |                     |                     |                     |
| Suspensión delantera                  | Independiente       | Independiente       | Independiente       |
| Suspensión trasera                    | Independiente       | Independiente       | Independiente       |
| Llantas (pulgadas)                    | Chapa, 6,5 x 15     | Chapa, 6,5 x 15     | Chapa, 6,5 x 15     |
| Neumáticos                            | 195/65 VR 15        | 195/65 TR 15        | 195/65 HR 15        |
| PESOS Y CAPACIDADES                   |                     |                     |                     |
| Peso en orden de marcha (kg.)         | 1.340               | 1.320               | 1.370               |
| Volumen del maletero (dm³)            | 465                 | 465                 | 465                 |
| Capacidad depósito comb. (l.)         | 70                  | 70                  | 70                  |
| CONSUMOS Y PRESTACIONES               |                     |                     |                     |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 8,4/8,3             | 5,4/7,0             | 5,7/7,0             |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 12,1                | 8,3                 | 8,6                 |
| Velocidad máxima (km/h.)              | 222                 | 175,6               | 192                 |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 29,5                | 36,7                | 34,9                |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | —                   | 43,2/46,6           | 37,2/41,5           |
| Frenada a 100 km/h. (m.)              | 28,4                | 32,0                | 28,2                |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 68,0                | 66,3                | 66,2                |
| PRECIO                                |                     |                     |                     |
| Pesetas                               | 4.984.303           | 4.182.376           | 4.568.344           |



con cierta facilidad de los doscientos veinte. El comportamiento de estos grandes señores es excepcional y hay que ir a un ritmo casi loco para encontrar el menor defecto: una tendencia del morro a seguir por derecho en las curvas más cerradas, pereza que se explica por la enorme adherencia del tren trasero; los frenos son casi perfectos, aunque no llevan ABS de serie, y la dirección es tan suave como precisa.

#### VIRTUDES DEFECTOS

- Comportamiento
- Silencio de marcha
- Consumo
- Precio elevado
- Volante grande
- Exceso de opciones



## VOLVO 740 GLE

### GRANDULLON SUECO

La amplia experiencia en motores diesel que adquirió Volvo en los vehículos industriales le ha valido para poder sacar al mercado uno de los modelos diesel más rápidos. Al 740 le cuesta alcanzar la velocidad máxima, pero, una vez que llega, la mantiene en cualquier circunstancia. De todas formas, los mayores atractivos del Volvo no se encuentran en su mecánica, que es un poco perezosa, sino en su habitáculo. En el interior hay capacidad para toda una familia con

## FICHA TECNICA

| MOTOR                                |                   | SUSPENSIONES Y RUEDAS                  |                |
|--------------------------------------|-------------------|----------------------------------------|----------------|
| Disposición .....                    | Del. longitudinal | Suspensión delantera .....             | Independiente  |
| Núm. de cilindros .....              | 6, en línea       | Suspensión trasera .....               | Eje rígido     |
| Cilindrada (c.c.) .....              | 2.383             | Llantas (pulgadas) .....               | Alcación, 6x15 |
| Distribución, árbol de levas .....   | En cabeza         | Neumáticos .....                       | 195/60 HR 15   |
| Alimentación .....                   | Bomba inyectora   | PESOS Y CAPACIDADES                    |                |
| Compresión/combustible .....         | 23/Gasóleo        | Peso en orden de marcha (kg.) .....    | 1.480          |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.) ...  | 110/4.800         | Volumen del maletero (dm³) .....       | —              |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.) .....   | 19,4/3.000        | Capacidad depósito comb. (l.) .....    | 60             |
| TRANSMISION                          |                   | CONSUMOS Y PRESTACIONES                |                |
| Tracción .....                       | Trasera           | Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.) ....   | 6,5/10,2       |
| Núm. de marchas .....                | 4                 | Cons. medio ponderado (l./100 km.) ..  | 10,6           |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) | 32/—              | Velocidad máxima (km/h.) .....         | 168,4          |
| DIRECCION Y FRENOS                   |                   | Acel. 1 km. salida parada (seg.) ..... | 35,0           |
| Tipo de dirección .....              | Cremallera, servo | Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.)  | 35,1/41,0      |
| Vueltas de volante .....             | 3,25              | Frenada a 100 km/h. (m.) .....         | 31,2           |
| Diámetro de giro (m.) .....          | 9,9               | Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB) .....  | 73,0           |
| Frenos delanteros/traseros .....     | Disco/disco, ABS  | PRECIO Pesetas                         |                |
|                                      |                   | 4.208.250                              |                |



todo el equipaje necesario para pasar un mes de vacaciones, sin estrecheces. La amplitud y el confort son envidiables y eso hace del 740 GLE uno de los familiares más apetecibles del mercado. Por contra, su gran tamaño lo hace incómodo de conducir en ciudad.

| VIRTUDES           | DEFECTOS           |
|--------------------|--------------------|
| • Amplitud         | • Motor perezoso   |
| • Confort          | • Cambio mejorable |
| • Valor de reventa | • Aptitud urbana   |

## SAAB 9000

### LISTO PARA DESPEGAR

El Saab 9000 es el primer coche nacido de ese proyecto europeo conocido bajo el nombre de «tipo 4», el proyecto que unió a



## FICHA TECNICA

| MOTOR                                |                       | SUSPENSIONES Y RUEDAS                  |                |
|--------------------------------------|-----------------------|----------------------------------------|----------------|
| Disposición .....                    | Del. transversal      | Suspensión delantera .....             | Independiente  |
| Núm. de cilindros .....              | 4, en línea           | Suspensión trasera .....               | Eje rígido     |
| Cilindrada (c.c.) .....              | 1.985                 | Llantas (pulgadas) .....               | Alcación, 6x15 |
| Distribución, árbol de levas .....   | En cabeza             | Neumáticos .....                       | 195/60 VR 15   |
| Alimentación .....                   | Iny. elect. c/turbo   | PESOS Y CAPACIDADES                    |                |
| Compresión/combustible .....         | 9,1/97 octanos        | Peso en orden de marcha (kg.) .....    | 1.300          |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.) ...  | 175/5.300             | Volumen del maletero (dm³) .....       | 350/1.140      |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.) .....   | 27,8/3.000            | Capacidad depósito comb. (l.) .....    | 68             |
| TRANSMISION                          |                       | CONSUMOS Y PRESTACIONES                |                |
| Tracción .....                       | Delantera             | Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.) ....   | 6,8/8,9        |
| Núm. de marchas .....                | 5                     | Cons. medio ponderado (l./100 km.) ..  | 10,3           |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) | 31,1/39,3             | Velocidad máxima (km/h.) .....         | 221            |
| DIRECCION Y FRENOS                   |                       | Acel. 1 km. salida parada (seg.) ..... | 29,3           |
| Tipo de dirección .....              | Crem., con servo      | Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.)  | 32,5/38,6      |
| Vueltas de volante .....             | 3,25                  | Frenada a 100 km/h. (m.) .....         | 37,5           |
| Diámetro de giro (m.) .....          | 10,9                  | Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB) .....  | 66,1           |
| Frenos delanteros/traseros .....     | Dis. ven./dis., servo | PRECIO Pesetas                         |                |
|                                      |                       | 5.380.823                              |                |

Saab con Fiat, Lancia y Alfa Romeo para dar vida a una berlina familiar de la categoría máxima. El Saab 9000 es un coche que seduce por su comportamiento, por sus prestaciones y por su caja de cambio. El último coche de la firma sueca no tiene vicios a la hora de entrar en las curvas, y si se va muy deprisa tiende a tirar de morro, pero esa tendencia se corrige con levantar el pie del acelerador; la dirección asistida resulta un poco lenta, y los frenos funcionan muy bien, aunque por el precio del coche podría exigirse el sistema ABS. Al motor le falta algo de tirón a bajo régimen.

| VIRTUDES             | DEFECTOS                            |
|----------------------|-------------------------------------|
| • Comportamiento.    | • Reacciones del eje trasero.       |
| • Velocidad máxima.  | • Falta de potencia a bajo régimen. |
| • Cambio de marchas. | • Precio elevado.                   |

# En Rioja, el tinto es oro.



Carta de Oro. Rioja bien criado.



## AUDI 200 TURBO

### SUPERIOR

Audi, en su afán por lanzar coches de la categoría de los Mercedes o los BMW, entró en este segmento con paso firme, decidido, para hacerse un sitio en el mercado. Para ello diseñó una berlina muy aerodinámica, con una forma exterior en la que casi todo está supeditado al consabido Cx. Gracias a su buena penetración y a los 182 caballos que desarrolla el motor, alcanza 226

#### FICHA TÉCNICA

| MOTOR                                |                   | SUSPENSIONES Y RUEDAS                 |                |
|--------------------------------------|-------------------|---------------------------------------|----------------|
| Disponición                          | Del. longitudinal | Suspensión delantera                  | Independiente  |
| Núm. de cilindros                    | 5, en línea       | Suspensión trasera                    | Eje rígido     |
| Cilindrada (c.c.)                    | 2.144             | Llantas (pulgadas)                    | Aleación, 6x15 |
| Distribución, árbol de levas         | En cabeza         | Neumáticos                            | 205/60 VR 15   |
| Alimentación                         | Inyección y turbo | PESOS Y CAPACIDADES                   |                |
| Compresión/combustible               | 8,8/97 octanos    | Peso en orden de marcha (kg.)         | 1.290          |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)      | 182/5.700         | Volumen del maletero (dm³)            | 510            |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)         | 25,7/3.600        | Capacidad depósito comb. (l.)         | 80             |
| TRANSMISION                          |                   | CONSUMOS Y PRESTACIONES               |                |
| Tracción                             | Delantera         | Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 7,6/10,2       |
| Núm. de marchas                      | 5                 | Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 12,0           |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) | 30,2/37,5         | Velocidad máxima (km/h.)              | 226,2          |
| DIRECCION Y FRENOS                   |                   | Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 29,5           |
| Tipo de dirección                    | Cremallera, servo | Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 32,7/37,5      |
| Vueltas de volante                   | 3,5               | Frenada a 100 km/h. (m.)              | 23,0           |
| Diámetro de giro (m.)                | 10,8              | Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 67,0           |
| Frenos delanteros/traseros           | Disco/disco ABS   | PRECIO: Pesetas                       | 5.953.983      |



kilómetros por hora, velocidad que hasta hace unos años estaba limitada exclusivamente a los deportivos. El 200 Turbo es una máquina especialmente diseñada para rodar por autopista; por eso, cuando se le saca de su campo, la suspensión se vuelve excesivamente sensible a la más mínima ondulación del terreno.

#### VIRTUDES DEFECTOS

- Velocidad máxima
- Maletero amplio
- Equipamiento
- Respuesta del turbo
- Plazas traseras estrechas
- Reacciones del eje trasero

## BMW 745 i

### ALARDE TECNOLÓGICO

El 745 i es el mejor coche de la firma alemana, un prodigio de técnica, que se encierra bajo una carrocería que nunca llama la atención, porque su estilo es bastante discreto.

Motor turboalimentado, cambio automático de cuatro relaciones, con posibilidades de reglaje en función del estilo de uso; encendido electrónico digital, frenos con ABS y una larga lista de elementos complementarios sitúan a este BMW en la cúspide de los automóviles europeos. Los más de doscientos cincuenta caballos de su motor son suficientes para



conseguir los doscientos veinticinco kilómetros por hora. El 745 i se maneja sin problemas con suelo seco, pero en piso mojado su enorme potencia puede plantear problemas cuando se manifiesta con cierta brusquedad.

#### VIRTUDES DEFECTOS

- Prestaciones
- Equipamiento completo
- Frenos eficaces.
- Motor poco progresivo
- Consumos excesivos
- Precio exagerado

#### FICHA TÉCNICA

| MOTOR                                |                     | SUSPENSIONES Y RUEDAS                 |                   |
|--------------------------------------|---------------------|---------------------------------------|-------------------|
| Disponición                          | Del. longitudinal   | Suspensión delantera                  | Independiente     |
| Núm. de cilindros                    | 6, en línea         | Suspensión trasera                    | Independiente     |
| Cilindrada (c.c.)                    | 3.430               | Llantas (pulgadas)                    | Aleación 6,5 x 14 |
| Distribución, árbol de levas         | En cabeza           | Neumáticos                            | 205/70 VR 14      |
| Alimentación                         | Iny. motr. turbo    | PESOS Y CAPACIDADES                   |                   |
| Compresión/combustible               | 8/97                | Peso en orden de marcha (kg.)         | 1.590             |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)      | 252/4.900           | Volumen del maletero (dm³)            | 362               |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)         | 38,7/2.200          | Capacidad depósito comb. (l.)         | 100               |
| TRANSMISION                          |                     | CONSUMOS Y PRESTACIONES               |                   |
| Tracción                             | Trasera             | Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 10,8/11,7         |
| Núm. de marchas                      | 4 (automático)      | Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 14,5              |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) | —                   | Velocidad máxima (km/h.)              | 226               |
| DIRECCION Y FRENOS                   |                     | Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 28,3              |
| Tipo de dirección                    | De bolas con servo  | Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | —                 |
| Vueltas de volante                   | 3,5                 | Frenada a 100 km/h. (m.)              | 33                |
| Diámetro de giro (m.)                | 11,6                | Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 69,8              |
| Frenos delanteros/traseros           | Discos/discos, abs. | PRECIO: Pesetas                       | 8.243.545         |

## MASERATI BITURBO

### UN COCHE DE LEYENDA

El nombre de Maserati es algo que nos habla de carreras y competición. Ahora que los años gloriosos de la marca están atrás, sus responsables están decididos a que este coche llegue a un público de categoría. Para ello han hecho un coche de aspecto deportivo con un motor



#### FICHA TÉCNICA

|                                       | Biturbo            | Bit. Quattroporte  |
|---------------------------------------|--------------------|--------------------|
| MOTOR                                 |                    |                    |
| Disponición                           | Del. longitudinal  | Del. longitudinal  |
| Núm. de cilindros                     | 6, en V            | 6, en V            |
| Cilindrada (c.c.)                     | 2.491              | 2.491              |
| Distribución, árbol de levas          | Doble árb. en cab. | Doble árb. en cab. |
| Alimentación                          | Carburador turbo   | Carburador turbo   |
| Compresión/combustible                | 7,8/97             | 7,8/97             |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)       | 185/5.500          | 200/5.500          |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)          | 30,5/3.000         | 30,8/3.000         |
| TRANSMISION                           |                    |                    |
| Tracción                              | Trasera            | Trasera            |
| Núm. de marchas                       | 5                  | 5                  |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)  | 30,5/35,1          | 30,5/35,1          |
| DIRECCION Y FRENOS                    |                    |                    |
| Tipo de dirección                     | Cremallera         | Cremallera         |
| Vueltas de volante                    | 3,5                | 3,5                |
| Diámetro de giro (m.)                 | 11,7               | 11,7               |
| Frenos delanteros/traseros            | Disco/disco        | Disco/disco        |
| SUSPENSIONES Y RUEDAS                 |                    |                    |
| Suspensión delantera                  | Independiente      | Independiente      |
| Suspensión trasera                    | Independiente      | Independiente      |
| Llantas (pulgadas)                    | Aleación 6x14      | Aleación 6x14      |
| Neumáticos                            | 195/60 VR 14       | 195/60 VR 14       |
| PESOS Y CAPACIDADES                   |                    |                    |
| Peso en orden de marcha (kg.)         | 1.095              | 1.275              |
| Volumen del maletero (dm³)            | 200                | 200                |
| Capacidad depósito comb. (l.)         | 80                 | 80                 |
| CONSUMOS Y PRESTACIONES               |                    |                    |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 9/11,7             | 9/11,2             |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 12,9               | 12,3               |
| Velocidad máxima (km/h.)              | 213                | 215                |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 28,1               | 29,0               |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 30,9/33,3          | 30,2/32,4          |
| Frenada a 100 km/h. (m.)              | 33,8               | 33,8               |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 68,3               | 68,3               |
| PRECIO                                |                    |                    |
| Pesetas                               | 6.014.122          | 6.879.621          |

que, en su versión más moderna, alcanza los 200 caballos y los 215 kilómetros por hora. El comportamiento es bueno y se puede sacar buen partido de la potencia disponible. El coche se puede obtener con carrocería de dos y cuatro puertas. En el interior, la decoración bastante pretenciosa; pero, en cambio, la realización es mala, y se emplean materiales de calidad inferior a la exigible en un coche de este precio. En el Quattroporte nos encontramos con una carrocería similar, pero algo más larga y con puertas que permiten el acceso (algo dificultoso) a las plazas traseras. Su mayor inconveniente es el precio, que lo pone en desventaja a la hora de competir con otro modelo de características similares.

#### VIRTUDES DEFECTOS

- Prestaciones brillantes
- Confort
- Comportamiento
- Climatización
- Acabado
- Acceso a los asientos traseros.

# Mutua Nacional Asistencia: El valor de viajar seguro y tranquilo.



Tarjeta M.N. Asistencia y... ¡buen viaje, problemas!



Si su coche le deja tirado, le echamos un cable



Si su equipaje «desaparece», le ayudamos a recuperarlo



Si surgen problemas legales, le aseguramos la defensa jurídica



Si enferma o se lesiona, nos movemos por usted



**MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL**  
Con mutua confianza

Sede Social: Doctor Ferran, 3-5. BARCELONA-34. Tel. (93) 204 00 12  
67 oficinas propias y 53 delegadas en toda España

Nogué & Cia



## ALFA ROMEO GTV 2.5

### DIVERSION ASEGURADA

El Alfa Romeo en su versión más desarrollada es

un coupé de prestaciones excepcionales con un comportamiento irreprochable y unos frenos de máxima eficacia. La suavidad de funcionamiento del motor de seis cilindros, junto con su potencia y su elasticidad

son los datos destacables de una mecánica que funciona siempre a la perfección, incluso al ralentí. El Alfa Romeo es un coupé que hace doscientos veinte kilómetros por hora sin que el conductor tenga que

hacer esfuerzos de concentración para mantener el coche en línea. El modelo italiano va siempre sobre raíles, excepto en las curvas más cerradas en las que el eje trasero tiende a derrapar de forma suave, la corrección de este movimiento es muy sencilla y se hace casi sin sentir.

| VIRTUDES                                                                                                                                           | DEFECTOS                                                                                                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Prestaciones excepcionales.</li> <li>Comportamiento irreprochable.</li> <li>Frenos muy eficaces.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Terminación mejorable.</li> <li>Malta visibilidad trasera.</li> <li>Recorridos de la palanca de cambio.</li> </ul> |

#### FICHA TECNICA

|                                            |                   |                                             |                  |
|--------------------------------------------|-------------------|---------------------------------------------|------------------|
| <b>MOTOR</b>                               |                   | <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>                |                  |
| Disposición .....                          | Del. longitudinal | Suspensión delantera .....                  | Independiente    |
| Núm. de cilindros .....                    | 6, en V           | Suspensión trasera .....                    | Eje De Dion      |
| Cilindrada (c.c.) .....                    | 2.492             | Llantas (pulgadas) .....                    | Aleación, 6 x 15 |
| Distribución, árbol de levas .....         | 2, en cabeza      | Neumáticos .....                            | 195/60 HR 15     |
| Alimentación .....                         | Iny. electrónica  | <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>                  |                  |
| Compresión/combustible .....               | 9,0/97 octanos    | Peso en orden de marcha (kg.) .....         | 1.210            |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.) .....      | 160/6.000         | Volumen del maletero (dm³) .....            | 252              |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.) .....         | 21,7/4.000        | Capacidad depósito comb. (l.) .....         | 75               |
| <b>TRANSMISION</b>                         |                   | <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>              |                  |
| Tracción .....                             | Trasera           | Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.) .....       | 6,4/7,5          |
| Núm. de marchas .....                      | 5                 | Cons. medio ponderado (l./100 km.) .....    | 11,0             |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) ..... | 28,9/35,0         | Velocidad máxima (km/h.) .....              | 220              |
| <b>DIRECCION Y FRENO</b>                   |                   | Acel. 1 km. salida parada (seg.) .....      | 30,1             |
| Tipo de dirección .....                    | Cremallera        | Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) ..... | 33,1/36,9        |
| Vueltas de volante .....                   | 3,5               | Frenada a 100 km/h. (m.) .....              | 30,7             |
| Diámetro de giro (m.) .....                | 10,1              | Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB) .....       | 67,2             |
| Frenos delanteros/traseros .....           | Disco vent./disco | <b>PRECIO Pesetas</b> .....                 | 3.221.213        |

#### FICHA TECNICA

|                                             | 944                | 944 Turbo                              |
|---------------------------------------------|--------------------|----------------------------------------|
| <b>MOTOR</b>                                |                    |                                        |
| Disposición .....                           | Del. longitudinal  | Del. longitudinal                      |
| Núm. de cilindros .....                     | 4, en línea        | 4, en línea                            |
| Cilindrada (c.c.) .....                     | 2.479              | 2.479                                  |
| Distribución, árbol de levas .....          | En cabeza          | En cabeza                              |
| Alimentación .....                          | Inyec. electrónica | Iny. elec. con turbo                   |
| Compresión/combustible .....                | 10,6/97 octanos    | 8,0/97 octanos                         |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.) .....       | 163/5.800          | 220/5.800                              |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.) .....          | 20,9/3.000         | 33,6/3.500                             |
| <b>TRANSMISION</b>                          |                    |                                        |
| Tracción .....                              | Trasera            | Trasera                                |
| Núm. de marchas .....                       | 5                  | 5                                      |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) .....  | 28,7/37,0          | 33,7/42,0                              |
| <b>DIRECCION Y FRENO</b>                    |                    |                                        |
| Tipo de dirección .....                     | Cremallera         | Crem. asistida                         |
| Vueltas de volante .....                    | 3,75               | 3,25                                   |
| Diámetro de giro (m.) .....                 | 10,3               | 10,4                                   |
| Frenos delanteros/traseros .....            | D. vent./d. vent.  | D. vent./d. vent.                      |
| <b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>                |                    |                                        |
| Suspensión delantera .....                  | Independiente      | Independiente                          |
| Suspensión trasera .....                    | Eje De Dion        | Eje De Dion                            |
| Llantas (pulgadas) .....                    | Aleación 7 x 15    | Ale. 7 x 16/8 x 16                     |
| Neumáticos .....                            | 185/70 VR 15       | 205/55 VR 16 del.<br>225/50 VR 16 del. |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>                  |                    |                                        |
| Peso en orden de marcha (kg.) .....         | 1.180              | 1.280                                  |
| Volumen del maletero (dm³) .....            | 220/440            | 220/440                                |
| Capacidad depósito comb. (l.) .....         | 80                 | 80                                     |
| <b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>              |                    |                                        |
| Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.) .....       | 7,1/8,3            | 7,7/8,5                                |
| Cons. medio ponderado (l./100 km.) .....    | 11,2               | 14,4                                   |
| Velocidad máxima (km/h.) .....              | 217,0              | 245,0                                  |
| Acel. 1 km. salida parada (seg.) .....      | 29,8               | 26,4                                   |
| Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) ..... | 33,8/38,4          | 32,8/36,3                              |
| Frenada a 100 km/h. (m.) .....              | 32,0               | 20,6                                   |
| Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB) .....       | 69,8               | 69,1                                   |
| <b>PRECIO</b>                               |                    |                                        |
| Pesetas .....                               | 6.483.533          | 9.149.973                              |

## PORSCHE 944

### BRILLANTE HEREDERO

El 944 está destinado a ser el continuador del mito Porsche 911, ya que éste, aunque no dudamos le queda cuerda para rato, tiene ya una larga carrera a sus espaldas. Los ingredientes para hacerlo atractivo son: una carrocería de línea moderna y agradable, unos motores de funcionamiento irreprochable y un comportamiento excelente. La versión atmosférica es muy progresiva y tira desde pocas revoluciones, mientras que el Turbo es más brusco. La potencia en el Turbo aparece de

imprevisto para catapultarlo a una velocidad superior a los 240 kilómetros por hora. La carrocería es para dos plazas, ya que el espacio que queda detrás de los asientos traseros es totalmente simbólico. En ninguno de los dos modelos el consumo es excesivo, sino bastante menor de lo que cabía esperar.

| VIRTUDES                                                                                                         | DEFECTOS                                                                                                          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Comportamiento.</li> <li>Prestaciones.</li> <li>Manejabilidad.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Precio.</li> <li>Cambio duro.</li> <li>Visibilidad hacia atrás.</li> </ul> |



**CITROËN VISA GTi,  
R-11 TURBO, y R-5  
GT TURBO**

## PEQUEÑOS «PURA SANGRE»

**D**ESDE hace poco más de un año se puede hacer realidad, en España, el sueño de muchos automovilistas: poder disponer de un vehículo que les permita cubrir sus necesidades cotidianas, como son ir al trabajo o desplazarse tranquilamente de un lugar a otro con la familia, y a la vez ofrezca unas prestaciones de alto nivel para disfrutar de una conducción deportiva, cuando el ánimo así lo aconseje. No es que antes no existieran coches que reunieran estas características, el problema era que para ello había que recurrir a vehículos de importación con el consiguiente desembolso de una cantidad elevada de dinero. Hoy, por menos de un millón y medio de pesetas, tenemos tres modelos para elegir, derivados todos de turismos de gran producción. Se trata del Citroën Visa GTi, con un motor de inyección capaz de desarrollar 105 caballos, y de dos modelos de la marca Renault, el R-5 y el R-11, sobrealimentados por



### CONSUMO



|                         | Citroën<br>Visa GTi | R-11<br>Turbo | R-5<br>GT Turbo |
|-------------------------|---------------------|---------------|-----------------|
|                         | Litros/100 km.      |               |                 |
| <b>CIUDAD</b>           |                     |               |                 |
| A 27,2 km/h. de media   | 9,1                 | 10,0          | 9,8             |
| <b>CARRETERA</b>        |                     |               |                 |
| A 90 km/h. de cruce     | 6,6                 | 6,0           | 6,3             |
| En conducción rápida    | 10,4                | 10,8          | 10,5            |
| <b>AUTOPISTA</b>        |                     |               |                 |
| A 120 km/h. de cruce    | 8,2                 | 7,8           | 8,2             |
| A 140 km/h. de cruce    | 10,8                | 10,4          | 9,7             |
| A 180 km/h. de cruce    | 14,7                | 13,9          | 13,6            |
| <b>AUTONOMÍA MEDIA</b>  |                     |               |                 |
| Consumo medio ponderado | 8,3                 | 8,6           | 8,5             |
| Recorrido (kilómetros)  | 470                 | 500           | 530             |

### PRESTACIONES



#### VELOCIDAD MÁXIMA (km/h.)

#### ACELERACIÓN (seg.)

400 m. salida parada  
1.000 m. salida parada  
De 0 a 100 km/h.

#### RECUPERACIÓN (seg.)

400 m. desde 40 km/h. en 4.<sup>a</sup>  
400 m. desde 40 km/h. en 5.<sup>a</sup>  
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.<sup>a</sup>  
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.<sup>a</sup>  
De 80 a 120 km/h. en 4.<sup>a</sup>  
De 80 a 120 km/h. en 5.<sup>a</sup>

|                                            | Citroën<br>Visa GTi | Renault<br>11 Turbo | Renault<br>5 GT Tur. |
|--------------------------------------------|---------------------|---------------------|----------------------|
| VELOCIDAD MÁXIMA (km/h.)                   | 185,6               | 188,1               | 198,0                |
| ACELERACIÓN (seg.)                         |                     |                     |                      |
| 400 m. salida parada                       | 17,5                | 16,6                | 15,7                 |
| 1.000 m. salida parada                     | 31,3                | 31,1                | 29,6                 |
| De 0 a 100 km/h.                           | 9,8                 | 9,7                 | 8,6                  |
| RECUPERACIÓN (seg.)                        |                     |                     |                      |
| 400 m. desde 40 km/h. en 4. <sup>a</sup>   | 18,0                | 18,6                | 18,0                 |
| 400 m. desde 40 km/h. en 5. <sup>a</sup>   | 19,1                | 20,5                | 20,1                 |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 4. <sup>a</sup> | 32,4                | 33,2                | 32,9                 |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 5. <sup>a</sup> | 35,5                | 37,2                | 36,4                 |
| De 80 a 120 km/h. en 4. <sup>a</sup>       | 8,4                 | 9,8                 | 8,6                  |
| De 80 a 120 km/h. en 5. <sup>a</sup>       | 11,0                | 12,3                | 11,8                 |

un turbocompresor y respectivamente con 115 y 105 caballos.

El R-11 Turbo es la opción más lógica para quien valore, además de unas prestaciones de primer orden, un habitáculo amplio y cómodo donde puedan viajar cuatro adultos sin estrecheces. El Visa y el otro modelo de Renault no tienen un interior tan cuidado y el espacio es, también, mucho más reducido. En el Citroën hay otra pega suplementaria, y es que el maletero está prácticamente comido por una gruesa rueda de repuesto.

La solución del turbo en los coches de Renault les hace más rápidos en aceleraciones y velocidades máxima, pero el motor atmosférico del Visa GTi se recupera con mayor facilidad. En general, el R-5 es el más rápido de los tres vehículos; su motor es el mismo que el R-11, pero reglado de forma que da diez caballos más. El comportamiento mejor es el de Citroën. El R-5 tiene unas reacciones más bruscas que obligan a tener un nivel alto de conducción para ir deprisa, lo que contrasta con la nobleza del R-11.

### BALANCE FINAL



|                      | Citroën  | R-11     | R-5      |
|----------------------|----------|----------|----------|
| Velocidad máxima     | 3.° **** | 2.° **** | 1.° **** |
| Aceleraciones        | 3.° **** | 2.° **** | 1.° **** |
| Recuperaciones       | 1.° **** | 3.° **** | 2.° **** |
| Consumo              | 1.° **** | 3.° **** | 2.° **** |
| Transmisión          | 1.° **** | 3.° **** | 2.° **** |
| Caja de cambio       | 1.° **** | 1.° **** | 1.° **** |
| Frenos               | 1.° **** | 3.° **** | 2.° **** |
| Dirección            | 2.° ***  | 2.° ***  | 1.° **** |
| Comportamiento       | 1.° **** | 2.° **** | 2.° **** |
| Aplicaciones urbanas | 1.° **** | 3.° **** | 2.° **** |
| Autonomía            | 3.° **** | 2.° **** | 1.° **** |
| Habitabilidad        | 2.° **** | 1.° **** | 3.° ***  |
| Maletero             | 3.° *    | 1.° **** | 2.° **** |
| Confort              | 2.° **** | 1.° **** | 3.° **   |
| Posición conductor   | 2.° **** | 2.° **** | 1.° **** |
| Sonoridad            | 2.° **** | 2.° **** | 1.° **** |
| Equipamiento         | 1.° **** | 1.° **** | 2.° **** |
| Calidad-precio       | 2.° **** | 2.° **** | 1.° **** |

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





## FICHA TÉCNICA

| MOTOR                                |                       | SUSPENSIONES Y RUEDAS                 |                    |
|--------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|--------------------|
| Disposición                          | Central transversal   | Suspensión delantera                  | Independiente      |
| Núm. de cilindros                    | 8, en V               | Suspensión trasera                    | Independiente      |
| Cilindrada (c.c.)                    | 2.927                 | Llantas (pulgadas)                    | Aleac. 165 TRX 390 |
| Distribución, árbol de levas         | 2, en cabeza          | Neumáticos                            | 220/55 VR 390      |
| Alimentación                         | Inyección mecánica    | PESOS Y CAPACIDADES                   |                    |
| Compresión/combustible               | 9,2/97 octanos        | Peso en orden de marcha (kg.)         | 1.340              |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)      | 240/7.000             | Volumen del maletero (dm³)            | 180                |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)         | 26,5/5.000            | Capacidad depósito comb. (l.)         | 74                 |
| TRANSMISION                          |                       | CONSUMOS Y PRESTACIONES               |                    |
| Tracción                             | Tras. con autobloc.   | Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 9,2/10,0           |
| Núm. de marchas                      | 5                     | Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 15,5               |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) | 22,9/31,0             | Velocidad máxima (km/h.)              | 250,0              |
| DIRECCION Y FRENO                    |                       | Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 27,8               |
| Tipo de dirección                    | Cremallera            | Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 28,7/30,6          |
| Vueltas de volante                   | 3,5                   | Frenada a 100 km/h. (m.)              | 25,0               |
| Diámetro de giro (m.)                | 12                    | Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 74,5               |
| Frenos delanteros/traseros           | Dis. vent./Dis. vent. | PRECIO Pesetas                        | 10.337.948         |

## FERRARI 308 GTB

### UN PURA SANGRE MUY DOCIL

El 308 es el abanderado de la producción Ferrari porque no sólo es el más barato de todos los que se comercializan, aunque cueste más de diez millones de pesetas, sino también porque luce todas las virtudes y defectos de los coches distinguidos por el caballo rampante. El 308 GTB en su versión

Quattrovalvole es un fiero de la carretera que impresiona por la nobleza de su comportamiento y por su facilidad de conducción; es un coche dócil siempre que se respeten unos límites lógicos. El motor, un ocho

cilindros con 32 válvulas, empuja con una energía impresionante que permite llegar a los doscientos

cincuenta kilómetros por hora con aceleraciones que cortan la respiración. La dirección es dura y el

cambio sólo es fácil de manejar cuando se lleva el motor a regímenes elevados.



| VIRTUDES                   | DEFECTOS                 |
|----------------------------|--------------------------|
| • Estabilidad excepcional. | • Terminación mejorable. |
| • Facilidad de conducción. | • Maletero simbólico.    |
| • Precio de recompra.      | • Visibilidad posterior. |

## BMW M 635 CSI

### «M» DE MAGIA

Motorsport es la filial de BMW que se encarga de los temas de competición de la marca y a ella se le encomendó la personalización de un serie de modelos para darles auténtico carácter de deportivos. Se retocan asientos, volante y algunos otros elementos del interior, y se añaden alerones «spoilers», etcétera, en la parte

externa, que ofrece así un aspecto mucho más agresivo. Pero donde radica el verdadero atractivo de estos automóviles es en un motor. Concretamente, el del 635 es un seis cilindros en línea con una culata de veinticuatro válvulas, que desarrolla la admirable

potencia de 286 caballos. A pesar de ello su comportamiento es bastante noble y cualquier

conductor queda hipnotizado por la magia de sus prestaciones; ... cualquiera que pueda



| VIRTUDES               | DEFECTOS                              |
|------------------------|---------------------------------------|
| • Buenas prestaciones. | • Instrumentación incompleta.         |
| • Comportamiento.      | • Plazas traseras justas.             |
| • Motor muy elástico.  | • Poca autonomía a velocidades altas. |

disponer de los diez millones y medio que hay que pagar para poseer uno de estos coches.

## FICHA TÉCNICA

| MOTOR                                |                     | SUSPENSIONES Y RUEDAS                 |                    |
|--------------------------------------|---------------------|---------------------------------------|--------------------|
| Disposición                          | Del. longitudinal   | Suspensión delantera                  | Independiente      |
| Núm. de cilindros                    | 6, en línea         | Suspensión trasera                    | Independiente      |
| Cilindrada (c.c.)                    | 3.453               | Llantas (pulgadas)                    | Aleac., 165 TR 390 |
| Distribución, árbol de levas         | 2, en cabeza        | Neumáticos                            | 220/55 VR 390      |
| Alimentación                         | Iny. electrónica    | PESOS Y CAPACIDADES                   |                    |
| Compresión/combustible               | 10,5/97 octanos     | Peso en orden de marcha (kg.)         | 1.500              |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)      | 286/6.500           | Volumen del maletero (dm³)            | 280                |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)         | 34,7/4.500          | Capacidad depósito comb. (l.)         | 70                 |
| TRANSMISION                          |                     | CONSUMOS Y PRESTACIONES               |                    |
| Tracción                             | Tras. con autobloc. | Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 8,1/10,2           |
| Núm. de marchas                      | 5                   | Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 13,8               |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) | 33,3/41,1           | Velocidad máxima (km/h.)              | 248,3              |
| DIRECCION Y FRENO                    |                     | Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 27,7               |
| Tipo de dirección                    | Crem. asistida      | Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 31,1/33,3          |
| Vueltas de volante                   | 3                   | Frenada a 100 km/h. (m.)              | 30,5               |
| Diámetro de giro (m.)                | 11,2                | Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 66,1               |
| Frenos delanteros/traseros           | Disc. vent./disc.   | PRECIO Pesetas                        | 10.498.805         |

## FERRARI MONDIAL CABRIOLET

### CABALLOS AL VIENTO

El poseer un Ferrari es un signo de distinción y riqueza al que no tienen acceso muchas personas.

Pero si además de ser Ferrari es descapotable, parece sencillamente que se trata de un cuento de hadas. El Mondial Cabriolet es, sin embargo, una realidad que por algo más de doce millones y medio de pesetas podemos hacer rodar en el asfalto. Su mecánica, un motor de ocho cilindros en V, alimentado por inyección, que desarrolla 240 caballos

de potencia, es capaz de satisfacer a los conductores más exigentes. El comportamiento es

brillante, la presentación atractiva y el acabado de máxima calidad. En el interior de este coupé,

diseñado por Pininfarina, todo es lujo y confort. Su exclusividad y belleza provocarán la envidia y

admiración de todas las gentes que, a buen seguro, volverán la cabeza a su paso.



## FICHA TÉCNICA

| MOTOR                                |                       | SUSPENSIONES Y RUEDAS                 |                    |
|--------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|--------------------|
| Disposición                          | Central transversal   | Suspensión delantera                  | Independiente      |
| Núm. de cilindros                    | 8, en V               | Suspensión trasera                    | Independiente      |
| Cilindrada (c.c.)                    | 2.927                 | Llantas (pulgadas)                    | Aleac., 180 TR 390 |
| Distribución, árbol de levas         | 2x2, en cabeza        | Neumáticos                            | 240/55 VR 390      |
| Alimentación                         | Inyección mecánica    | PESOS Y CAPACIDADES                   |                    |
| Compresión/combustible               | 9,2/97 octanos        | Peso en orden de marcha (kg.)         | 1.490              |
| Potencia máx./régimen (CV/rpm.)      | 240/7.000             | Volumen del maletero (dm³)            | 175                |
| Par máx./régimen (mkg./rpm.)         | 26,5/5.000            | Capacidad depósito comb. (l.)         | 87                 |
| TRANSMISION                          |                       | CONSUMOS Y PRESTACIONES               |                    |
| Tracción                             | Tras. con autobloc.   | Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)       | 9,6/11,2           |
| Núm. de marchas                      | 5                     | Cons. medio ponderado (l./100 km.)    | 17,3               |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) | 23,6/32,0             | Velocidad máxima (km/h.)              | 242,2              |
| DIRECCION Y FRENO                    |                       | Acel. 1 km. salida parada (seg.)      | 27,9               |
| Tipo de dirección                    | Cremallera            | Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) | 29,3/33,2          |
| Vueltas de volante                   | 3,5                   | Frenada a 100 km/h. (m.)              | 39,3               |
| Diámetro de giro (m.)                | 12,5                  | Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)       | 75,9               |
| Frenos delanteros/traseros           | Dis. vent./Dis. vent. | PRECIO Pesetas                        | 12.638.675         |

| VIRTUDES                  | DEFECTOS                               |
|---------------------------|----------------------------------------|
| • Motor excelente.        | • Dirección lenta y pesada.            |
| • Comportamiento.         | • Capota difícil de ajustar.           |
| • Presentación y acabado. | • Pedales desplazados hacia el centro. |

## FERRARI 308 GTB CONTRA PORSCHE 944 TURBO

### DUELO DE TITANES

**D**URANTE este último año hemos hecho gran cantidad de pruebas comparativas, pero quizá sea ésta la más espectacular de todas. No es muy corriente disponer a la vez de un Ferrari y un Porsche que cuestan entre ambos la nada despreciable cantidad de veinte millones de pesetas. El enfrentamiento entre estos dos modelos viene a resumir la vieja polémica entre la razón y la pasión. El Porsche 944 Turbo puede considerarse como el representante del primero de los calificativos: su comportamiento, consumos, manejabilidad y confort le convierten en la opción más lógica de compra. Por el



#### BALANCE FINAL

|                    | Ferrari | Porsche |
|--------------------|---------|---------|
| Velocidad máxima   | 1.***** | 2.***** |
| Aceleraciones      | 2.***** | 1.***** |
| Recuperaciones     | 1.***** | 2.***** |
| Consumo            | 2.***   | 1.***   |
| Transmisión        | 1.****  | 2.****  |
| Caja de cambio     | 1.****  | 2.****  |
| Frenos             | 1.***** | 1.***** |
| Dirección          | 2.***** | 1.***** |
| Comportamiento     | 1.***** | 1.***** |
| Aptitudes urbanas  | 1.****  | 2.****  |
| Autonomía          | 2.****  | 1.****  |
| Habitabilidad      | 2.***   | 1.***   |
| Maletero           | 2.***   | 1.***   |
| Confort            | 2.****  | 1.****  |
| Posición conductor | 2.****  | 1.****  |
| Sonoridad          | 2.****  | 1.****  |
| Equipamiento       | 1.***** | 1.***** |
| Calidad-precio     | 1.****  | 2.***   |

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

contrario, el 308 GTB es un coche más atípico, menos equilibrado, pero tiene un carisma especial y, además, sus ventas son tan reducidas que cada coche de la marca italiana es casi una pieza de museo, con lo que su precio de reventa es muy superior.

Interiormente el contraste entre ambos vehículos es grande: el encanto y la

fantasía latina destacan sobre la sobriedad y eficacia germana. El Ferrari lleva una tapicería de cuero en color rojo, mientras que el Porsche es opcional y hay que pagar por ella unas trescientas mil pesetas suplementarias. En ambos casos la postura de conducción es muy tumbada, debido a lo bajas que son las carrocerías, y la visibilidad hacia atrás es reducida. El maletero del coche alemán no tiene unas dimensiones grandes, pero puede caber un pequeño equipaje; en el Ferrari, sin embargo, es prácticamente simbólico.

Sentados al volante y circulando deprisa por la carretera, decidirse por uno u otro modelo no resulta, al igual que en el resto de los apartados, nada fácil. Si queremos un coche eficaz, rápido, robusto y fiable, tendremos que inclinarnos por el 944 Turbo. Si, en cambio, nos gusta disfrutar de la conducción y tener entre manos un deportivo de ensueño, sin duda debemos encaminar nuestros pasos hacia el Ferrari.

## Marlboro LEISURE WEAR

**M**ARLBORO Leisure Wear, una línea de ropa relacionada con el tiempo libre, acaba de irrumpir en el mercado español. El lanzamiento de Marlboro Leisure Wear se ha realizado a través de un acuerdo entre Philips Morris, la empresa que alentó el desarrollo internacional de la marca, y Vistamil, S. A., de Valencia, tercera empresa nacional productora de jeans. La colección primavera-verano 1986 será la que marque la pauta de la primera andadura en el mercado español de esta línea internacional. Audaz, vanguardista, exclusiva, distinta y elegante... Estos son algunos de los calificativos que definen las prendas seleccionadas para nuestra primera temporada. La selección de materiales, terminación impecable, cuidada confección y controles de calidad inflexibles son los principios con que Andrea de Adamich, creador de la línea, triunfó internacionalmente, y que Marlboro Leisure Wear se propone respetar sin concesiones en nuestro país. La colección ha sido creada para posicionarse como un sinónimo de prestigio y exclusividad. Eso ha determinado una política comercial que canalizará las ventas sólo a través de una cuidada selección de comercios capaces de mantener el nivel de público y atención que estas prendas exigen. En paralelo, los ya tradicionales jeans Marlboro, que con tanto éxito ha venido comercializando Vistamil, S. A., pasarán a tener de ahora en adelante todos los elementos diferenciadores de estilo y etiquetas que identifican a la línea Marlboro Leisure Wear.



#### CONSUMO

|                        | Ferrari        | Porsche |
|------------------------|----------------|---------|
|                        | Litros/100 km. |         |
| <b>CIUDAD</b>          |                |         |
| Velocidad muy variable | 19,6           | 18,8    |
| <b>CARRETERA</b>       |                |         |
| A 90 km/h. de cruce    | 9,2            | 8,7     |
| En conducción rápida   | 17,3           | 16,8    |
| <b>AUTOPISTA</b>       |                |         |
| A 120 km/h. de cruce   | 10,0           | 8,5     |
| A fondo                | 15,1           | 14,9    |
| <b>AUTONOMIA MEDIA</b> |                |         |
| Consumo medio ponder.  | 15,5           | 14,7    |
| Recorrido (kilómetros) | 450            | 515     |

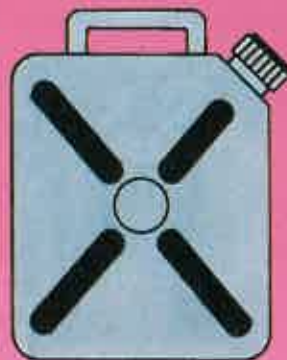
#### PRESTACIONES

|                               | Ferrari | Porsche |
|-------------------------------|---------|---------|
| <b>VELOC. MAXIMA (km/h.)</b>  | 250,0   | 241,0   |
| <b>ACELERACION (seg.)</b>     |         |         |
| 400 m. salida parada          | 15,2    | 14,6    |
| 1.000 m. salida parada        | 27,8    | 26,4    |
| De 0 a 100 km/h.              | 6,9     | 6,4     |
| <b>RECUPERACION (seg.)</b>    |         |         |
| 400 m. desde 40 km/h. en 4ª   | 19,1    | 19,2    |
| 400 m. desde 40 km/h. en 5ª   | 22,4    | 20,8    |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 4ª | 28,7    | 31,5    |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 5ª | 30,6    | 33,3    |
| De 80 a 120 km/h. en 4ª       | 8,0     | 8,3     |
| De 80 a 120 km/h. en 5ª       | 12,1    | 12,2    |



# EL MAS Y EL MENOS

EN un año de trabajo han pasado por nuestras manos cerca de doscientos coches, algunos en más de una ocasión. Todas y cada una de las veces han sido sometidos a diversas pruebas, lo que en ocasiones ha producido valores distintos en las mediciones —pero normalmente con diferencias escasas— de consumos y prestaciones. La casi totalidad de los coches que se ofrecen en nuestro mercado han sido ya analizados, pese a que nuestra historia es muy corta. En todo caso, los que quedan son ya modelos poco menos que residuales o de escaso interés para los lectores. Pues bien, en estas páginas que siguen exponemos los valores más interesantes, como consumos, velocidad máxima, prestaciones y aceleración. Sólo cuando estos valores los vemos comparados adquirieren su valor. Sobre todo aquellos conceptos en los que las variaciones son mínimas. Por ejemplo, en los consumos nos encontramos con que las diferencias entre los valores máximos y mínimos apenas son de un par de litros, y los empates entre varios modelos son muy frecuentes. Resaltemos que las cifras de consumos *reales* son increíblemente bajas si las comparamos con las que se obtenían hace simplemente cinco años. En este sentido, es de destacar el inmenso esfuerzo de toda la industria de la automoción, y ya no nos extrañan los valores inferiores a los cinco litros en los consumos a 90 km/h. Claro que las normas de homologación obtienen aun valores más bajos, pero nunca al alcance de los conductores.



## CONSUMO MINIMO

**H**ACE dos semanas publicamos un estudio sobre los consumos de los coches que hoy ruedan por nuestras carreteras. Un error en el programa del ordenador hizo que la lista publicada contuviese algunos errores que hoy tratamos de corregir. Como ya explicamos en su día, el consumo ponderado no es la media aritmética de los tres consumos (a 90, 120 y urbano), sino la media corregida, en función del tipo de recorrido: 60 por 100 en ciudad, 30 por 100 en carretera a 90 km/h., y 10 por 100 en autopista a 120 km/h. Este consumo ponderado es más próximo al real que el simple promedio de los tres obtenidos.

| GASOLINA                  |     |           | DIESEL                    |     |           |
|---------------------------|-----|-----------|---------------------------|-----|-----------|
|                           | CV  | L/100 km. |                           | CV  | L/100 km. |
| 1. Citroën Visa TRS ..    | 60  | 6,4       | 1. Ford Fiesta D .....    | 54  | 6,1       |
| Fiat Uno 55 .....         | 55  | 6,4       | 2. Peugeot 205 .....      | 60  | 6,6       |
| 3. Fiat Uno 45 .....      | 45  | 6,6       | 3. Ford Escort D .....    | 54  | 6,7       |
| 4. Fiat Uno 70 .....      | 70  | 6,7       | 4. Ford Orion D .....     | 54  | 6,7       |
| 5. Peugeot 205 XL/GL ..   | 55  | 7,0       | 5. Citroën Visa D .....   | 60  | 6,8       |
| 6. Fiat Regata ES .....   | 65  | 7,1       | 6. VW Passat D .....      | 54  | 6,8       |
| Opel Corsa 1200 ..        | 55  | 7,1       | 7. Fiat Regata 1900 D ..  | 65  | 7,0       |
| VW Polo 40 .....          | 40  | 7,1       | 8. Renault 9 GTD .....    | 55  | 7,0       |
| 9. Innocenti Minitre ..   | 54  | 7,3       | 9. Renault 11 GTD ...     | 55  | 7,0       |
| 10. Renault 5 TL .....    | 46  | 7,4       | 10. Volvo 340 .....       | 54  | 7,1       |
| 11. Austin Metro 1300 ..  | 63  | 7,6       | 11. Opel Kadett D .....   | 55  | 7,1       |
| Renault 11 GTL .....      | 60  | 7,6       | 12. Citroën BX 19 D ...   | 65  | 7,2       |
| Opel Corsa 1000 ..        | 45  | 7,6       | 13. Talbot Horizon D ..   | 65  | 7,2       |
| Opel Corsa 1300 ..        | 70  | 7,6       | 14. Fiat Regata 1700 D .. | 58  | 7,3       |
| 15. Renault 11 TXE .....  | 80  | 7,7       | 15. Mercedes 190 D ..     | 72  | 7,3       |
| 16. Renault 5 GTL .....   | 55  | 7,8       | 16. Seat Ibiza D .....    | 55  | 7,3       |
| 17. Ford Escort 1600 ..   | 79  | 7,9       | 17. VW Santana TD ...     | 70  | 7,3       |
| Peugeot 205 XR/SR ..      | 65  | 7,9       | 18. Seat Ronda D .....    | 55  | 7,6       |
| Renault 9/11 TSE ..       | 72  | 7,9       | 19. Seat Málaga D .....   | 55  | 7,6       |
| 20. Rover 216 .....       | 83  | 7,9       | 20. Talbot Solara D ....  | 65  | 7,8       |
| 21. Citroën BX 14 .....   | 72  | 8,0       | 21. Renault 25 TD .....   | 85  | 7,9       |
| Peugeot 205 6R ...        | 63  | 8,0       | Lancia Thema .....        | 110 | 7,9       |
| Rover 216 Vitesse ..      | 102 | 8,0       | 23. Fiat Argenta TD ...   | 90  | 8,2       |
| 24. Citroën BX 19 GT ..   | 105 | 8,1       | Renault 18 D .....        | 67  | 8,2       |
| Peugeot 205 GTI ...       | 105 | 8,1       | 25. Mercedes 250 D ..     | 90  | 8,3       |
| 26. Opel Kadett 1600 ..   | 90  | 8,2       | 26. BMW 524 TD .....      | 115 | 8,5       |
| 27. Seat Ronda 1500 ..    | 85  | 8,4       | 27. Alfa 90 TD .....      | 110 | 8,6       |
| Seat Ibiza 1500 ...       | 85  | 8,4       | Mercedes 300 D ..         | 109 | 8,6       |
| Seat Ibiza 1200 ...       | 63  | 8,4       | 29. Peugeot 505 GT TD ..  | 95  | 8,7       |
| Citroën Visa GTI ...      | 105 | 8,4       | 30. Opel Rekord TD ...    | 86  | 9,2       |
| VW Polo 1300 .....        | 55  | 8,4       |                           |     |           |
| 32. Renault 5 GT Turbo .. | 115 | 8,5       |                           |     |           |
| Seat Málaga 1500 ..       | 85  | 8,5       |                           |     |           |
| Talbot Horizon 1500 ..    | 65  | 8,5       |                           |     |           |
| 35. Peugeot 205 GT ...    | 83  | 8,6       |                           |     |           |
| VW Passat 1800 ..         | 90  | 8,6       |                           |     |           |
| VW Golf GTi .....         | 112 | 8,6       |                           |     |           |
| 38. Maestro Mayfair ...   | 83  | 8,7       |                           |     |           |
| Fiesta L .....            | 45  | 8,7       |                           |     |           |
| VW Santana 1800 ..        | 90  | 8,7       |                           |     |           |



## CADA DIA MAS VELOCES

**D**E los 258 coches probados en estos dos años, nada menos que 39 coches superan los 200 kilómetros por hora. Hace escasamente tres años no llegaban a media docena. Esto es un índice más de la importancia que los constructores dan a la velocidad máxima. Entre los lentos, los modernos que ocupan las primeras posiciones son ya veteranos como el 2 CV y el Renault 4. Entre los diesel se vuelve a poner de manifiesto la rapidez de los turbodiesel, pese a que el más rápido de todos sea el potente y excelente Mercedes 300 D de la serie W-124, que no debemos confundir con el 300 D de la serie W-123, ya casi desaparecido.

### LOS MAS RAPIDOS (Gasolina)

|                        | (Kilómetros por hora) |
|------------------------|-----------------------|
| 1. Ferrari 308 GTB     | 250                   |
| 2. Porsche 928 S       | 248                   |
| 3. BMW 635 CSI         | 246                   |
| 4. Porsche 944 Turbo   | 245                   |
| 5. Porsche 911 Carrera | 242                   |
| Ferrari Mondial        | 242                   |
| 7. Ferrari 400i        | 234                   |
| 8. Jaguar Sover HE     | 230                   |
| 9. BMW 535 M           | 228                   |
| R-25 V6 Turbo          | 228                   |

### (Diesel)

|                     | (Segundos) |
|---------------------|------------|
| 1. Mercedes 300     | 192        |
| 2. BMW 524 Td       | 185        |
| 3. Alfa 90 Td       | 180        |
| 4. Mercedes 250 D   | 176        |
| 5. Renault 25 Td    | 175        |
| 6. Volvo 760 Td     | 172        |
| 7. Rover 2400 Td    | 172        |
| 8. Rekord 2.3 Td    | 172        |
| 9. Citroën CX 25 Td | 169        |
| 10. Mercedes 190 D  | 164        |

### LOS MAS LENTOS (Gasolina)

|                       | (Kilómetros por hora) |
|-----------------------|-----------------------|
| 1. Trabant Tramp      | 100                   |
| 2. Citroën 2 CV       | 119                   |
| 3. Renault 4 TL       | 125                   |
| 4. Ford Fiesta 1000   | 136                   |
| 5. Citroën Visa 11 E  | 136                   |
| 6. Renault 5 TI       | 138                   |
| 7. Citroën LNA 11 RE  | 139                   |
| 8. Opel Corsa 1000    | 142                   |
| 9. Fiat Uno 45        | 143                   |
| 10. Innocenti Minitre | 143                   |

### (Diesel)

|                     | (Segundos) |
|---------------------|------------|
| 1. Volvo 340 D      | 133        |
| 2. Ronda D          | 136        |
| 3. Ford Orion D     | 143        |
| 4. Ford Escort      | 144        |
| 5. Seat Ibiza       | 146        |
| 6. Renault 9 GTD    | 147        |
| 7. VW Passat D      | 147        |
| 8. Fiat Uno D       | 148        |
| 9. Renault 11 GTD   | 148        |
| 10. Talbot Solara D | 149        |

## MAXIMA ACELERACION

**D**E los más de 250 coches probados en los dos años de pruebas nos hemos encontrado de todo: desde los que literalmente nos pegan al respaldo del asiento hasta los que nos desesperan por su escasa capacidad de aceleración. En estos cuadros puede apreciarse la diferencia que todavía existe entre los coches de gasolina y diesel; y entre estos últimos, el gran salto adelante que ha supuesto la turboalimentación.



### LOS QUE MAS (aceleración de 0 a 1.000 m., saliendo de parado)

|                        | (Segundos) |
|------------------------|------------|
| 1. Porsche 911 Carrera | 25,2       |
| 2. Porsche 944 Turbo   | 26,4       |
| 3. Porsche 928 S       | 27,4       |
| 4. BMW 635 CSI         | 27,7       |
| 5. Ferrari 308 GTB     | 27,8       |
| 6. Ferrari Mondial     | 27,9       |
| 7. Maserati 225        | 28,1       |
| 8. BMW 745i            | 28,3       |
| 9. Ferrari 400i        | 28,4       |
| 10. BMW 323i           | 29,2       |

### (Diesel)

|                      | (Segundos) |
|----------------------|------------|
| 1. Lancia Thema      | 33,2       |
| 2. BMW 524 Td        | 33,2       |
| 3. Alfa 90 Td        | 34,3       |
| 4. Mercedes 300 D    | 34,9       |
| Volvo 760 Td         | 34,9       |
| 6. Opel Rekord Td    | 35,2       |
| 7. Peugeot 505 Td    | 35,4       |
| Renault 25 Td        | 35,4       |
| 9. Fiat Argenta Td   | 35,7       |
| 10. Citroën CX 25 Td | 36,3       |

### LOS QUE MENOS (Gasolina)

|                       | (Segundos) |
|-----------------------|------------|
| 1. Citroën 2 CV       | 44,8       |
| 2. Renault 4 TL       | 44,0       |
| 3. Ford Fiesta 1000   | 41,0       |
| 4. Suzuki SJ 410      | 40,4       |
| 5. Renault Super 5 TL | 39,4       |
| 6. VW Polo 40         | 38,9       |
| 7. Opel Corsa 1000    | 38,9       |
| 8. Citroën Visa 11 E  | 38,9       |
| 9. Fiat Uno 45        | 38,7       |
| 10. Renault 9 GTC     | 38,5       |

### (Diesel)

|                        | (Segundos) |
|------------------------|------------|
| 1. Ford Orion D        | 41,2       |
| 2. Ford Escort D       | 41,2       |
| 3. Seat Ronda D        | 40,2       |
| 4. Talbot Solara D     | 39,9       |
| 5. Fiat Uno D          | 39,6       |
| 6. Renault 11 GTD      | 39,4       |
| 7. Renault 9 GTD       | 39,4       |
| 8. Opel Kadett D       | 39,3       |
| 9. VW Passat D         | 39,2       |
| 10. Fiat Regata 1700 D | 39,0       |

# LA TECNOLOGIA CONVENCE

## BUJIAS SUPER CON NUCLEO DE COBRE.

### FIABILIDAD

- Alta tensión asegurada: chispa sin fallos.
- Rápido alcance de la temperatura de autolimpieza: mínima formación de incrustaciones.
- Amplio grado térmico: tan fiable en ciudad como en autopista.

### CALIDAD

- Aislante especial: excelentes propiedades térmicas y mecánicas.
- Envuelta exterior termocontraída sobre el aislante: superior hermeticidad a los gases.
- Punta de aislante prolongada: impide fallos de encendido en funcionamiento intermitente o lento.

### LARGA DURACION

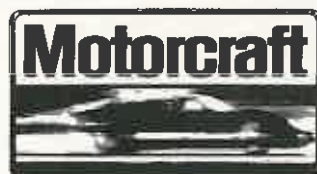
- Electrodo de níquel/cromo/hierno:
  - menos desgaste
  - mínima variación de la separación entre electrodos
  - economiza combustible durante más kilómetros.

### FACIL ELECCION

- 10 referencias cubren la mayor parte de los vehículos europeos.
- Más de 30 referencias con y sin resistor cubren la mayor parte de las aplicaciones posibles en automoción.

### COMERCIALIZACION

- A través de Concesionarios y Servicios Oficiales Ford y Distribuidores Motorcraft: más de 600 puntos de venta.
- Atractivo empaquetado.
- Guía de aplicaciones de bolsillo.
- Folleto técnico.
- Expositores.



# LA TECNOLOGIA VENDE

## LLEGAR MUY LEJOS

(a 90 km/h)

**A** los actuales precios de los combustibles, tiene mucho interés el saber hasta dónde llegará cada uno de los coches con 1.000 pesetas de carburante en el depósito. O lo que



es lo mismo, con algo más de 16 litros de gasóleo, 11,5 litros de gasolina normal o algo más de diez litros de gasolina super. Como es comprensible, los diesel son los que más lejos llegan; no sólo por el bajo precio del gasóleo, sino porque son, por lo general, bajos en consumo. Y entre los de gasolina no tienen que ser los de utilización de la barra los que más lejos llegan, porque algunos suelen consumir más que los de super.

| DIESEL            | Kms.  |
|-------------------|-------|
| 1. Ford Fiesta D  | 393,4 |
| 2. Peugeot 205 D  | 383,4 |
| 3. VW Santana TD  | 350,6 |
| Talbot Horizon D  | 350,6 |
| Citroën BX D      | 350,6 |
| 6. Ford Orion D   | 336,0 |
| Ford Escort D     | 336,0 |
| Fiat Uno D        | 336,0 |
| 9. Renault 11/9 D | 329,2 |
| 10. VW Passat D   | 310,2 |

| GASOLINA NORMAL      | Kms.  |
|----------------------|-------|
| 1. Renault 9/11 GYL  | 210,8 |
| 2. VW Polo 40        | 205,3 |
| 3. Seat Ibiza 1200   | 198,2 |
| Renault 5 TL         | 198,2 |
| VW Polo 55           | 198,2 |
| 6. Seat Ronda 1200   | 191,6 |
| 7. Talbot Horizon LS | 185,4 |
| 8. Citroën LNA RE    | 182,4 |
| 9. Ford Fiesta L     | 155,3 |
| 10. Suzuki SK 410    | 123,6 |

| GASOLINA SUPER       | Kms.  |
|----------------------|-------|
| 1. Fiat Uno 55       | 250,1 |
| 2. Innocenti Minitre | 219,4 |
| Fiat Uno 45          | 219,4 |
| 4. Peugeot 205 GR    | 215,1 |
| 5. Opel Corsa 1200   | 210,8 |
| 6. Peugeot 205 SR/XR | 206,8 |
| 7. Metro 1300 HLE    | 202,9 |
| 8. Peugeot 205 GL/XL | 199,1 |
| Renault 5 GTS        | 199,1 |
| Peugeot 205 GL/XL    | 199,1 |

## LO QUE VALEN LOS CABALLOS

**T**RADICIONALMENTE, cada caballo de potencia de un automóvil nos lo han cobrado a precio de alazán árabe... al menos en lo que a determinadas marcas se refiere. Por eso es reconfortante ver cómo cada caballo de un Renault 5 GT Turbo y sus 11.693 pesetas cuestan cuatro veces menos que los caballos, suponemos que «rampantes», de un Ferrari 400 Mondial. Como es lógico, entre los caballos más caros figuran los de los diesel, tanto atmosféricos como turbo.

| LOS MAS CAROS            | Plas./CV |
|--------------------------|----------|
| 1. Ferrari Mondial       | 52.661   |
| 2. Ferrari 400i          | 51.891   |
| 3. Mercedes 190 D        | 50.479   |
| 4. Mercedes 250 D        | 46.470   |
| 5. Porsche 911 Carrera   | 44.690   |
| 6. Ferrari 308 GTS       | 44.538   |
| 7. Volvo 760 Turbodiesel | 44.135   |
| 8. Volvo 340 Diesel      | 42.511   |
| 9. Mercedes 300 D        | 41.911   |
| 10. Porsche 928 S        | 41.849   |

| LOS MAS BARATOS       | Plas./CV |
|-----------------------|----------|
| 1. Renault 5 GT Turbo | 11.693   |
| 2. Citroën Visa GTI   | 12.371   |
| 3. Seat Ibiza 1500    | 12.542   |
| 4. Corsa TR 1300      | 12.639   |
| 5. Wartburg Berlina   | 12.704   |
| 6. Fiesta XR2         | 12.837   |
| 7. Horizon GLS        | 12.923   |
| 8. Renault 18 Turbo   | 13.617   |
| 9. Austin Metro 1300  | 13.859   |
| 10. Seat Ibiza 1200   | 14.089   |

## LO QUE CUESTA LA VELOCIDAD

**A** menudo tenemos la creencia de que sólo los automóviles muy caros son capaces de alcanzar velocidades elevadas. Algo hay de esto, pero la verdad es que también hay automóviles veloces a precios moderados. Ferrari y Wartburg encabezan las listas de los más veloces y lentos en pesetas/kilómetros por hora.

| LOS MAS BARATOS       | Plas. km./h. |
|-----------------------|--------------|
| 1. Wartburg Berlina   | 4.812        |
| 2. Trabant Tramp      | 5.043        |
| 3. Citroën 2 CV       | 5.348        |
| 4. Corsa 1000         | 5.410        |
| 5. Corsa TR 1300      | 5.461        |
| 6. Volkswagen Polo 40 | 5.592        |
| 7. Renault 4 TL       | 5.650        |
| 8. Corsa 1200         | 5.757        |
| 9. Seat Ibiza 1200    | 5.917        |
| 10. Austin Metro 1300 | 5.980        |

| LOS MAS CAROS          | Plas. km./h. |
|------------------------|--------------|
| 1. Ferrari 400i        | 69.854       |
| 2. Ferrari Mondial     | 52.225       |
| 3. Porsche 928 S       | 50.623       |
| 4. Porsche 911 Carrera | 42.658       |
| 5. BMW 635 CSI         | 42.333       |
| 6. Ferrari 308 GTB     | 41.351       |
| 7. Porsche 944 Turbo   | 37.347       |
| 8. BMW 745i            | 36.475       |
| 9. Maserati 425        | 31.998       |
| 10. Mercedes 280 SEL   | 30.967       |

1.º trimestre. 2.º trimestre. 3.º trimestre (cifras acumuladas).

|              |        |       |        |       |        |       |
|--------------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|
| RENAULT 11   | 15.878 | 12,4% | 34.843 | 13,4% | 53.567 | 14,0% |
| OPEL CORSA   | 10.884 | 8,5%  | 20.317 | 7,8%  | 32.369 | 8,4%  |
| PEUGEOT 205  | 8.068  | 6,4%  | 16.421 | 6,3%  | 27.670 | 7,2%  |
| RENAULT 5    | 6.403  | 5,0%  | 14.918 | 5,7%  | 22.240 | 5,8%  |
| FORD FIESTA  | 6.020  | 4,8%  | 14.932 | 5,7%  | 20.618 | 5,4%  |
| RENAULT 9    | 6.925  | 7,0%  | 14.289 | 5,5%  | 18.845 | 4,8%  |
| FORD ESCORT  | 5.780  | 4,6%  | 10.899 | 4,2%  | 15.676 | 4,1%  |
| RENAULT 18   | 5.086  | 4,0%  | 10.618 | 4,1%  | 14.502 | 3,8%  |
| CITROEN BX   | 4.758  | 3,6%  | 9.450  | 3,6%  | 13.535 | 3,6%  |
| VW POLO      | 3.224  | 1,6%  | 9.129  | 3,5%  | 13.019 | 3,5%  |
| SEAT PANDA   | 3.288  | 4,2%  | 10.094 | 3,9%  | 13.181 | 3,4%  |
| EDRO ORION   | 4.941  | 3,9%  | 9.086  | 3,5%  | 12.558 | 3,3%  |
| SEAT Ibiza   | 5.554  | 4,6%  | 8.873  | 3,4%  | 11.457 | 3,0%  |
| VW PASSAT    | 4.488  | 3,5%  | 8.867  | 3,3%  | 11.337 | 3,0%  |
| T-HORIZON    | 4.341  | 3,4%  | 7.551  | 2,9%  | 9.836  | 2,6%  |
| SEAT MALAGA  | —      | —     | 4.402  | 1,7%  | 9.664  | 2,5%  |
| SEAT RONDA   | 3.385  | 2,7%  | 5.570  | 2,2%  | 8.007  | 2,1%  |
| CITROEN VISA | 2.388  | 1,9%  | 4.778  | 1,8%  | 7.091  | 1,9%  |
| PEUGEOT 505  | 2.338  | 1,8%  | 4.437  | 1,7%  | 6.362  | 1,7%  |
| OPEL ASCONA  | 1.720  | 1,4%  | 3.342  | 1,4%  | 4.957  | 1,2%  |
| OPEL KADETT  | 1.240  | 1,0%  | 3.235  | 1,2%  | 4.427  | 1,1%  |
| FORD SIERRA  | 1.037  | 0,8%  | 2.541  | 1,0%  | 4.134  | 1,1%  |
| RENAULT 25   | 921    | 0,7%  | 2.772  | 1,1%  | 3.993  | 1,0%  |
| OPEL REKORD  | 723    | 0,6%  | 1.668  | 0,6%  | 2.301  | 0,6%  |
| VW GOLF      | 251    | 0,2%  | 1.907  | 0,4%  | —      | —     |



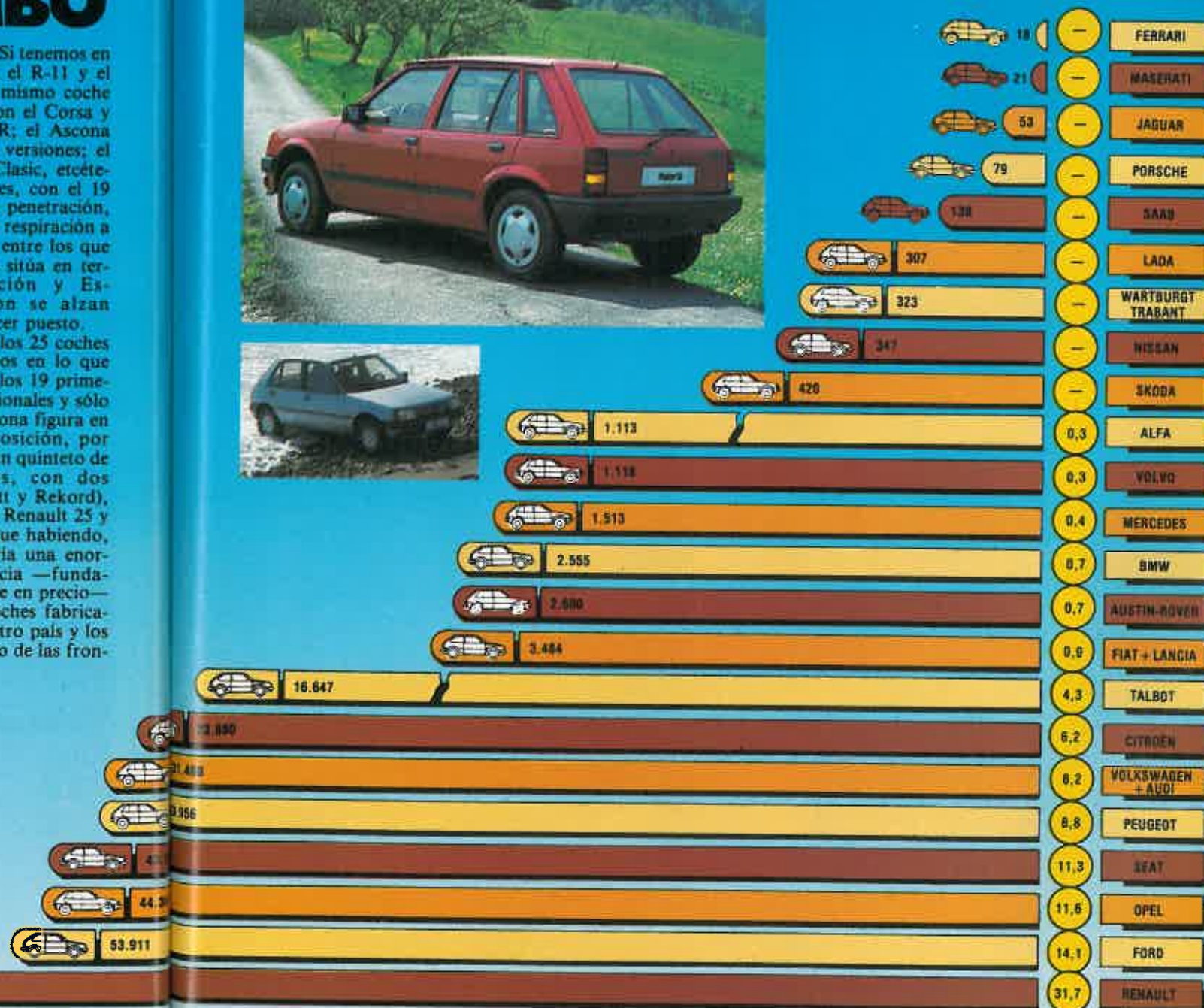
## EL PODER DEL ROMBO

Se cierra en septiembre el tercer trimestre del año, en el que no se han producido grandes sorpresas sobre lo visto en los meses anteriores. Marca a marca, Renault sigue imponiendo su «rombo» en un mercado que supondrá a final de año poco más del medio millón de unidades. Con una penetración del 31,7 por 100, va a acabar el 85 con un tercio de las ventas totales en nuestro país. Como marca, es Ford la que se sitúa en segunda posición, sin bien en verdad que la red Seat + Audi + Volkswagen superaría a Ford y a su compatriota Opel. La firma estatal Seat, pese a la inyección que en el último trimestre ha supuesto el Málaga, apenas llega a 11,3 por ciento, cifra inimaginable hace un par de años. Cierran la lista Peugeot, con sólo el 205 como bien vendido —en el último trimestre las ventas del nuevo 505 deben lógicamente animarse—; Citroën, en donde ocurre tres cuartos de lo mismo con el BX y Talbot. En esta última, si descontamos los Horizon vendidos a la Policía, apenas habrían llegado al 3 por 100 de penetración nacional.

Por modelos, el dominio del Renault 11 es

aplastante. Si tenemos en cuenta que el R-11 y el R-9 son el mismo coche (como lo son el Corsa y el Corsa TR; el Ascona en sus dos versiones; el Polo y el Clasic, etcétera), entonces, con el 19 por 100 de penetración, dejarían sin respiración a sus rivales, entre los que el Corsa se sitúa en tercera posición y Escort + Orion se alzan hasta el tercer puesto.

De entre los 25 coches más vendidos en lo que va de año, los 19 primeros son nacionales y sólo el Opel Ascona figura en vigésima posición, por delante de un quinteto de importados, con dos Opel (Kadett y Rekord), el Sierra, el Renault 25 y el Golf. Sigue habiendo, pues, todavía una enorme diferencia —fundamentalmente en precio— entre los coches fabricados en nuestro país y los del otro lado de las fronteras.



## MECCANO

## ARMADOS DE PACIENCIA

Paciencia, imaginación y amor al Meccano son condiciones imprescindibles para llegar a conseguir estas creaciones, que nacidas para morir enorgullecen a sus autores.

**N**O son juguetes ni tampoco se venden. Todas son piezas únicas nacidas del placer de construir algo nuevo que supere lo hecho anteriormente, porque los aficionados al Meccano en general lo son desde la infancia. Ahora la mayoría ronda la cincuentena, aunque también los hay casi niños que, movidos por el amor de sus mayores hacia este hobby, lo han hecho suyo. Muchos son ingenieros, abogados, mecánicos u

oficinistas capaces de ocupar sus horas de ocio en dar vida a modelos ideados en su imaginación de los que se sienten orgullosos. Dar vida a una de estas piezas es un trabajo de montaje, pero también de creación, ya que, después de elegir lo que se quiere construir, viene una fase complicada para buscar la forma de materializar la idea con los medios que se tienen al alcance. Bocetos, pruebas y soluciones técnicas se suceden antes de ponerse a montar una de estas obras que una vez realizadas hacen olvidar el tiempo invertido. Luego, cuando se ha exhibido o la han visto los amigos, volverá a ser de nuevo un montón de hierros y tornillos preparados para montar un nuevo objeto totalmente distinto del anterior.

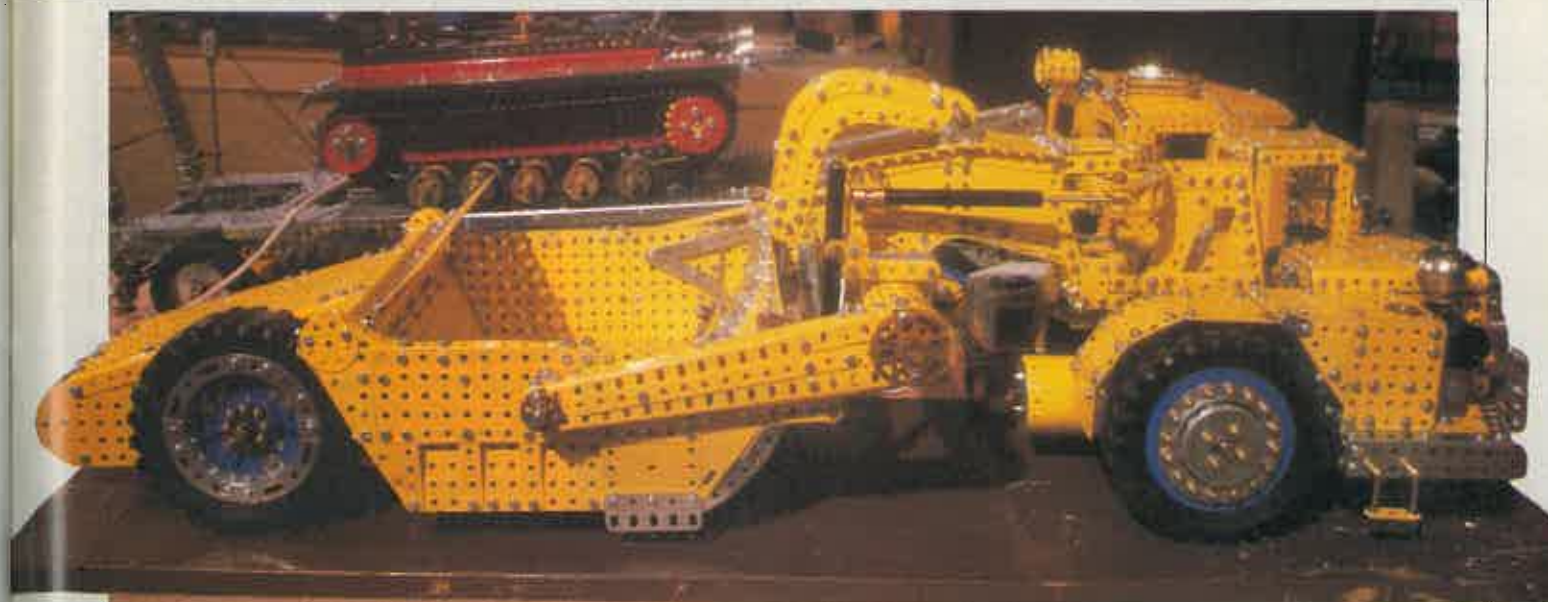
El nacimiento del Meccano se remonta a principios de siglo y coincide con una época de auge de la mecánica y la ingeniería. En sus primeros momentos es sólo un juguete de utilidad

didáctica que permite a los niños con unas pocas piezas perforadas, ejes y ruedas utilizar su imaginación para hacer sus propios juguetes. Pero poco a poco la construcción desmontable evoluciona hasta permitir la reducción de cualquier tipo de estructura o mecanismo.

La casa Meccano, consciente de las posibilidades de sus piezas y para motivar a los aficionados, organizaba concursos que contribuyeron a fomentar nuevas ideas, pero ya hace más de veinticinco años que estos concursos pasa-

Meticulosos y muy detallistas son los forofos del Meccano, capaces de dar vida a cuanto imagina su mente con unas simples chapas ensambladas por tornillos.

Con materiales adecuados y mucha imaginación todo es posible. Desde montar un moderno Fórmula 1 hasta remontarse a los años treinta para imitar a Ettore Bugatti.





Lograr una buena réplica es importante, pero mucho más lo es dotarla de movimiento.

ron a la historia. Ahora los aficionados al Meccano, unidos desde hace seis años, tienen una ocasión al año para mostrar al público sus obras en las exposiciones que ellos mismos organizan con el apoyo de alguna institución. Exposiciones a las que acuden con sus mejores obras y para las que trabajan todo el año. La recompensa la obtienen cuando los visitantes, ajenos a lo que

pueden dar de sí unos simples sistemas de construcción desmontables, se quedan admirados de las posibilidades que ofrece cuando se pone trabajo y sobre todo imaginación en el empeño.

La última de estas exposiciones acaba de clausurarse en la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid. A ella han acudido 30 aficionados de toda España, con un total de 104 variadas

obras, muchas de ellas verdaderos estudios de física y mecánica escondidos bajo la inocente apariencia de un juguete de chapa.

Norias que funcionan como las de verdad, relojes exactos con calendario, proyectores y cámaras de fotos utilizables, máquinas de dibujar y un largo etcétera se encontraban junto con estudiadas maquetas o perfectas reproducciones de vehículos a motor dotados de movimiento propio. También, entre estas obras de adultos, se podían ver sencillas construcciones realizadas por niños y adolescentes, no por ello menos interesantes e imaginativas.

Pero el problema fundamental de los Meccanos es que ya no se fabrican en España. Ahora el plástico ha sustituido al hierro, y es muy difícil encontrar piezas originales. Hay que recurrir a amigos, buscar por todas partes e incluso comprar elementos en Inglaterra o Francia para poder dar vida a los nuevos montajes que surgen de la imaginación, para los que no suele ser suficiente la gran cantidad de material acumulado durante años por cada uno de los forofos de este hobby, que prefieren desprenderse de cualquier cosa antes que de uno de sus hierros perforados o de sus viejos tornillos.

**María Jesús Beneit**  
Fotos: **Alex Puyol**

## EN GRUPO<sup>16</sup> VEMOS LA TV SIN INTERFERENCIAS.

TV16

Ni internas ni externas. Porque la televisión del Grupo 16 será independiente y libre. Abierta a todas las opiniones y todas las tendencias. Plural. Sin consignas ni doctrinas. Y además, amena. Pensada para todos. Para que guste a todos. Así vemos la TV en Grupo 16. Y estamos preparados para cuando se ponga en marcha. Porque en Grupo 16 vamos a por ella.

## Comprar y vender



EL  
MAYOR  
STOCK DE OPEL  
DE TODA ESPAÑA



### Movilauto, S. A.

Más de 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**

### Vagma es LANCIA

López de Hoyos, 62  
Avda. de los Toreros, 14  
Tels. 411 67 44 - 245 72 02  
Talleres: Javier Ferrero, 3, 5 y 7  
También placa turística

### 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.



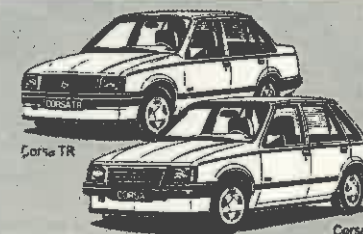
### Ya tenemos ese Corsa que Vd. esperaba. Nuevos Opel Corsa 4 y 5 puertas.

Ya los tenemos para Vd. Son los nuevos Corsa 4 y 5 puertas, que aumentan la ya amplia gama de posibilidades que le ofrecen los Corsa. Venga a ver el que prefiere. Los tenemos todos. Para que encuentre siempre el que mejor se adapta a sus necesidades. Aquí los tiene. Le esperamos con las puertas abiertas.

Véalos en

**motor gas**

Concha Espina, 20. Tels. (91) 250 15 18/61. MADRID  
Victor de la Serna, 12. Tels. (91) 458 65 00/04



### SEAT Castellana Motor, S. A.



CASTELLANA, 278 -  
Madrid 28046

TELS. 215 33 40 - 215 51 59

TENEMOS EL COCHE DE OCASION QUE DESEA Y GARANTIZADO HASTA 12 MESES FINANCIACION HASTA 36 MESES

**¡¡COMPRUEBELO!!  
¡¡LE ESPERAMOS!!**

Sr. Mora - Sr. Echevarría - Sr. Corpas - Sr. Arroyo

TAMBIEN ABIERTO  
SABADOS Y DOMINGOS



**Red Seat. La garantía más fuerte**

## BAVIERA MOTORS



## ES BMW

en todo



**FREE TAX**  
Y también  
con placa turística

### BAVIERA MOTORS S.A. Concesionario oficial BMW

EXPOSICION Y TALLERES

Avda. Manoteras, núm. 2. Km. 5,300 Ctra. Burgos. Tel. 766 40 00.  
28050 MADRID.

EXPOSICIONES

P.º de la Castellana, 242. Tel. 733 93 90. 28046 MADRID  
Príncipe de Vergara, 276. Tels. 458 66 17-18. 28016 MADRID

# EN GRUPO,<sup>16</sup> VAMOS CON LA TECNOLOGIA POR DELANTE.

TV16

Foto: Bassat Ogilvy & Mather

Porque hoy, solamente con nuestra capacidad y profesionalidad, no sería posible informarle de todo cuanto sucede en el mundo. Para lograrlo, es necesaria la tecnología. La técnica más avanzada. De la que el Grupo 16 ha hecho un buen uso desde su nacimiento. Gracias a ella, le dimos una nueva imagen a la información.

Fuimos los primeros en editar un periódico a color, con tres ediciones diarias. Y hoy, con la tecnología a nuestro lado, seguimos avanzando. Preparados para lo que venga. Incluso para la TV privada. Sólo hace falta que se ponga en marcha. Entonces, ya verá.

**GENTE SOBRE RUEDAS**

## BEGOÑA Y SUSI LAS FARAONAS



**C**UANDO después de casi cuatro mil kilómetros por el desierto, Begoña Kaibel y Susi Cabal divisaron las pirámides egipcias, respiraron aliviadas. Atrás quedaban diez días de penalidades y polvo durante los cuales habían resistido la más dura prueba de su carrera deportiva: el Rallye de los Faraones, que este año, en su cuarta edición, ha sido el más duro y largo de su historia. Además, ellas eran el único equipo femenino que había logrado llegar a la meta, lo que ya de por sí es un triunfo para cualquier participante.

Begoña y Susi, o «las niñas» —apelativo cariñoso con que se las conoce—, forman un equipo muy compenetrado y entre ellas no existen problemas a la hora de coger el volante porque las dos

se sienten seguras cuando es la otra la que conduce, hasta el punto de que en los largos tramos del Faraones cambiaban de puesto a mitad del recorrido. Esta estrategia, poco usual, les ha dado muy buenos resultados, aunque a punto estuvieron de no terminar la prueba cuando tan sólo faltaba una etapa. Ellas eran las mejor clasificadas del equipo Nissan —estaban en el puesto trece—, y por este motivo se decidió que fueran a por todas el último día.

Por ello, aligeraron el coche al máximo dejando en el Patrol tan sólo lo estrictamente imprescindible. Cuando se quedaron atascadas no tenían ni una pala para intentar salir. Al final, tras un precioso tiempo perdido, otro coche les ayudó y así pudieron llegar a la meta en el puesto veinte.

Después de la experiencia del Faraones están dispuestas a repetir el próximo año, pero confiesan que con un París-Dakar no se atreverían. «Este rallye ha sido muy duro —explica Begoña— y pensamos que un París-Dakar, con etapas mucho más largas y poco tiempo para descansar, es demasiado para hacerlo simplemente por afición. Además, yo tengo mi trabajo y no creo que pudiera dejarlo casi dos meses». De momento lo va compaginando con las carreras a base de pedir días libres, que luego le descuentan de las vacaciones. Por su parte, Susi, que no trabaja, compagina sus compromisos de Nissan con la participación como copiloto en la Copa Corsa, mientras encuentra un trabajo, ya que al igual que para Begoña los coches son un hobby.



KAWASAKI GPZ 250 R

## SALON DE TOKIO REINAS JAPONESAS

**E**n el Salón de Tokio, inaugurado la pasada semana, se ha visto claramente la lucha sin cuartel entablada entre los cuatro colosales de la motocicleta para acaparar definitivamente el mercado mundial. Hace solamente unos años, los ja-

poneses eran los líderes de la producción de motos de gran cilindrada. Sin embargo, ahora su capacidad creativa y productiva se ha ido ampliando hasta llegar a los modelos del cuarto de litro. El camino escogido por éstos es claro: ofrecer a los aficionados motos

deportivas que parecen recién salidas de un circuito.

Honda, primer fabricante del Sol Naciente, ha presentado la CBR-400-F, denominada Fórmula 3. Va equipada con un motor pluricilíndrico con 16 válvulas y también con el sistema REV.

HONDA VFR 750 F



HONDA CBR 400 F FORMULA 3



YAMAHA TZR 250

Este pone en funcionamiento dos de las cuatro válvulas que tiene cada cilindro, hasta los medios regímenes de rotación, para, a partir de ahí, ponerse todas en marcha. Junto con este modelo figuraba la versión R de la VF-750, que, según parece, por su estructura, mecánica y prestaciones, ocupa actualmente el lugar más destacado en esta cilindrada. Siempre en los 400 centímetros cúbicos, Honda ha presentado también la VF-400-R, con distribución por cascada de piñones y todos los componentes que tienen sus hermanas de mayor cilindrada. Sobre decir que la línea estética, además de ser agresiva, es armónica.

Junto a la superpotente FJ-1200, Yamaha ha presentado la TZR-250, de dos tiempos, equipada con un chasis de lo más espectacular, similar al que se emplea en competición, y un gran disco de freno de 300 milímetros con pin-

za de cuatro bombines en la rueda delantera. Al margen de sus prestaciones, que seguramente son muy elevadas, hay que destacar el aspecto Full Racing que ofrece esta cuarta de litro, destinada preferentemente al mercado japonés.

En el stand de Suzuki la estrella ha sido la versión de 1.100 centímetros cúbicos de la ya conocida GSX-750-R, que tanto éxito ha tenido entre los aficionados a las motos deportivas. Para esta versión no se ha variado el aspecto estético ni tampoco la parte mecánica. Las prestaciones son escalofriantes: más de doscientos sesenta kilómetros por hora, con un motor que desarrolla 135 caballos de potencia.

### Menos sofisticación

Al contrario que los demás fabricantes, que han basado en la sofisticación mecánica los nuevos modelos, Kawasaki se ha mantenido en una línea más conservadora. La GPZ-250-R, de cuatro tiempos y refrigeración líquida, es la última creación de esta marca. Su apariencia algo clásica, en comparación a las demás competidoras, está compensada por la robustez mecánica, el consumo contenido de gasolina y unas prestaciones de todo respeto. A su lado estaba también la nueva Ninja de 1.000 centímetros cúbicos, que se diferencia de la anterior versión por las prestaciones mucho más elevadas y

unos cuantos retoques en general.

Después de este salón queda claro el interés de los cuatro grandes constructores de motos en fabricar modelos de media y pequeña cilindrada, más fáciles de vender y menos acosados por las limitaciones de velocidad, sonoridad e impuestos. Después de ver estas maravillas, en las que el acabado y la tecnología aplicada a los propulsores alcanzan un alto nivel, sólo se plantea un problema: qué moto escoger.

Gigi Corbetta

Fotos: Daniel Monteverde

### FE DE ERRATAS

En algunas páginas del resumen de pruebas de este número, se han deslizado algunas erratas. Los datos correctos son los siguientes:

Pág. 50, Seat Ronda GLX, consumo a 90 km/h.: 6,1 litros.

Pág. 55, Seat Málaga GLX, consumo 90 km/h.: 6,1 litros.

Pág. 57, Renault 11, GTL, consumo ponderado: 7,6 litros. Tipo carburante: gasolina normal.

Pág. 58, Ford Escort GL 1.3, consumo ponderado: 8,5 litros.

Pág. 101, Mercedes 190 D, aceleración un kilómetro: 38,1 segundos.

A ofensiva de la industria japonesa se centra ahora en el cuarto de litro.

# FORMULA FORD PREPARADOS, LISTOS... YA



En Portugal, y de la mano de Miguel Oliveira, ya se han celebrado tres carreras con gran éxito, el mismo que sin duda tendrá la Fórmula Ford también en España.

**L**A Fórmula Ford, la escuela de pilotaje de la que han salido Ayton Senna, Emerson Fittipaldi, Jody Schekter y James Hunt, y por la que han pasado casi todos los pilotos anglosajones de la Fórmula reina, va a ser una realidad en España. Este campeonato, avalado por una larga trayectoria, basa su éxito en los bajos costes y en el estricto reglamento, que da las mismas oportunidades a todos los

pilotos. El coche, listo para correr, costará alrededor de millón y medio de pesetas, tan sólo un poco más del precio de un Renault 5 Turbo. Además, los gastos de mantenimiento no son excesivos y los neumáticos obligatorios son de calle, limitados a seis por carrera.

Este Campeonato de Promoción, que nació en Inglaterra

en 1967 y rápidamente se extendió por el continente, llegando también a México, Estados Unidos y Canadá, abrirá una nueva puerta a los jóvenes pilotos españoles, ya que viene a cubrir, con garantías de continuidad, el hueco existente des-

de hace algunos años que no han sido capaces de llenar las Fórmulas Nacional y Fiesta, abocadas a desaparecer por su escasisima relevancia. Además, al ser una fórmula de base implantada en distintos países, dará ocasión a los españoles de

medirse con sus colegas europeos en igualdad de condiciones, ya que Ford España pretende que los reglamentos para nuestro país no difieran de los europeos y así facilitar la participación internacional. Al ser un trofeo abierto, cualquiera pue-

Antonio Albacete, con un fórmula de hace dos años, hizo sus pinitos con los portugueses en la segunda carrera, que se celebró en Estoril.

Como un Fórmula 1 en pequeño, los vehículos utilizados son una excelente escuela de pilotaje.



El robusto motor Kent de 110 caballos de potencia impulsa a estos monoplazas que no llegan a la media tonelada de peso.

organiza todos los años en el país vecino para que midan sus fuerzas en igualdad de condiciones todos los ganadores nacionales. Serán, con toda probabilidad, Van Diemen, y, al igual que ha ocurrido este año en Portugal, la primera carrera se celebrará a mediados de septiembre, estando previsto que hasta final de año se disputen cuatro o cinco pruebas. Después de que Ford España venda estos primeros 25 coches, otros chasis podrán introducirse, pero siempre tubulares y con el motor

portantes en un Campeonato de Promoción, Ford España contará con la colaboración de un *sponsor* con el que firmará, en principio, por tres años, para asegurar la continuidad, y además piensa concienciar a sus concesionarios de la importancia de la competición en la imagen de la marca para animarlos a la formación de equipos oficiales, algo así como en la actualidad ocurre en las Copas Renault. También piensa dotar el trofeo con buenos premios en metálico, sin necesidad de recurrir a la aportación de los fabricantes de componentes, dejando así una puerta abierta para que también ellos inviertan el dinero en el patrocinio de algún equipo.

La Fórmula Ford estará regida por una comisión integrada por representantes de la marca, el Real Automóvil Club de España, el Real Automóvil Club de Cataluña y el presidente de la Federación Española, y cuyo director general será Joaquín Verdegay.

Las bases están sentadas a falta de dar algunos retoques al reglamento y atar los últimos cabos sueltos. Sólo queda esperar al próximo septiembre para que sea realidad en España este Campeonato de Promoción, que augura espectaculares carreras y despertará vocaciones, siendo quizá algún día la escuela de pilotaje de un futuro piloto español de Fórmula 1.

En cuanto a los premios, uno de los capítulos más im-

M.º Jesús Benelt  
Fotos: Alex Puyol

# PRUEBA DEL RALT-VW DE ADRIAN CAMPOS AUTOESCUELA DE CAMPEONES

MOTOR 16 ha tenido la oportunidad de hacer una toma de contacto con el coche que Adrián Campos ha llevado al tercer puesto final en el Campeonato Alemán de Fórmula 3. Esta categoría es el paso obligatorio para todos aquellos que quieren llegar a la Fórmula 1. De la F-3 se salta ya a la F-1 o como mínimo a la Fórmula 3000.



**E**L circuito de Nurburgring estaba inmerso en una neblina densa que apenas permitía vislumbrar las ruinas del castillo de Nurburg. La lluvia estuvo cayendo durante toda la noche. La pista estaba mojada, a lo que había que sumar el aceite y la goma dejados por las diez carreras de la jornada anterior. Todo ello no constituiría una excusa para los tres trompos que íbamos a hacer, pero sí fue una pequeña frustración, ya que impidió el poder «tirar» del coche como lo hubiéramos podido hacer en caso de estar el asfalto seco. Teníamos, además, poco tiempo y la obligación moral de devolver el coche íntegro.

Los preparativos para la prueba fueron breves, rutinarios para los mecánicos pero exaltantes para nosotros. Lo primero que hizo Toni Lozano, el mecánico de confianza de Adrián Campos desde hace cuatro años, fue colocar la batería, una batería pequeña que se retira y se carga cada vez que el coche debe permanecer parado. Luego, él mis-

mo puso el coche en marcha y aguardamos unos diez minutos hasta que el motor tomó temperatura.

Para pilotar estos coches es primordial la buena disposición de conducción: distancias al volante y pedales, y sobre todo el arnés de seguridad, de seis puntos, que debe sujetar con firmeza. Como nuestras medidas difieren un tanto del tipo de jockey del que goza Adrián, Toni debió desplazar hacia atrás el asiento y ensanchar en buena medida el arnés. ¡Esa «barriga»...! Una vez sentados y atados nos sentimos aprisionados, pero al estar todo a mano no tuvimos problema alguno: nada de confort, pero sí toda la funcionalidad del mundo. Adrián nos pasó el volante, que es extraíble mediante una simple presión, y las piernas quedaron embutidas sin posibilidades de movimiento.

Tras los últimos consejos de Campos, de su mecánico y, por fin, de Bertram Schafer, el jefe del equipo, conectamos los interruptores del encendido y

de la bomba de gasolina y, por fin, presionamos el botón de arranque. El motor comenzó a girar con un ronroneo grave pero nada espectacular. Pisamos el embrague a fondo, un embrague de recorrido corto y bastante resistencia, para meter después la primera, que se encuentra situada atrás y a la izquierda, tras vencer la presión de un muelle. El cambio protestó con un quejido, cosa normal en estas cajas.

Ante nosotros se encontraba la salida de boxes. Arrancamos casi sin acelerar, nos atreveríamos a decir que con suavidad, pero vigilando para no calar el motor ante toda la concurrencia. Hay que decir que las caladas no son raras con estos embragues de tan corto recorrido y que, por el contrario, si se pasa uno con el acelerador se sale a lo Gran Premio, aunque la circunstancia no lo requiera. Realizamos la maniobra con cuidado y enfilamos suavemente la pista. Segunda, tercera... hasta llegar a la primera curva.

La suspensión parece inexistente si se

compara con la de un coche de calle, pero el asfaltado perfecto del circuito alemán da una sensación reconfortante de firmeza. El pedal del freno parece muy duro y no tiene nada que ver con el tacto esponjoso de un turismo, pero... ¡alto, que duro no quiere decir ineficaz! No nos atrevemos a hacer frenadas espeluznantes, pero en cuanto apuramos un poco notamos lo cortas que se pueden hacer las distancias.

El cambio, rapidísimo, es una maravilla; parece que la palanca tira de la mano para que las marchas se introduzcan solas, eso sí, a condición de llevarla bien por su sitio, pues de lo contrario las marchas no entran. La verdad es que eso no nos ocurrió más que una vez. Citaremos por fin el motor. Sus cerca de 170 caballos de potencia no son espeluznantes, pero si al salir de las curvas se pisa el acelerador con ganas se nota todo su empuje.

Pero en estos coches lo difícil no es apurar el motor, sino el chasis, la estabilidad y los frenos para llegar a una



El monopla Ralt de Fórmula 3 no es un coche fácil de conducir. Hay que tener un buen nivel de pilotaje para no hacer figuras raras como la de la foto.



Adrián Campos, con camisa blanca, da los últimos consejos. Los boxes de Nurburgring contemplan los apuros del periodista metido a piloto.



Las cosas se ven muy distintas desde dentro. La bañera de metal que rodea el cuerpo del piloto aprisiona pero también da seguridad.





## TECNICA DE PUNTA

**E**l Ralt-Volkswagen pesa 455 kilogramos para los cerca de 170 caballos que da su motor de dos litros derivados del Golf GTi, lo que permite conseguir una velocidad de 250 km/h. El motor está preparado por Brabham Engine Developments, lleva una caja de cambios Hewland de cinco velocidades, embrague Borg & Beck y sistema de inyección de combustible mecánico. La admisión de aire está bridada por el reglamento para igualar las potencias. El chasis Ralt es un monocasco de aluminio con suspensiones por triángulos en ambos trenes, sistema *push-rod*, en que la trasera lleva los amortiguadores —Bilstein— colocados en el sentido de la marcha.

Desde el puesto de pilotaje se pueden regular las dos barras estabilizadoras y el reparto de frenada. A los ojos del piloto se encuentran los siguientes instrumentos y mandos: Un gran cuentavuelts central, a la izquierda un reloj indicador de la presión de gasolina y temperatura de agua y los interruptores de arranque y bomba de gasolina. A la derecha, el reloj con la presión de aceite y su temperatura, y los botones del extintor, luz trasera y encendido. Con la mano izquierda se pueden manipular las



barras, con la derecha el cambio y el repartidor de frenada y naturalmente, con ambas, el volante.

perfecta puesta a punto en cada circuito. Ir deprisa implica ir al límite de tales componentes y ése es el trabajo del piloto, no el nuestro. A medida que damos vueltas vemos cuál es la cualidad número uno del Ralt: la eficacia.

La toma de contacto se vio *amenizada* por tres trompos y la explicación más sencilla estuvo en las condiciones de la pista, bastante peculiares, que hacían que las ruedas traseras perdieran súbitamente la adherencia sin el menor aviso. La última filigrana nos la apuntamos al salir de una horquilla en un bonito derrapaje mientras hacíamos contravolante y acelerábamos con suavidad. Gracias a las acciones combinadas de acelerador y volante manteníamos el coche en equilibrio, pero cuando levantamos el pie para evitar cruzarnos más, ¡zas!, al césped. Y lo que es peor para nuestro ego: ¡con testimonio gráfico! A partir de ese momento decidimos posponer las exhibiciones volantes para mejor ocasión. Las restantes vueltas fueron ya más sosegadas, mientras que intentábamos saborear al máximo la oportunidad que el destino nos había brindado: rodar en el Nürburgring con uno de los monoplazas más representativos y competitivos de la Fórmula 3. Un verdadero coche autoescuela para los aprendices de la F-1.

Texto y fotos: **José Luis Aznar**

# LOS 100 COCHES DEL 86

Esto es lo que te ofrece ahora Motor 16. Dos fichas gratis, cada semana, durante un año. Para ser coleccionadas y ordenadas en un práctico fichero que Motor 16 pondrá a la venta próximamente. Un total de 104 fichas con los mejores coches del año 86. Desde los Fórmula 1 a los coches de serie, pasando por los de Rally y Salón. Fichas con todas las características técnicas, velocidades, consumos, etc. Y algo importante: en todas las fichas aparecerá un número que servirá para que, en caso de que necesites más información sobre el modelo, se la pidas a Motor 16, citando dicho número.

Y cuando termine la entrega de las fichas, entre todos aquellos lectores que la hayan seguido semana a semana y la hayan completado se sorteará un Visa GTI.

Ya sabes, colecciona las fichas de Motor 16 y el Visa GTI puede ser tuyo.

**Motor 16**

REGALO

Este Citroën Visa GTI se sorteará entre todos los lectores que reúnan las 104 fichas.



## COPA DE ESPAÑA DE RALLYES: 2000 VIRAJES

# LAMBERTI, CON UNA MANO

**E**l piloto canario Carlos Alonso Lamberti ha ganado la vigésima cuarta edición de uno de los rallyes de más solera del país: el 2.000 Virajes que por tierras barcelonesas organiza el Biela Club de Manresa. No ha tenido ninguna pega importante y así ha alcanzado la cabeza de la clasificación provisional de la Copa de España de Rallyes. Esta se ha puesto al rojo vivo ya que a falta de prueba, el Rallye de Viladrau, Lamberti es líder por escaso margen frente a Etchebers que no hizo el desplazamiento.

La Copa de España nació con muy poco impulso, y así tras los primeros rallyes con inscripciones más bien esca-

sas y en la que no se veían pilotos con intenciones de seguirla, no parecía destinada a brillar en demasía. Con el verano el panorama cambió, al menos en lo que a los primeros puestos se refiere, ya que a Etchebers, el eterno porchista que precisamente es el recordman del rallye, que hoy nos ocupa ya que lo ha ganado en cuatro ocasiones, y a Mora el único que le incordió en ocasiones, se les sumó el canario Lamberti. Este, que se ilustraba también en rallyes de Campeonato de España, entró arrollando en la Copa y dándole el sabor que le faltaba. La pena es que tanto Etchebers como Mora no han querido o podido responder al desafío canario y no han participado en todas

las ocasiones, con lo que éste, pese a aparecer en julio, se colocó al rebufo del vasco-francés, y precisamente en este 2.000 Virajes le ha sobrepasado. Hasta hoy Etchebers cuenta con dos primeros, y tres segundos puestos obtenidos precisamente en rallyes ganados por Lamberti, que contaría con otra victoria de haber podido terminar en el Rías Bajas. La de hoy y que le da el liderato es, pues, la cuarta victoria del Opel Manta 400 de Lamberti.

En esta ocasión Lamberti no ha tenido ningún problema, pues si Etchebers no hizo el desplazamiento, tampoco Claudio Caba llegó a un acuerdo para correr con el Ferrari de Fernando Serrana, y con el que tuvo una lucida pero



Mingo Gil rompió el coche en el pódium de salida. Además, el motor se vino abajo, a pesar de lo cual secundó a Lamberti

corta actuación en el reciente Cataluña. Así, sólo Frigola con el R-5 Turbo de la Red Renault de Cataluña y «Mingo» García con su Talbot-Lotus eran quines sobre el papel podían inquietarle. El primero rompía la junta de culata al término del primer tramo, un abarrotadísimo Pont de Vilomara. Allí

Lamberti se imponía ya por cinco segundo al Talbot-Lotus, que aventaja en uno al R-5 Turbo. Desde ese momento, Lamberti ya pudo plantearse el rallye: terminar sin cometer errores y controlar la carrera, cosa que se le facilitó cuando Mingo rompía el colector de escape al subir al pódium de salida cuan-



do comenzaba de verdad el rallye tras las dos pasadas para hacer afición y en plena tarde del sábado en el ya citado Pont de Vilomara. El hándicap del canario, que casi no había podido entrenar, no fue tal al encontrarse, pues, con el camino despejado de entrada. La climatología, anormalmente benigna pa-

ra la fecha, también se sumó para facilitar las cosas a Lamberti, que tuvo el mérito de no cometer errores. Su montura que estrenaba un motor Beny cedido por el equipo oficial, y que al decir del canario rendía mucho más que el suyo habitual, tampoco dio ninguna inquietud.



Los hermanos Santacreu —izquierda— se alzaron al tercer puesto Oller y su 124 tuvieron el honor de batir por dos veces en el mismo tramo a Lamberti

«Mingo» Gil, impotente para atacar a Lamberti, tuvo por el contrario que mimar una mecánica que se venía abajo por momentos ya que la rotura del colector le hacía perder régimen de utilización al motor, que por demás resultó afectado en sus válvulas.

La animación estuvo por la tercera

plaza ya que si en un primer tiempo fue Serra, que le disputa además el campeonato regional a Mingo, quien la detentó, tuvo que abandonar tras penalizar en exceso al romper con una llave de ruedas un conducto de gasolina, todo ello, naturalmente de forma involuntaria. A partir de ahí se entabló un

## SAAB 9000: EL DESAFIO

Los automóviles Saab nunca han hecho fáciles las comparaciones con los otros automóviles. Ellos nunca han sido como los demás. Nunca han tenido el mismo aspecto que los otros. No se conducen como los otros. No se comportan como los otros.

Cuando la aerodinámica no significaba nada para otros fabricantes, lo significaba todo para Saab. Cuando otros fabricantes perfeccionaron la tracción trasera, Saab perfeccionaba ya la delantera. Cuando otros fabricantes sacrificaban potencia para reducir el consumo de combustible, Saab descubrió el sistema APC para conseguir ambas cosas a un tiempo.

Desde un primer momento, la gente ha comprado Saab porque Saab ha desafiado las limitaciones que otros fabricantes no conseguían eludir en la producción de sus automóviles.

Y ahora hay un Saab que es aún más diferente a los otros automóviles, más distinto que ningún otro Saab precedente.

### El coche menos comprometido jamás construido.

Los nuevos modelos que los fabricantes incorporan en el mercado llevan también incorporados sus propios compromisos. Construyen automóviles atractivos que no son prácticos. Automóviles prácticos que son aburridos. Automóviles rápidos que son ineficaces. Automóviles manejables que son inhabitables.

El nuevo SAAB-9000 TURBO-16 desafía esos compromisos. Está consagrado al sencillo principio de que es posible para un automóvil hacerlo todo bien.

Es excepcionalmente rápido, con 16 válvulas. Turbo-compresor e intercooler. Es tan práctico como confortable. No sólo es el mayor Saab jamás construido, sino que su interior es más amplio que el de cualquier automóvil de su clase. Se conduce como un coche de lujo, pese a ser tan manejable como un deportivo. Y, como todos los que le preceden, es incuestionablemente seguro.

### Cómo desafiar compromisos.

Hay una sola forma de entender completamente lo que Saab ha creado en el nuevo SAAB 9000 TURBO-16.

Vd. deberá disponer de cierto tiempo para estudiarlo. Es la única manera de llegar a entender realmente lo que es un Saab. Escríbanos enseguida y le enviaremos todo lo necesario para que Vd. comprenda al SAAB 9000 TURBO-16. Entonces compárelo frente a cualquier otro automóvil que Vd. esté pensando en comprar. Si lo ha estudiado a fondo descubrirá que no hay comparación.



Serie SAAB 900

Nuevo SAAB 9000 Turbo 16



**SAAB**  
9000 TURBO 16

Importador exclusivo:

**PORSCHE ESPAÑA, S. A.** Pº de la Castellana, 141. Edificio Cuzco IV. 28046 Madrid.

Concesionarios: Alicante: **SPORTMOTOR, S.A.** Barcelona: **KOTNIK.** Castellón: **AUTOM. J. APARICIO.** La Coruña: **MERCOSA.** Madrid: **TURBOMOVIL, S.A.,** y **CENTRO DE EXPOSICIONES CUZCO IV.** Málaga: **TECNAUTO, S.A.** Oviedo: **NORAUTO, S.A.** Palma de Mallorca: **MOTOR SPRINT, S.A.** Pamplona: **HANSTEIN, S.A.** Tarragona: **ESPORTAUTO.** Valencia: **AUTO ELITE.** Vigo: **AUTOM. BENY FERNANDEZ, S.L.** Zaragoza: **AUTOM. J. P.**

bonito duelo entre Boy y los hermanos Santacreu, quienes con sendos R-5 GT Turbo mantuvieron un emocionante mano a mano decidido cuando el primero de ellos hizo un trompo, que le hizo incluso ser superado por Oller, éste a los mandos de un Seat 124-2000. Precisamente a este piloto le cupo el honor de haber sido el único que le ganó algún tramo a Lamberti, cosa que logró dos veces en el de Odena. Sexto era finalmente Miró, seguido por Calvo y el reaparecido Franquesa.

La prueba puntuaba además para la Copa de Rallyes de la Red Renault de Cataluña encabezada por Segura y Teixidó y en la que los Santacreu se han colocado terceros. En la Challenge Visa GTi se ha impuesto Giralt, y en el Grupo A la victoria ha correspondido a Rovelló. Entre los históricos, victoria del BMW 2002, de Palau, y entre los pilo-

tos del Trofeo de Cataluña, la antes llamada promoción, se impuso Calmet. Citemos por fin la numerosa inscripción ya que más de noventa pilotos tomaban la salida, llegando a la meta cuarenta y seis.

Texto y fotos: J. L. Aznar

#### CLASIFICACION FINAL

1, Lamberti-Rodríguez (Opel Manta 400); 2, «Mingo»-A. Rodríguez (Talbot-Sumbeam Lotus), a 2-21; 3, Santacreu-Santacreu (R-5 GT Turbo), a 5-58; 4, S. Oller-M. Pons (Seat 124-2000), a 6-16; 5, M. Boy-J. Raurell (R-5 GT Turbo), a 7-11; 6, C. Miró-A. Sanchis (VW Golf GTI), a 11-56, etcétera, hasta 46 clasificados.

Ezpeleta— se pongan de acuerdo. Naturalmente es cuestión de honorarios...

— Lamberti corre con el apoyo de General Motors, que le ha cedido un motor, furgón, ayuda, etcétera. El año próximo correrá el Campeonato de España con el mismo coche. Ya ha renovado con Marlboro-Canarias su patrocinio para 1986. Queda pendiente el de Marlboro-España.

— Un control provocó algunos problemas para ciertos pilotos. Si bien estaba correctamente indicado en el road-book, la pancarta no se veía y más de uno pasó de largo. Otros dieron la vuelta... Uno de los perjudicados fue Teixidó, que encabezaba el Grupo A. Penalizó ocho minutos, los recuperó y, en el último tramo... rompió un cojinete.

— Asistencia de público, como siempre importante en los tramos; por el contrario, en Manresa, en contra de lo esperado, no hubo excesivas aglomeraciones.

#### CONTROL HORARIO

— Primer rallye para Antonio Zanini como piloto oficial Ford: hacía de coche cero con un Escort RS Turbo. Zanini se trasladará a Inglaterra tras el Valeo, pero el RS 200 no llegará, presumiblemente, antes de Navidades a España.

— Autet es el que Zanini ha preferido como «Copi», pero falta que éste y los hombres del RACE —Carmelo

#### SERVIA, SEGUNDO EN EL SAN MARINO

DESPLAZADO a San Marino para recuperar la notoriedad A, perdida con el traspies del Cataluña, Salvador Serviá ha cumplido su objetivo al terminar segundo tras el Lancia 037 de Ercolani. El Rallye San Marino se disputa íntegramente sobre tierra y puntúa con coeficiente dos para el Europeo. Serviá ha hecho una carrera conservadora, sin asumir ningún riesgo para poder cumplir su objetivo: terminar segundo, con lo que se coloca tercero del Europeo, con 261 puntos. Le preceden Cerrato, con 409, y Tabaton, con 264. Pregliasco es el que ha perdido la notoriedad A...



Antonio Castro dio la sorpresa tomando la cabeza desde el principio, con Ramón Rodríguez a su zaga. Detrás Esabe y Osset también se distanciaron del pelotón

NINGUNA de las seis carreras celebradas el domingo defraudaron a los pocos aficionados que, pese al buen tiempo reinante, habían acudido al Circuito del Jarama para presenciar el Trofeo de Otoño. Como viene siendo habitual la mañana se inició con las Fórmulas Fiesta y Nacional que ganaron Bastos, a quien Gastañaga inquietó durante toda la prueba, y Cutillas que no tuvo oponente en un Gracia Vinuesa con la suspensión trasera de su coche tocada.

La copa Iniciación fue de nuevo una cabalgada en solitario de Iñigo Maguregui sin que Cosme Domecq —segun-

do— pudiera alcanzarlo. Por detrás de estos dos hombres de cabeza Salleras, Puras y Torrejón luchaban por la tercera plaza que sería para Puras. La carrera de Fura fue sin duda la más animada de la mañana, ya que desde el principio López de la Cámara, Escavias y Jodar se enzarzaron en una lucha sin tregua a la que mediada la carrera se unía Villaceros. Al final, De la Cámara y Escavias se distanciaron, entrando por este orden en la meta, aunque la victoria fue para Escavias, por una penalización impuesta a De la Cámara por su dureza.

Entre los Renault Turbo Antonio Castro, que arrancaba desde el cuarto

puesto en la parrilla, dio la sorpresa colocándose en cabeza desde el principio y en la que entraría en la meta seguido por Rodríguez que durante toda la carrera había ido pisándole los talones. Por detrás «Esabe» y Osset, que entrarían en estas posiciones, nunca llegaron a inquietarlos. En producción, el trompo de Romero con Golf GTi, en la primera vuelta dejó a Arias, también con Golf, sin contrincantes, seguido por el Golf de Ruiz Thierry quien tras la retirada de Sasiambarrena por avería mecánica, de su Escort XR3, también se quedó sólo.

M.ª Jesús Beneit

Fotos: Ramón Rodríguez



Agresividad «refinada» la de los Fura. De la Cámara perdió la victoria al ser penalizado



Bastos repitió doblete en la Fórmula Ford. Un Gastañaga muy combativo estuvo a punto de impedírselo en más de una ocasión

#### BREVEMENTE

- Bernal ha sido excluido de la carrera de la Copa celebrada el pasado día 20 de octubre. Las irregularidades encontradas en su coche en las verificaciones han sido el motivo de esta exclusión.
- Los preparadores franceses están demostrando que tienen mucho que decir en la Copa Turbo. No sólo los coches preparados por ellos andan más que el resto, sino que sus reglajes, utilizados por Antonio Castro, han hecho posible su victoria en la última carrera.
- Los Fura, como siempre, dieron al público espectáculo. Pero la agresividad de que hicieron gala los pilotos en cabeza le valió a López de la Cámara una penalización de dos segundos por su comportamiento en la última vuelta. Esta penalización le hizo perder la victoria, en favor de Escavias.
- De nuevo Bastos logró el doblete en la Fórmula Fiesta, imponiéndose con superioridad en las dos mangas.



● Los pilotos de la Copa Renault estuvieron muy comidos en carrera. Al parecer, las recomendaciones del organizador para hacer que la deportividad vuelva han dado resultados. Pero los pequeños de la Renault Iniciación se desmadraron un poco y no estaría de más un poco de mano dura de cara a las carreras que quedan.

● El domingo, en el Jarama, comenzaron a repartirse los programas de la carrera jerezana del próximo día 8 de diciembre. Los pilotos interesados en acudir pueden ponerse en contacto con los organizadores si quieren encontrar reservas hoteleras.

● Durante toda la mañana del domingo algunos de los pilotos punteros del Campeonato de España de Rallyes firmaron autógrafos por gentileza de Valeo. Al final de las carreras, Carlos Sainz hizo una espectacular demostración de conducción con el Renault Turbo de Rallyes.

Motos

## EL BAILE DE LOS PILOTOS

La decisión que tome Jorge Martínez «Aspar» será la que desencadene el «baile de los pilotos» para la temporada 86. De los de élite, sólo Garriga y Reyes tienen seguro que seguirán con sus respectivos equipos. Sito Pons sigue con sus esperanzas de pilotar una Honda, y en el caso de ser de las de primerísima línea contaría con 100 millones de Campsa. Nieto, pese a lo que ha circulado, no ha firmado nada con Derbi para ser primer piloto. La cosa no parece más que un bulo y Angel sigue acariciando la idea de montar su propio equipo.

El lío está con Aspar y Cardús. Ya dijimos semanas pasadas que el primero podía pasar a pilotar una JJ-Cobas de 250. Si finalmente se decide, será Cardús —que

se ha despedido de JJ-Cobas— quien pilote para Derbi —ya ha probado las máquinas y la firma parece inminente— y en principio el de Tiana y otros pilotos van a rodar esta semana en el Jarama. Con el tema de las exclusividades en Derbi, Cardús deberá renunciar a la Armstrong.

### Con Renault

## LIGIER POR LA GRANDEUR

Al final Guy Ligier ha conseguido lo que quería. Y con creces. No sólo Renault, presionada desde el Gobierno, ha decidido suministrarle motores a precio de costo, sino que además se le ha dado una subvención de 200 millones de pesetas, tomados de los fondos de las apuestas deportivas. Puede decirse que Ligier tie-

ne ya completo su presupuesto para el año y que sólo le queda concretar su equipo de pilotos.

Evidentemente, Jacques Laffite se queda. Para el segundo puesto se estudian las candidaturas de Philippe Streiff —que ha sido perdonado por su error en Adelaida— y René Arnoux.

El que se le cedan motores a Ligier no ha hecho demasiada gracia a Lotus, que deberá compartir los favo-

res de la marca con el equipo francés. Ante esto y para evitar problemas, Peter Warf ha entrado en negociaciones con BMW para poder utilizar motores de esta marca pero preparados por Motorsport, igual que los que emplea Brabham. BMW suministra sus mecánicas, además de a Brabham, a Arrows y a Toleman, aunque a estas dos últimas escuderías lo hace a través de Heini Mader.



## El negocio que viene

Cuando todo el mundo anda preocupado en torno a los precios de los automóviles extranjeros a partir del 1 de enero, hay algunos listos que se frotan las manos planeando lo que vislumbran como el negocio del año. Nos vamos a explicar. Lo que está claro es que inicialmente los coches nuevos no van a bajar de precio y, por tanto, su opción de venta quedará limitada a un poder adquisitivo reservado a las clases fuertes. Pagar más de dos millones por un Golf GTI o cuatro por un Mercedes 190 reduce al círculo de los elegidos el mercado de venta.

Por el contrario, lo que sí parece que va a mejorar de forma considerable es el mercado de ocasión de los coches foráneos. Aquí está el negocio. Hasta el momento, el mercado de segun-

da mano de estos vehículos se nutría tan sólo de las transacciones que se realizan en nuestro territorio, lo que limita la oferta y, en consecuencia, al existir fuerte demanda, aumenta el precio. Ahora se abre por esta vía un nuevo camino.

Son varios los vendedores de coches catalanes que están realizando activas gestiones para intentar abrir una nueva frontera. ¿Cuál? Sencillamente importar coches de segunda mano para venderlos en España en condiciones favorables. Hoy no es posible comprar un BMW en Francia y matricularlo en Barcelona. Pero según los expertos en temas comunitarios, se puede encontrar la solución para, en el futuro inmediato, importar una partida de coches de ocasión y venderlos con placas españolas. Esto revolucionaría sin duda el mercado del coche usado e indirectamente podría ser un freno para la venta de coches nuevos.

Otro negocio que también se acerca a pasos agigantados es

la venta de coches nuevos en sesenta meses o, lo que es lo mismo, en cinco años. En Alemania, por ejemplo, los bancos importantes ofrecen a sus clientes la posibilidad de cambiar de coche sin problemas mediante un pago mensual a modo de leasing. Pero también financian al más bajo interés la compra de un coche a cinco años, periodo medio de utilización por un particular de un vehículo en el Mercado Común. Por supuesto, sin entrada, tan sólo dando el viejo como tal.

Mientras en España la moda parece ser que las marcas tengan su propia financiera, fuera son los bancos quienes hacen la operación, desde el momento en que se ha demostrado que un hombre que llegue a los sesenta años gasta casi el doble en la compra de automóviles que en vivienda. Buenos son los bancos para perderse una peseta donde ven la posibilidad de hacer negocio...

Para cerrar esta ventana semanal, dos notas deportivas. A «Tiritri» Cardús le ha tocado la lotería fichando por Derbi. Con Armstrong hubiese sido uno más del pelotón de 250 c.c. y ahora puede y debe ser campeón del mundo de 80 c.c. La suerte, más que la divina providencia, tiene que agradecerse a su amigo Angel Nieto, que ha sido su valedor y amigo.

El que avisa no es traidor. Cuando esta revista esté en sus manos, querido lector, Pascual Maragall ya se habrá entrevistado, en Londres, con Bernie Ecclestone. Más probable es que la vuelta del Gran Premio de España de Fórmula 1 se retrase hasta 1987 y, en este sentido, se firmará un contrato por el cual el Real Automóvil Club de Cataluña organizará dicha carrera desde 1987 hasta 1992, ambos incluidos. Para 1986, los problemas de fechas hacen inviable el proyecto por la ocupación de Montjuich como escenario ferial el mes de abril.



### Fórmula 1

## EL ALCALDE DE JEREZ, CON ECCLESTONE

Pedro Pacheco, alcalde de Jerez, pasó por el aeropuerto madrileño vía Sevilla en su viaje de regreso desde Londres, donde el viernes 8 se había entrevistado con Bernie Ecclestone. La entrevista, según el alcalde, fue muy breve, pero en ella el «gran jefe» de la Fórmula 1 expresó su interés por visitar el circuito jerezano, visita que realizará con toda probabilidad antes de que termine el mes. Además, Ecclestone aseguró a la comisión andaluza que aún no hay una decisión tomada sobre Barcelona o Jerez, y que esta decisión tardará en tomarse. Quizá Ecclestone, que esta semana se reúne con el alcalde de Barcelona, Pascual Maragall, con el concejal de Juventud y Deportes del Ayuntamiento barcelonés, Enric Truñó, y con el presidente del Real Automóvil Club de Cataluña, Sebastián Salvadó, espera la propuesta de estos hombres y conocer el circuito jerezano para tomar la decisión final.

Jerez está dispuesta a organizar este año el Gran Premio, pero Barcelona al parecer quiere negociar para futuros años. «Más que intentar conseguir una prueba del Mundial para Barcelona en 1986 —asegura Truñó— intentaremos asegurar que nuestra ciudad se incluya nuevamente en el calendario del Campeonato del Mundo en años sucesivos».



## Boxes

Beni Fernández disputará en el Rallye Valeo del Opel Manta 400 que habitualmente ha conducido el francés Guy Frequelín, campeón de su país. La intención es comparar el coche francés —que se prepara en Alemania— con el español —atendido en nuestro país— de cara a tomar una decisión para el año que viene.

En suspenso ha quedado la participación de Henri Toivonen en el RAC británico con el Lancia S.4. Además no parece probable que Massimo Biasion, todavía bajo contrato con Top Tip, pueda ocupar su puesto.

Michele Mouton está estudiando la oferta que le ha hecho Audi para seguir en el equipo. Al parecer, tiene también la posibilidad de entrar en Peu-

geot como tercer piloto o bien conducir un Lancia bajo los colores de Chardonnet en un programa mixto Campeonato francés-Campeonato europeo-pruebas del Mundial.

El italiano Andrea Zanussi será el piloto de Peugeot en Italia, reemplazando a Gianni Del Zoppo. El puesto de Zanussi en la escudería Tre Grazie, que ha cambiado el patrocinio de West por el de Bastos, será ocupado por Adartico Vudafieri.

Kalle Grundel parece haber adelantado mucho en sus negociaciones de cara a obtener el puesto de segundo piloto en el equipo Ford.

Se espera una gran participación en el Memorial Bettega que se disputará en Bolonia el 14 y 15 de diciembre. La prueba será cubierta por Eurovisión y posiblemente por Mundovi-

sión, cuenta ya con la segura participación de dos Lancia oficiales —Alan y Biasion—, dos Audi —Rohrl y Mikkola—, un Peugeot —Salonen—, Austin Rover —Pond—, Renault —Ragnotti— y Ford con Blomqvist. La prueba se disputará en eliminatorias de dos coches, hasta que quede un vencedor. Se ha previsto un sistema de cronometraje instantáneo que permitirá al público no sólo saber instantáneamente el tiempo de los pilotos, sino a qué velocidad están pasando cada curva.



### Rallyes



## ZANINI FICHO POR FORD

Eliminada la posibilidad de poder contar con Carlos Sainz como piloto, será Antonio Zanini quien conduzca el Ford RS 200 en el Campeonato de España

de Rallyes de 1986. Zanini hubiera formado de todas formas parte del equipo Ford-RACE, aunque Sainz hubiera sido el piloto.

Como Motor 16 había comentado hace unas semanas, la elección de Zanini debería revelarse como un acierto, puesto que su gran experiencia debería ser decisiva para la puesta a punto del coche. Una puesta a

punto que debería recaer casi completamente sobre sus espaldas, puesto que el equipo del Mundial ha renunciado a venir a España.

En lo que se refiere al coche español, la fecha de fabricación se ha retrasado hasta fin de mes, por lo que es lógico esperar que no esté disponible para poder trabajar con él hasta primeros de diciembre.





## BALLESTA

ODIO TENER QUE DECIRLE POR QUÉ  
NO PODEMOS RENOVARLE EL PERMISO  
DE CONDUCIR



## Tarjetas Postales

**A** L lado de Platja d'Aro, en la Costa Brava, está S'Agaró. La temporada, este año, todavía dura. Buen tiempo, excepcional y hasta excesivo y la gente sigue bañándose como si tal cosa.

Dominando una de las puntas de la bahía se alza el Hostal de la Gavina, considerado como uno de los diez mejores hoteles del mundo. Lógicamente, es «very spencif». Los precios están de acuerdo con la fama, con el marco y con el encanto de las habitaciones, distintas todas las unas de las otras y exquisitamente amuebladas con armonía de auténticas y valiosas antigüedades. Nada es falso en la Gavina, propiedad de la familia Encesa que lo lleva como una cuestión de orgullo familiar.

La cocina del hotel, cuyo chef es excelente, cultiva la alta cocina tradicional y vale la pena degustar su pularda Souvaroff, un clásico que pocos cocineros saben resolver satisfactoriamente. Quimet logra un punto perfecto.

Desgraciadamente, el elevado coste de la manutención y la escasez de clientes obligan al hotel a cerrar fuera de



## S'Agaró

temporada y durante todo el invierno, lo que es una verdadera lástima, ya que para los amantes de paz y tranquilidad el invierno es la mejor temporada de la Costa Brava.

El sol muere entonces en un delirio de colores. El mar se hace turquesa y transparente, y los cielos, de un infinito color de melocotón maduro y aterciopelado. Son magníficos también los días secos y soleados, cuando la tramontana barre de norte a sur todo el Ampurdán y lo inunda de claridad y pureza. Además, en invierno, no existe en el entorno la maloliente masa de au-

## Xavier Domingo

tomóviles quemando gasolina en atascos fenomenales.

S'Agaró es playa de lujo. Los alrededores de la Gavina están llenos de lujosas villas con espléndidos jardines a la italiana, propiedad de la burguesía barcelonesa, que suele saber vivir.

Para una cocina más cercana a la popular de la zona, hay que ir a la Taberna del Mar, en donde hacen un buen suquet, sirven ahora muy buenos erizos y fríen o asan los pescaditos de la roca. Los mejillones son suculentos.

Y, tierra adentro, en la nacional que va a Gerona está Els Tinars, uno de los grandes del Ampurdán y no es decir poca cosa. Probad allí los fideos al ajo o las diversas especialidades de bacalao o ese platillo, tan ampurdanés, que son los guisantes con sepia. La carta de vinos incluye el Sagasta del Club 16, lo que avala el buen gusto de la casa. Y, al lado mismo, en San Feliu, está Eldorado Petit, uno de los mejores restaurantes de España.

Los alicientes son muchos y, ahora en invierno, además, la garantía de una paz absoluta y de un silencio que es un lujo.

## SERIE FORMULA 1

96



### MCLAREN MP4/B2

**P**OR segundo año consecutivo McLaren ha conseguido el Campeonato del Mundo de Constructores y de Pilotos de Fórmula 1. En 1985 los artífices de esta victoria han sido Alain Prost y el McLaren MP4/B2. Básicamente, el coche es una evolución del utilizado el año anterior, en el que se emplean materiales similares a los utilizados en ae-

ronáutica y han variado las suspensiones traseras, para adaptarse mejor a los nuevos neumáticos Good Year. También se ha mejorado la aerodinámica a base de pequeños retoques para mejorar el flujo del aire, aunque la línea general se mantiene bastante semejante. En el motor se ha ganado en respuesta a bajas revoluciones, así como en consumo.



Motor 16



Con el Lada Niva 4 x 4 la fascinación de conducir ya no tiene límites.

Mientras haya suelo bajo sus ruedas sólo tienes que preocuparte de tu aventura.

El Lada Niva 4 x 4 con tracción total a las cuatro ruedas, un motor de 1.570 cc., 78 CV de potencia y carburador de doble cuerpo, alcanza los 130 Km/h. y te eleva por pendientes del 100% a plena

carga. Y dentro, además de asientos regulables, un tablero que no le falta ni un solo detalle. Mótalo ahora en un Lada Niva 4 x 4. Sitúa tus metas mucho más lejos.

Lada Niva 4 x 4  
1.076.497 Ptas. f.f.

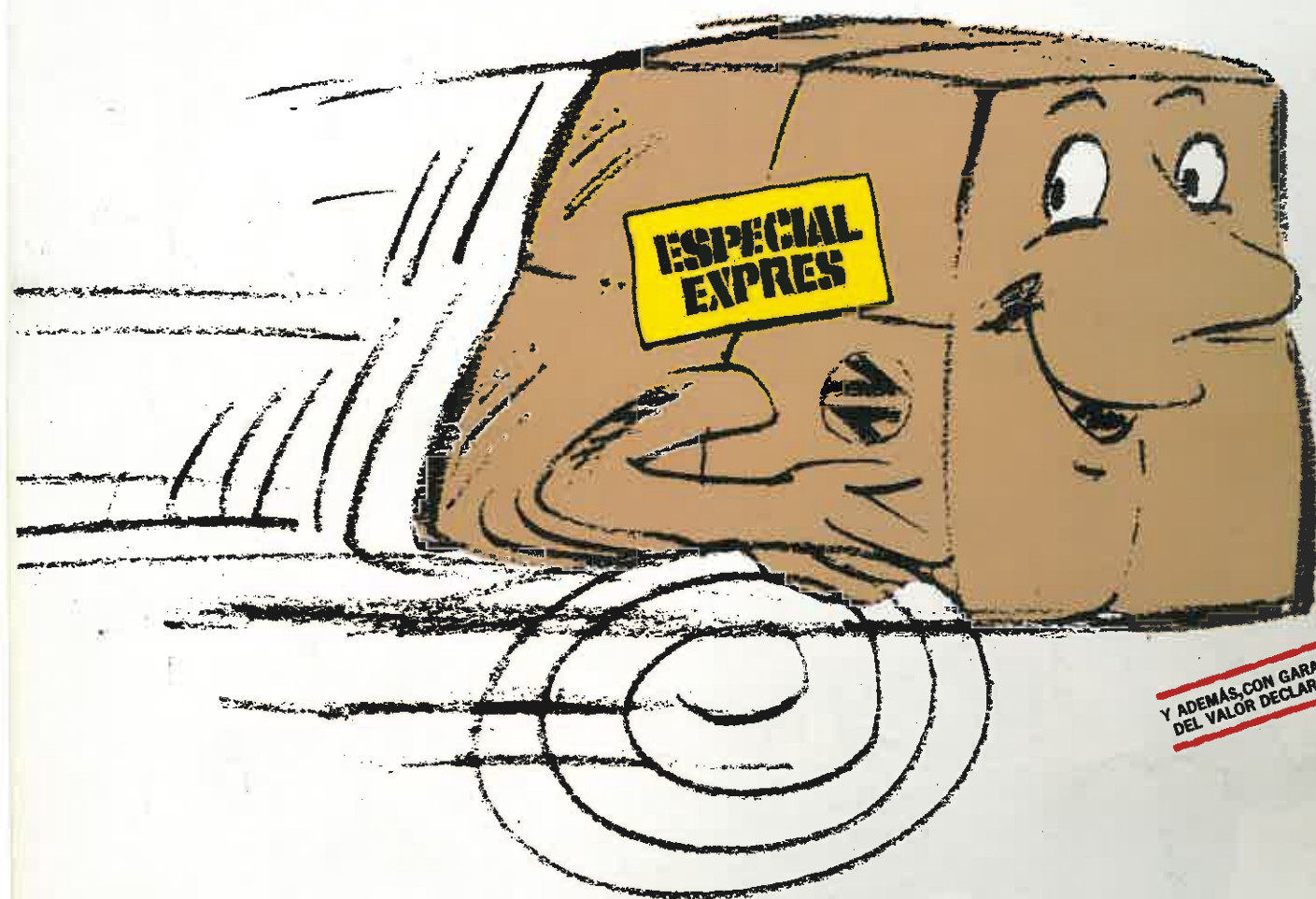


**LADA IBERICA, S. A. LADA**  
IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA.  
Julián Camarillo, 26 Tels (91) 204 67 46-7-8-9

# Especial Exprés

## Ahora con:

# PLAZO GARANTIZADO



Y ADÉMÁS, CON GARANTÍA DEL VALOR DECLARADO.

## “Si no cumplimos, pagamos”

A partir del 1 de Noviembre, Especial Exprés le **garantiza** el plazo de entrega de sus envíos. En 6 horas como mínimo y 24 como máximo, su envío llegará puntualmente a destino. En el caso de no cumplir lo estipulado, Renfe le indemnizará en el acto.

No hay otra forma de hacer envíos que reúna las ventajas de Especial Exprés: Más de 100 poblaciones donde el tren llega de forma rápida y directa. Mayor comodidad. Más economía. Y ahora, con plazo de entrega garantizado y garantía del valor declarado.

Solicite la visita de un Agente de Ventas para cualquier consulta.

Central Informativa Nacional: Tel (91) 470 00 11



Servicio Completo de Paquetería

**Estaciones habilitadas para expedir y recibir paquetes por ESPECIAL EXPRES:**  
 Albacete - Alcázar de S. Juan - Alcora - Alicante - Algeciras - Algemesi - Almansa - Almería - Andújar - Aranda de Duero - Aranjuez - Astorga - Avila - Avilés - Badajoz - Barcelona Central-Sants - Beasain - Benicarló - Betanzos - Bilbao-Abando - Burgos - Cáceres - Cádiz - Calatayud - Carcagente - Cartagena - Castellón - Cieza - Ciudad Real - Córdoba - Cuenca - Elche - El Ferrol - Elda - Figueras - Gandía - Girona - Gijón - Granada - Gracollers - Guadalajara - Guadix - Huelva - Huesca - Irún - Jaén - Játiva - Jerez de la Frontera - La Coruña-San Cristóbal - León - Lérida - Linares - Logroño - Lugo - Madrid (P. Pio-Atocha-Chamartín) - Málaga - Manzanares - Medina del Campo - Mérida - Mieres - Miranda - Monforte de Lemos - Murcia - Novelda - Orense - Orihuela - Oviedo - Pamplona - Palencia - Plasencia - Ponferrada - Pontevedra - Puente Genil - Puerto de Santa María - Puertollano - Redondela - Reinosa - Rous - Ronda - Sagunto - Salamanca - San Fernando - San Roque-La Línea - Santander - Santiago de Compostela - San Sebastián - San Vicente de Raspeig - Segovia - Sevilla - Soria - Talavera de la Reina - Tarragona - Teruel - Tolosa - Torrelavega - Tortosa - Tudela - Utrera - Valdepeñas - Valencia-Término - Valladolid-Campo Grande - Valls - Vilanova y la Geltrú - Villagarcía de Arosa - Vilena - Vinaroz - Vigo - Vitoria - Zamora - Zaragoza-El Portillo - Zumárraga.

EXCLUSIVA

ESPAÑA: ROBAN 12 COCHES A LA HORA

# Motor 16

16 de noviembre 1985

Núm. 108 • 250 ptas.

EXTRA  
143  
COCHES

# TODAS LAS PRUEBAS



REGALOS  
300 TRIVIAL  
2 FICHAS